

Datblygu Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol

Mai 2019



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

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

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

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

Ffôn: **0300 200 6565**

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

Twitter: **@SeneddESS**

© **Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2019**

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

Datblygu Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol

Mai 2019



Am y Pwyllgor

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 28 Mehefin 2016. Ceir ei gylch gwaith yn:
www.cynulliad.cymru/SeneddESS

Cadeirydd y Pwyllgor:



Russell George AC
Ceidwadwyr Cymreig
Sir Drefaldwyn

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



Hefin David AC
Llafur Cymru
Caerffili



Vikki Howells AC
Llafur Cymru
Cwm Cynon



Mark Reckless AC
Grŵp Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



David J Rowlands AC
UKIP Cymru
Dwyrain De Cymru



Jack Sargeant AC
Llafur Cymru
Alun a Glannau Dyfrdwy



Bethan Sayed AC
Plaid Cymru
Gorllewin De Cymru



Joyce Watson AC
Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd.....	5
Argymhellion	7
Casgliadau.....	9
Y cefndir	13
Cylch Gorchwyl.....	13
Casglu tystiolaeth	14
1. Yr hanes hyd yma	15
Y strwythur a'r trefniadau llywodraethu presennol.....	15
Adolygiad o'r trefniadau llywodraethu	16
Perfformiad gweithredol Trafnidiaeth Cymru hyd yma	17
Tryloywder ac eglurder mewn gweithrediadau, rôl a llywodraethu	17
Y berthynas â Llywodraeth Cymru	18
Gwella tryloywder.....	19
Cyfathrebu, perthnasoedd ac ymgysylltu	22
2. Y trefniadau llywodraethu ar gyfer y dyfodol	26
Trosolwg	26
Partneriaeth neu gorff statudol?.....	28
Egwyddorion allweddol.....	29
Cyllid a chynllunio hirdymor.....	30
Pam model cwmni cyfyngedig ar gyfer Trafnidiaeth Cymru yng Nghymru?....	31
Rheoli risg.....	33
Annibyniaeth a rôl Trafnidiaeth Cymru fel corff cyflenwi.....	34
Rôl a pherthynas yn y dyfodol â llywodraeth leol	37
Cynigion y Papur Gwyn ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd	39
3. Swyddogaethau yn y dyfodol.....	45
Darparu rhwydwaith trafniadaeth integredig	46
Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.....	47

Cynllunio trafndiaeth a defnydd tir integredig..... 48

Tocynnau integredig a theithio clyfar 50

4. Sgiliau a staffio 52

Strwythur presennol y sefydliad.....52

Bwrdd Trafnidiaeth Cymru a rôl cyfarwyddwyr anweithredol.....53

Ble fydd yr arbenigedd? 55

Trefniadau ymgysylltiad a phartneriaeth gydag undebau.....57

Datblygu sgiliau fel swyddogaeth Trafnidiaeth Cymru.....60

Atodiad: Tystion..... 62

Rhagair y Cadeirydd

Pan adroddodd y Pwyllgor ar fasnachfaint y Rheilffyrdd a Metro De Cymru ym mis Mehefin 2017, daethom i'r casgliad, er bod y trefniadau llywodraethu ar gyfer Trafnidiaeth Cymru yn briodol ar y cam hwnnw yn ei ddatblygiad, na fyddent yn addas yn y tymor hwy. Felly, cynhaliwyd ymchwiliad byr, penodol i archwilio manteision ac anfanteision gwahanol drefniadau llywodraethu mewn cyrff trafndiaeth eraill, gofynnwyd i randdeiliaid am eu barn ar y stori hyd yma, ac rydym wedi ceisio dod i gasgliadau am y camau gweithredu sydd eu hangen i wneud Trafnidiaeth Cymru yn addas ar gyfer y dyfodol.

Roedd ein gwaith yn cyd-fynd â chyhoeddi Papur Gwyn Llywodraeth Cymru "Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus", sy'n amlinellu cynigion deddfwriaethol i gyflwyno Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd a diwygio'r ddarpariaeth o wasanaethau bws lleol a thrwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Disgwylir canlyniad yr ymgynghoriad hwnnw o hyd, a bydd y Pwyllgor yn craffu ac yn ymateb ar wahân i'r cynigion ar gyfer bysiau a thacsis.

Gyda threfniadau llywodraethu trafndiaeth yn y dyfodol heb ddod i'r amlwg eto, mae llawer o gwestiynau heb eu hateb o hyd ynghylch sut y bydd Trafnidiaeth Cymru yn cyd-fynd â gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer rhwydwaith trafndiaeth gwell a mwy integredig i Gymru. Mae'r adroddiad hwn yn amlinellu rhai safbwyntiau cychwynol ar y cwestiwn o sut y gallai'r sefydliad fod yn rhan o fframwaith llywodraethu sy'n cynnwys awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol.

Ni waeth beth yw'r model llywodraethu terfynol, mae rhai egwyddorion allweddol yn bwysig, gan gynnwys tryloywder; trefniadau craffu cadarn; annibyniaeth wrth wneud penderfyniadau; llinellau atebolrwydd clir; ac eglurder o ran swyddogaethau, rolau a chyfrifoldebau. Y brif farn yw nad oes eglurder ynghylch ble mae Trafnidiaeth Cymru yn dod i ben a Llywodraeth Cymru yn dechrau, a lle mae'r cyfrifoldebau amrywiol. Er ein bod yn derbyn bod Trafnidiaeth Cymru yn sefydliad newydd sy'n datblygu, ac sydd wedi canolbwyntio hyd yma ar gyflawni'r fasnachfaint rheilffyrdd newydd yn llwyddiannus, ni all y diffyg eglurder hwn barhau'n llawer hirach.

Roedd y dystiolaeth yn ddiamwys - mae trafndiaeth yn bennaf oll yn ymwneud ag anghenion y defnyddiwr, a rhaid i drefniadau llywodraethu adlewyrchu hyn. Mae hefyd yn hanfodol bod swyddogaethau polisi cynllunio defnydd tir, iechyd, addysg a thai yn cael eu hintegreiddio i benderfyniadau, er mwyn darparu rhwydwaith trafndiaeth integredig yn llwyddiannus.

Rydym ar groesffordd wrth i Lywodraeth Cymru geisio creu system trafndiaeth gyhoeddus integredig, carbon isel, o ansawdd uchel ledled y wlad. Mae llawer o heriau. Maent yn cynnwys diwallu anghenion gwahanol iawn cymunedau trefol a gwledig, a datblygu system drafndiaeth sy'n gweithio i dopograffeg, demograffeg a strwythurau democrataidd unigryw Cymru.

Rhaid i drefniadau llywodraethu hefyd helpu i gyflawni nodau deddfwriaeth Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, a cheisio goresgyn y rhwystrau gwleidyddol ac ariannol byrdymor i wneud yr ymrwymadau hirdymor angenrheidiol. Gallai penderfyniadau a wneir nawr gael goblygiadau pellgyrhaeddol i deithwyr yn y dyfodol.

Mae sefydliad newydd hefyd yn cyflwyno cyfleoedd ar gyfer ffyrdd newydd o weithio ac ymgysylltu â'r cyhoedd. Er bod rhanddeiliaid wedi dweud wrthym fod yr arwyddion cychwynnol yn dda, rydym am weld Trafnidiaeth Cymru yn cryfhau ei ymgysylltiad â defnyddwyr trafndiaeth ymhellach a bod hyn yn rhan annatod o'i drefniadau llywodraethu yn y dyfodol.

Rydym yn ddiolchgar i bawb a gymerodd ran yn yr ymchwiliad hwn. Gobeithiaf y gall canfyddiadau'r Pwyllgor gyfrannu at ddatblygu corff gyda threfniadau llywodraethu cadarn sy'n briodol i Gymru, ac y bydd yn gwasanaethu'r cyhoedd yn dda yn y teithiau sydd o'n blaenau.



Russell George AC
Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

Argymhellion

Argymhelliad 1. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru symud yn gyflym i sefydlu grŵp cynghori ffurfiol i'w alluogi i ymgysylltu â chyrff rhanddeiliaid a gwella ymwybyddiaeth y cyhoedd o gyfrifoldebau a swyddogaethau Trafnidiaeth Cymru, a'r llinellau atebolrwydd ar gyfer yr holl swyddogaethau trafndiaeth amrywiol yng Nghymru. Tudalen 25

Argymhelliad 2. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru ddangos ymrwymiad cryfach i ddiwallu anghenion cwsmeriaid a gwella profiad teithwyr: rhaid iddo ddefnyddio ystod eang o fecanweithiau, yn ffurfiol ac yn anffurfiol, i ymgynghori ac ymgysylltu â rhanddeiliaid a theithwyr. Dylai Trafnidiaeth Cymru ddatblygu a chyhoeddi cynllun cyfathrebu ac ymgysylltu cynhwysfawr sy'n nodi ei ymagwedd ac yn nodi'n glir pa safonau y gall rhanddeiliaid a'r cyhoedd eu disgwyl. Dylai'r cynllun ddangos yn glir sut y bydd Trafnidiaeth Cymru yn ystyried barn grwpiau defnyddwyr a rhanddeiliaid allweddol. Tudalen 25

Argymhelliad 3. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi siart sefydliad ar gyfer y sefydliad cyfan – nid y bwrdd yn unig - gyda manylion am swyddogaethau a rolau yn y sefydliad, a dylai'r wybodaeth hon gael ei diweddarau yn rheolaidd (bob mis i ddechrau) wrth i'r sefydliad dyfu. Dylai ddangos a yw staff yn cael eu cyflogi'n uniongyrchol neu fel ymgynghorwyr, a rhoi digon o fanylion am natur y gwaith arbenigol y mae'n ei wneud. Tudalen 25

Argymhelliad 4. Tra'n cydnabod bod Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth wedi ymrwymo i gynnal gwrandawriad cyn penodi ar gyfer Cadeiryddion Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol, dylai Llywodraeth Cymru ffurfioli'r trefniant hwn gyda'r Pwyllgor. Tudalen 34

Argymhelliad 5. Mae'n anodd argymell ar ba ffurf y dylai'r corff trafndiaeth fod hyd nes bod eglurder ynghylch ei swyddogaethau, ac mae wedi datblygu i'r pwynt lle mae'n barod i gyflawni'r swyddogaethau ychwanegol hynny. Mae angen i Lywodraeth Cymru benderfynu beth y mae am i Trafnidiaeth Cymru ei gyflawni cyn cytuno ar fodel llywodraethu penodol. Wrth wneud hynny, rhaid iddo ddiffinio cylch gorchwyl Trafnidiaeth Cymru yn glir, a datrys y tensiynau a grëir yn sgil bod â rolau o ran datblygu a chyflwyno polisi. Tudalen 37

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru bellach symud yn gyflym i ymgysylltu â rhanddeiliaid i ddatblygu'r Papur Gwyn nesaf ar y ddeddfwriaeth sy'n ofynnol i sefydlu Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd y mae'n rhaid iddynt roi eglurder ynghylch sut y maent yn cyd-fynd â strwythur llywodraethu trafndiaeth

cyffredinol Cymru, a lle mae'n meddwl y dylai rolau a chyfrifoldebau yn y dyfodol fod. Felly, rhaid cyhoeddi achos busnes Llywodraeth Cymru ar gyfer dyfodol Trafnidiaeth Cymru cyn y Papur Gwyn nesaf neu ochr yn ochr ag ef, a gwneud y berthynas ag Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd yn glir, fel bod strwythur cyffredinol llywodraethu trafniadaeth yng Nghymru yn glir.....Tudalen 44

Argymhelliad 7. Fel rhan o'i adroddiadau cyhoeddus rheolaidd ar ei weithgareddau, dylai Trafnidiaeth Cymru ddarparu tystiolaeth glir o sut y mae'n cydymffurfio ag egwyddorion Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.....Tudalen 48

Argymhelliad 8. Dylai Trafnidiaeth Cymru a/neu Lywodraeth Cymru roi mwy o fanylion i'r Pwyllgor am y cynlluniau a'r amserlen ar gyfer datblygu tocynnau integredig a theithio clyfar i Gymru.....Tudalen 51

Argymhelliad 9. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod strwythur Bwrdd Trafnidiaeth Cymru yn cael ei gryfhau'n sylweddol a'i fod yn cymharu'n ffafriol â chyfansoddiad a setiau sgiliau cyrff gweithredol trafniadaeth eraill. Dylai'r gynrychiolaeth ar Fwrdd Trafnidiaeth Cymru, a'r ffordd y mae'n gweithredu ac yn gwneud penderfyniadau, gael ei dylunio i ymgorffori dull partneriaeth gymdeithasol cryf ac agored, ac ymrwymiad i amrywiaeth o fewn y sefydliad. Dylai Trafnidiaeth Cymru hefyd gyhoeddi cofrestr gyflawn o fuddiannau holl aelodau'r Bwrdd a'i gyfarwyddwyr ar ei wefan.....Tudalen 55

Argymhelliad 10. Dylid cyhoeddi canlyniadau dienw gweithgareddau Trafnidiaeth Cymru i asesu boddhad staff ar ei wefan.....Tudalen 59

Argymhelliad 11. Dylai Trafnidiaeth Cymru ymrwymo i gytundeb partneriaeth gymdeithasol â'r holl undebau perthnasol cyn gynted â phosibl i ddangos ei ymrwymiad i arfer gorau.....Tudalen 60

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod Trafnidiaeth Cymru yn gyfrifol am sicrhau bod ei gynllun adnoddau dynol yn canolbwyntio'n strategol ar ddatblygu sgiliau a mabwysiadu rhaglen brentisiaeth fel rhan o'i swyddogaethau yn y dyfodol.....Tudalen 61

Argymhelliad 13. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod polisi ac arferion caffael Trafnidiaeth Cymru yn cyd-fynd yn llwyr â chefnogi etifeddiaeth o sgiliau a hyfforddiant wrth gyflawni ei swyddogaethau.....Tudalen 61

Casgliadau

Casgliad 1. Ar gyfer sefydliad cymharol newydd, mae Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn ymgysylltu'n dda ar sail un-i-un â chyrrff rhanddeiliaid trafndiaeth allweddol yng Nghymru. Fodd bynnag, mae argaeledd gwybodaeth i'r cyhoedd, er enghraifft ar wefan Trafnidiaeth Cymru, wedi bod yn araf yn ymddangos ac yn anghyflawn. Er bod y Pwyllgor yn cydnabod parodrwydd y sefydliad i fod yn agored, fel y'i mynegwyd gan ei brif weithredwr, mae hefyd yn teimlo bod Trafnidiaeth Cymru hyd yma wedi bod yn darparu gwybodaeth, ac yn ymgysylltu â rhanddeiliaid, ar sail adweithiol yn hytrach na rhagweithiol. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru roi mwy o wybodaeth am ei weithgareddau yn y parth cyhoeddus mewn ffordd systematig, er mwyn sicrhau bod rhanddeiliaid a'r cyhoedd yn deall ei strwythurau a'i weithrediadau llywodraethu yn glir, a rhaid i Lywodraeth Cymru fod yr un mor agored a systematig o ran sut y mae'n rhannu gwybodaeth am gylch gwaith a gweithgareddau Trafnidiaeth Cymru. Dylai hyn gynnwys cyhoeddi llythyrau cylch gwaith a chynlluniau busnes Trafnidiaeth Cymru yn brydlon, yn ogystal â'r achos busnes terfynol ar gyfer dyfodol Trafnidiaeth Cymru, sydd i ddod o hyd. Dylai Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru adolygu polisi ac arfer penodedig Trafnidiaeth Cymru ar gyfer rhannu gwybodaeth, fel y mynegir ar adran "Bod yn Agored a Thryloyw" y wefan. Dylid gwneud hyn mewn ymgynghoriad â chyrrff defnyddwyr a rhanddeiliaid allweddol yng Nghymru a dylai gael ei lywio gan arfer gorau cyrrff gweithredol trafndiaeth y tu allan i Gymru, gan gynnwys strategaeth tryloywder Transport for London. Dylai gwybodaeth am y gwaith ymgynghori y mae Trafnidiaeth Cymru yn ei wneud fod ar gael i'r cyhoedd.

..... Tudalen 24

Casgliad 2. Er nad yw'r Pwyllgor wedi nodi mai model llywodraethu penodol sydd â'r manteision mwyaf i Gymru, mae wedi amlinellu egwyddorion allweddol llywodraethu trafndiaeth i fesur y model a fabwysiadwyd yng Nghymru yn eu herbyn. Ni waeth beth yw'r dull a ddefnyddir gan Lywodraeth Cymru, rhaid i drefniadau llywodraethu trafndiaeth yn y dyfodol ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd rhanbarthol a chenedlaethol gefnogi'n glir yr amcan strategol lefel uchel o greu rhwydwaith trafndiaeth integredig, a chaniatáu i Trafnidiaeth Cymru gyflawni ei rôl yn effeithiol o fewn y trefniadau llywodraethu hynny. Rhaid rhoi ystyriaeth ofalus i gynrychiolaeth, mecanweithiau atebolrwydd democrataidd a'r rhifyddeg o ran penderfyniadau Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd. Rhaid i'r strwythur llywodraethu osgoi unrhyw ddyblygu swyddogaethau neu rolau rhwng y gwahanol gyrff, a gweithio i wneud y mwyaf o effaith a chyrhaeddiad yr arbenigedd sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth sydd ar gael yng Nghymru.

..... Tudalen 30

Casgliad 3. Tynnodd y dystiolaeth sylw at bwysigrwydd yr Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd ar lefel llywodraeth leol yn derbyn ymrwymiad cyllido pum mlynedd, yn union fel y mae Trafnidiaeth Cymru wedi cael cyllid dangosol dros gyfnod o bum mlynedd. Byddai ymrwymïadau cyllido tymor hwy o'r fath yn cefnogi datblygiad sgiliau ac arbenigedd yn well, ac yn hwyluso gwaith cynllunio hirdymor ar gyfer seilwaith trafniadaeth..... Tudalen 31

Casgliad 4. Tra'n cydnabod manteision arfaethedig model cwmni ar gyfer Trafnidiaeth Cymru, mae'r Pwyllgor yn dal i fod yn argyhoeddedig mai dyma'r model cywir wrth symud ymlaen. Os bydd Trafnidiaeth Cymru yn y pen draw yn ymgymryd â swyddogaethau naill ai cangen drafnidiaeth arbenigol o Lywodraeth Cymru, neu asiantaeth weithredol trafniadaeth, gan gynnwys y posibilrwydd o'i sefydlu fel corff statudol, yna efallai y bydd anfanteision o ran natur hyd braich ei gyfansoddiad presennol, er enghraifft mewn perthynas â chraffu a goruchwylio priodol. Mae'r Pwyllgor yn croesawu cydnabyddiaeth Llywodraeth Cymru, yn dilyn ei hadolygiad o drefniadau noddï mewnol ar gyfer cyrff hyd braich, y bydd angen adolygu trefniadau llywodraethu Trafnidiaeth Cymru o ganlyniad i'w gylch gwaith ehangach..... Tudalen 33

Casgliad 5. Er bod y Pwyllgor yn derbyn bod Trafnidiaeth Cymru yn sefydliad newydd sy'n "datblygu", mae wedi bodoli ers 2015 ac mae'n amlwg bod ei strwythurau llywodraethu mewnol hefyd yn datblygu o hyd. Mae profiad yn awgrymu bod angen craffu'n agos ar gorff yr ymddiriedir ynddo i gyflawni dyletswyddau Llywodraeth Cymru ym maes trafniadaeth, a bydd tryloywder llawn o ran gweithrediadau'r corff hwnnw'n bwysig er mwyn rhoi sicrwydd i'r Pwyllgor a'r cyhoedd..... Tudalen 34

Casgliad 6. Ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn awgrymu bod Trafnidiaeth Cymru yn gweithredu ymhellach o'r Llywodraeth nag, er enghraifft, Transport Scotland. Ac eto mae Trafnidiaeth Cymru yn gwneud gwaith ar ran Llywodraeth Cymru a fyddai wedi cael ei wneud yn flaenorol gan y gwasanaeth sifil, megis datblygu polisi bysiau a'r Papur Gwyn ar drafnidiaeth: ymddengys bod Trafnidiaeth Cymru mewn gwirionedd yn gweithredu fel estyniad o Lywodraeth Cymru. Felly gallai gwneud cymariaethau cyhoeddus â Transport for London, a chyrrff eraill sydd â chyfrifoldebau datblygu polisi a phwerau statudol sefydledig, fod wedi cyfrannu at y dryswch presennol ynghylch rôl Trafnidiaeth Cymru. Tudalen 36

Casgliad 7. Mae'n bwysig i Lywodraeth Cymru fod yn glir iawn ynglŷn â ph'un a yw'n dymuno i Trafnidiaeth Cymru ddatblygu'n gorff gweithredol trafniadaeth llawn, neu ddod yn gangen arbenigol o lywodraeth, a ni waeth beth yw'r model a gaiff ei fabwysiadu, i sicrhau bod y llinellau atebolrwydd ar gyfer datblygu polisi a

darparu gwasanaeth wedi'u hamlinellu'n glir. Rhaid i weithrediadau tryloyw a threfniadau craffu cadarn fod ar waith i roi eglurder llwyr ynghylch rolau a chyfrifoldebau, a lle ceir atebolrwydd.....Tudalen 37

Casgliad 8. Mae tystiolaeth yn awgrymu bod dull Llywodraeth Cymru o sefydlu Trafnidiaeth Cymru fel cwmni cyfyngedig, a chynnig Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd cenedlaethol a rhanbarthol newydd, yn ateb i oresgyn terfynau pwerau Llywodraeth Cymru a diffyg diwygio llywodraeth leol. Mewn byd delfrydol ni fyddai hyn yn fan cychwyn ar gyfer sefydlu strwythur llywodraethu trafniadaeth newydd i Gymru, ac ar hyn o bryd nid oes digon o wybodaeth ar gael am fwriadau'r llywodraeth, a sut y byddai'r gwahanol gyrff hyn yn gweithredu ac yn cydweithio'n effeithiol.....Tudalen 43

Casgliad 9. Mae disgwyliad cryf ymhlith rhanddeiliaid o ymgynghori a chyd-gynhyrchu yn y dyfodol wrth i gynigion Awdurdod Trafnidiaeth ar y Cyd gael eu datblygu a bydd y Pwyllgor yn disgwyl gweld tystiolaeth bendant bod hyn yn digwydd. Bydd llwyddiant trefniadau llywodraethu trafniadaeth newydd yn dibynnu ar barodrwydd partneriaid i gydweithio i gyflawni amcanion strategol Llywodraeth Cymru ar gyfer rhwydwaith trafniadaeth integredig sy'n gweithio i deithwyr.....Tudalen 43

Casgliad 10. Er bod awdurdodau lleol a rhanddeiliaid yn gyfarwydd iawn â chydweithredu ym maes trafniadaeth, y gamp fydd sut i sicrhau cydbwysedd rhwng yr angen a'r awydd i gyflawni rhai swyddogaethau trafniadaeth yn lleol, a'r ymdrech i gyfuno a blaenoriaethu cyllid ac adnoddau yn rhanbarthol neu'n genedlaethol. Mae'r Pwyllgor yn edrych ymlaen at weld sut y mae awdurdodau lleol yn ymateb i'r her honno yn eu hymateb i gynigion y Papur Gwyn ar Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd.....Tudalen 47

Casgliad 11. Er nad yw Trafnidiaeth Cymru wedi'i ddynodi'n ffurfiol fel "corff cyhoeddus" o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, o ystyried ei swyddogaethau a'i gyfrifoldebau, mae'n bwysig ei fod yn gweithredu fel pe bai ganddo'r rhwymedigaethau statudol hynny. Felly mae'r Pwyllgor yn croesawu ymrwymiad datganedig Trafnidiaeth Cymru i ofynion y Ddeddf, fel y nodir ar ei wefan.....Tudalen 48

Casgliad 12. Mae'r Pwyllgor yn gweld rôl bwysig i Trafnidiaeth Cymru o ran helpu i gydgyssylltu'r gwaith o gynllunio defnydd tir a thrafnidiaeth yng Nghymru i ddarparu rhwydwaith trafniadaeth integredig. Mae ganddo bellach hefyd ddealltwriaeth well o rôl bosibl Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd rhanbarthol a chenedlaethol wrth ddarparu strwythurau sy'n atebol yn ddemocrataidd i wneud y penderfyniadau strategol angenrheidiol. Mae argaeledd cyllid i weithredu'r

penderfyniadau strategol hynny hefyd yn ffactor hollbwysig. O ystyried y lefel bresennol o gapasiti ac arbenigedd trafniadaeth sydd wedi'i wasgaru ledled Cymru, mae gan y Pwyllgor bryderon ynghylch pa mor gadarn a chynrychiadol y gall y strwythurau newydd hynny fod, a'r peryglon cynhenid o ddyblygu swyddogaethau. Mae hefyd yn gobeithio y bydd mwy o dryloywder ynghylch staff Trafnidiaeth Cymru yn dangos bod ganddo'r arbenigedd cywir ar gyfer y gwaith.Tudalen 49

Casgliad 13. Bydd opsiynau tocynnau integredig a "theithio clyfar" yn gwneud gwahaniaeth enfawr i deithwyr yng Nghymru ac mae Trafnidiaeth Cymru mewn sefyllfa dda i helpu i gyflawni hyn. Mae aelodau'r Pwyllgor wedi bod yn gwneud argymhellion i Lywodraeth Cymru ar y mater hwn ers nifer o flynyddoedd. Er nad yw'r Pwyllgor yn tanbrisió'r anawsterau o gyflawni hyn, mae wedi bod yn bosibl mewn rhannau eraill o'r DU ac mae'r Pwyllgor yn edrych ymlaen at weld cynnydd pellach yn y dyfodol agos.Tudalen 50

Casgliad 14. Mae'n bwysig bod bwrdd a strwythur gweithredol Trafnidiaeth Cymru yn cynnwys cydbwysedd o arbenigedd sy'n briodol i'w rôl fel corff darparu trafniadaeth sy'n canolbwyntio ar anghenion teithwyr. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru weithredu gyda lefel o onestrwydd a thryloywder a all ddangos yn glir i'r byd y tu allan fod ganddo'r set sgiliau a'r llinellau atebolrwydd sy'n angenrheidiol i fod yn effeithiol.Tudalen 55

Casgliad 15. Roedd y Pwyllgor yn siomedig o glywed am broblemau gyda gwaith partneriaeth Trafnidiaeth Cymru gyda rhai undebau llafur a chroesawodd ymrwymiad Trafnidiaeth Cymru i wella trefniadau partneriaeth yn y dyfodol. Mae'r Pwyllgor hefyd yn nodi pryder ynglŷn â chyfran yr ymgynghorwyr o fewn nifer staff Trafnidiaeth Cymru. Mae'r diffyg gwybodaeth am nifer yr ymgynghorwyr, pwy ydynt a pha rolau arbenigol y maent yn ymgymryd â hwy, yn ei gwneud yn anodd asesu dilysrwydd y dull hwn o gyflogi staff yn uniongyrchol. Bydd hyn yn bosibl pan fydd Trafnidiaeth Cymru yn cyhoeddi gwybodaeth fwy tryloyw am ei strwythur staffio.Tudalen 59

Casgliad 16. Mae'r Pwyllgor yn croesawu nod penodol y Gweinidog o greu sefydliad arbenigol a all helpu i ddatblygu sgiliau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth ar draws y sector cyhoeddus yng Nghymru. Hoffai weld datblygiad Trafnidiaeth Cymru yn arwain at gynnydd sylweddol mewn sgiliau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth yng Nghymru, a chynhyrchu prentisiaethau fel rhan o'i waith. Mae hefyd yn nodi pwysigrwydd alinio arferion caffael i gefnogi etifeddiaeth sgiliau a hyfforddiant.Tudalen 61

Y cefndir

Ar ôl craffu ar y broses gaffael ar gyfer masnachfaint rheilffyrdd newydd Cymru, cynhaliodd y Pwyllgor ymchwiliad byr yn canolbwyntio ar ddatblygiad Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol.

1. Sefydlwyd Trafnidiaeth Cymru yn 2015 fel is-gwmni dan berchnogaeth lawn Llywodraeth Cymru sy'n gyfyngedig drwy warant. Ei ddiben cychwynnol oedd caffael a datblygu/gweithredu'r fasnachfaint rheilffyrdd newydd yng Nghymru a'r gwasanaethau Metro ar Linellau'r Cymoedd – contract a ddyfarnwyd i KeolisAmey ym mis Mehefin 2018. Daeth gwasanaethau "TrC Trenau" yn weithredol ar 14 Hydref 2018.
2. Mae gan Lywodraeth Cymru gynlluniau uchelgeisiol ar gyfer Trafnidiaeth Cymru ac ar hyn o bryd mae'n ystyried y swyddogaethau ychwanegol y gall y sefydliad fod yn gyfrifol amdanynt, ac mae'n datblygu achos busnes.

Cylch Gorchwyl

3. Gofynnodd y Pwyllgor am safbwyntiau ar lywodraethu a datblygu Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol, gan gynnwys:
 - A yw trefniadau llywodraethu, strwythur a chyllid cyfredol Trafnidiaeth Cymru yn effeithiol ac yn dryloyw;
 - Pa gamau y dylid eu cymryd i ddatblygu'r agweddau hyn ar y sefydliad? A pha fodelau llywodraethu ac arferion da eraill sydd ar gael?
 - Rôl Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol wrth gyflwyno polisi trafndiaeth. Pa gyfrifoldebau ychwanegol y dylai eu cymryd a sut y dylai'r rhain integreiddio â rôl Llywodraeth Cymru, llywodraeth leol ac awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol sy'n dod i'r amlwg?
4. Yn fuan ar ôl i'r Pwyllgor gyhoeddi ei gylch gorchwyl, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Phapur Gwyn ar wella trafndiaeth gyhoeddus,¹ sy'n nodi cynigion cychwynnol ar gyfer sefydlu Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd, ar lefel genedlaethol a rhanbarthol. Mae'r Papur Gwyn yn ei gwneud yn glir y caiff Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd eu sefydlu drwy Orchymyn gan ddefnyddio

¹ <https://gov.wales/improving-public-transport#content>

pwerau o dan adran 5 o Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006, gyda newidiadau penodol i ddarpariaethau presennol drwy Fil i roi pwerau i Weinidogion Cymru gyhoeddi canllawiau a chyfarwyddiadau, ac i ymyrryd lle mae Awdurdod yn methu ag arfer ei swyddogaethau'n effeithiol. Mae hefyd yn gofyn a ddylid trosglwyddo unrhyw swyddogaethau pellach i Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd.

5. Mae'r Papur Gwyn yn amlinellu dau opsiwn gwahanol i sefydlu Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd, naill ai un Awdurdod cenedlaethol gyda thri bwrdd rhanbarthol (pwyllgorau), neu un Awdurdod cenedlaethol a thri Awdurdod rhanbarthol. Daeth yr ymgynghoriad ar y Papur Gwyn i ben ar 29 Mawrth 2019, ond bydd rhagor o fanylion am y cynigion i sefydlu Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd yn cael eu cyflwyno mewn ail Bapur Gwyn yn yr hydref cyn cyflwyno deddfwriaeth. O ystyried yr angen i gydgyssylltu gwaith Trafnidiaeth Cymru gyda'r Awdurdodau hyn, ystyriodd y Pwyllgor ei berthynas â Trafnidiaeth Cymru fel rhan o'r ymchwiliad hwn. Bydd agweddau eraill ar y Papur Gwyn sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau a thrwyddedu tacsis yn cael eu harchwilio ar wahân.

Casglu tystiolaeth

6. Ymwelodd y Pwyllgor â Manceinion i ddysgu mwy am Transport for Greater Manchester, Transport for the North a Liverpool City Region Combined Authority. Cynhaliwyd ymgynghoriad ysgrifenedig gyda 27 o ymatebion yn dod i law (gweler yr atodiad). Cafwyd tystiolaeth lafar ar 14 Chwefror 2019 gan yr Athro Iain Docherty, Athro Polisi Cyhoeddus a Llywodraethu ym Mhrifysgol Glasgow, a chynrychiolwyr cyrff rhanbarthol llywodraeth leol yng Nghymru. Ar 20 Chwefror 2019 cafwyd tystiolaeth gan gynrychiolwyr darparwyr trafniadaeth a buddiannau teithwyr, a sefydliadau proffesiynol gan gynnwys y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth, y Sefydliad Cynllunio Tref Brenhinol a'r Ffederasiwn Busnesau Bach. Ar 13 Mawrth 2019 cafwyd tystiolaeth gan undebau llafur, Trafnidiaeth Cymru a Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth. Mae'r Pwyllgor hefyd wedi ystyried y safbwyntiau arbenigol a gasglwyd wrth graffu ar Fasnachfaint y Rheilffyrdd a Metro De Cymru ym mis Hydref a mis Tachwedd 2018.²

² www.senedd.cynulliad.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=328

1. Yr hanes hyd yma

Y strwythur a'r trefniadau llywodraethu presennol

7. Amlinellodd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth drefniadau llywodraethu Trafnidiaeth Cymru i'r Pwyllgor yn ystod y broses o graffu ar y gyllideb yn 2018:³

- “Sefydlwyd Trafnidiaeth Cymru yn 2015 o dan Ddeddf Cwmnïau 2006 ac mae'n gwbl atebol i Weinidogion Cymru fel is-gwmni cyfyngedig drwy warant.
- Mae ganddo hunaniaeth gyfreithiol glir o fewn fframwaith cadarn a sefydledig. Mae rhaniad clir rhwng Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru, sy'n caniatáu i Trafnidiaeth Cymru wneud penderfyniadau gweithredol annibynnol.
- Bydd atebolrwydd i Lywodraeth Cymru yn cael ei sicrhau gan gyfres o ddulliau strategol. Mae angen rhai elfennau, megis yr Erthyglau Cymdeithasu, yn ôl y gyfraith; mae eraill yn helpu i arwain y rhyngweithio rhwng Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru. Mae'r Llythyr Cylch Gwaith yn nodi'r cylch gwaith gweithredol a'r cyllid cronus sydd ar gael gan Lywodraeth Cymru i gefnogi'r broses o gyflawni'r cylch gwaith. Telir arian i Trafnidiaeth Cymru fel grant chwarterol ymlaen llaw.”

8. Hyd yma, ymddengys bod Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn gweithredu ar sail llythyrau cylch gwaith byrdymor a chynllun busnes byrdymor (chwe mis). Dywedodd Llywodraeth Cymru wrth y Pwyllgor ym mis Rhagfyr 2018 y bu cyfnod o amser, o leiaf ychydig wythnosau, pan oedd y cwmni'n gweithredu heb lythyr cylch gwaith. Mae hyn yn annigonol ac yn amlygu pwysigrwydd sefydlogi gweithrediadau Trafnidiaeth Cymru gyda threfniadau llywodraethu cadarn, hirdymor.

9. Sefydlodd Trafnidiaeth Cymru Fframwaith Gweithredu Bwrdd (ym mis Rhagfyr 2018) sy'n egluro bod Bwrdd Trafnidiaeth Cymru yn cynnwys: y Cadeirydd (Anweithredol); Prif Weithredwr (Gweithredol); Cyfarwyddwr Cyllid (Gweithredol); a phedwar Cyfarwyddwr Anweithredol.

10. Er bod rôl gychwynnol Trafnidiaeth Cymru yn ymwneud â gwasanaethau rheilffyrdd, gwnaeth y Gweinidog ddatganiad llafar i'r Cyfarfod Llawn ym mis

³ Tystiolaeth ysgrifenedig, EIS(5)-25-18(P5), 7 Tachwedd 2018

Ionawr 2018,⁴ lle'r amlinellodd gynlluniau uchelgeisiol i'r sefydliad ymgymryd ag ystod ehangach o lawer o swyddogaethau trafndiaeth, yn debyg o ran natur i weithrediadau Transport for London. Cyfeiriodd at ddatblygu achos busnes ar gyfer ei rôl yn y dyfodol.

11. Dywedodd y Gweinidog mai ei nod yw y bydd y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yn fwyfwy o dan berchnogaeth uniongyrchol Trafnidiaeth Cymru, neu'n cael ei weithredu ganddo". Dywedodd hefyd fod Llywodraeth Cymru, "am y tro cyntaf... yn ymrwmo i raglen pum mlynedd o gyllid cyfalaf ar gyfer trafndiaeth drwy Trafnidiaeth Cymru, a hynny ar gyfer gwaith cynnal a chadw ac ar gyfer prosiectau newydd". Fodd bynnag, mae manylion am sut y gall y swyddogaethau hyn ddatblygu, a hefyd a fydd gan Trafnidiaeth Cymru rôl mewn gweithrediadau trafndiaeth ehangach fel hedfan, yn aneglur ar hyn o bryd.

12. Yn union cyn rhoi tystiolaeth i'r Pwyllgor ar 13 Mawrth 2019, darparodd Trafnidiaeth Cymru gopi o'i Gynllun Busnes 1 Hydref 2018 - 31 Mawrth 2019, ond nid yw Cynllun Busnes hirdymor wedi'i gyhoeddi o hyd, ac nid yw'r achos busnes llawn y cyfeiriodd y Gweinidog ato ym mis Ionawr 2018 ar gael eto ychwaith. Nododd y Pwyllgor hefyd, yn ystod ei ymchwiliad, er bod cofnodion y Bwrdd ar gyfer y misoedd blaenorol yn cael eu cyhoeddi ar wefan Trafnidiaeth Cymru, nad oedd papurau'r Bwrdd ar gael o hyd er gwaethaf ymrwymadau a wnaed ar wefan y sefydliad.

Adolygiad o'r trefniadau llywodraethu

13. Mae Adran 7 Fframwaith Gweithredu Bwrdd Trafnidiaeth Cymru yn amlinellu'r dull o adolygu effeithiolrwydd y Bwrdd: o leiaf unwaith y flwyddyn ac ar y cyd â Llywodraeth Cymru, bydd yn adolygu ei weithdrefnau gweithredu a'u heffeithiolrwydd, ac yn ystyried y cymysgedd a'r cydbwysedd sgiliau a dealltwriaeth cyfredol ar y Bwrdd. Bydd yr adolygiad yn canolbwyntio ar berthnasoedd, dogfennaeth a chapasiti'r Bwrdd i herio. Mae cyfranogiad yn orfodol i holl Aelodau'r Bwrdd.

14. Mae Cyfrifon Cyfunol 2017-18⁵ Llywodraeth Cymru hefyd yn adrodd ei bod wedi cynnal adolygiad o'i threfniadau nawdd mewnol ar gyfer cyrff hyd braich. Ar gyfer Trafnidiaeth Cymru mae'n nodi ei bod wedi "cydnabod yr angen i adolygu llywodraethiant Trafnidiaeth Cymru ar ôl i'w gylch gwaith gwreiddiol gael ei ehangu, o gofio blaenoriaeth y prosiectau sydd bellach yn cael eu cyflenwi".

⁴ <http://record.assembly.wales/Plenary/4898#A41088>

⁵ www.assembly.wales/laid%20documents/agr-ld11760/agr-ld11760-w.pdf

15. Dywedodd James Price, Prif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru, wrth y Pwyllgor y byddai'r adolygiad ffurfiol cyntaf o dan Fframwaith Gweithredu'r Bwrdd gyda'i Gadeirydd newydd, Scott Waddington, yn cael ei gynnal ym mis Rhagfyr 2019 neu fis Ionawr 2020, ond roedd dau "adolygiad bach" wedi'u cynnal o dan y Cadeirydd Dros Dro interim i "addasu" trefniadau llywodraethu. Dywedodd mai dwy flaenoriaeth a nodwyd yn fwy diweddar gan y Bwrdd, gan adlewyrchu newidiadau mewn uwch-aelodau o staff, oedd yr angen i ddod â chyfarwyddwr anweithredol cyllid i mewn, ac i gyflwyno rhywfaint o arbenigedd trafniadaeth.

Perfformiad gweithredol Trafnidiaeth Cymru hyd yma

16. Er y cydnabyddir bod Gwasanaethau TrC Trenau wedi cael dechrau anodd yn sgil y tarfu ar reilffyrdd dros yr hydref yn fuan ar ôl i Trafnidiaeth Cymru ddechrau gweithredu masnachfaint Cymru a'r Gororau,⁶ roedd y rhan fwyaf o randdeiliaid trafniadaeth yn gadarnhaol ynghylch perfformiad cyffredinol Trafnidiaeth Cymru a'r ffordd yr oedd wedi ymgysylltu â hwy.

17. Disgrifiodd John Pockett o Gydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru fod Trafnidiaeth Cymru wedi cael "genedigaeth anodd", yn enwedig oherwydd problemau gydag amhariad ar y rheilffyrdd yn ystod yr hydref, ond dywedodd ei fod bellach yn cael ei draed o dan y bwrdd a bod ganddo weledigaeth gliriach. Dywedodd fod llawer o waith i'w wneud o hyd, ond mae'r ymgysylltiad yn dda, a thalodd deyrnged iddo ar hynny.⁷

Tryloywder ac eglurder mewn gweithrediadau, rôl a llywodraethu

18. Adlewyrchwyd ansicrwydd ynghylch rôl Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol drwy gydol y dystiolaeth a gyflwynwyd i ymchwiliad y Pwyllgor, gyda llawer o ymatebion yn ansicr ynglŷn â beth y gallai cylch gwaith Trafnidiaeth Cymru fod yn y dyfodol, gan gynnwys Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLLC) sy'n nodi mai prin fu'r manylion am sut y bwriedir i Trafnidiaeth Cymru ddatblygu yn y dyfodol.⁸

19. Yn dilyn ymchwiliad y Pwyllgor yn 2017 i Fasnachfaint Rheilffyrdd a'r Metro,⁹ argymhellodd i Lywodraeth Cymru:

⁶ [Adroddiad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau: Amharu ar y Rheilffyrdd yn ystod yr hydref, Mawrth 2019](#)

⁷ Paragraff 16, 20 Chwefror 2019

⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig

⁹ www.senedd.cynulliad.cymru/mglIssueHistoryHome.aspx?lId=16054

“Er bod TC yn sefydliad newydd sy’n datblygu, mae gwendidau clir yn ei drefniadau llywodraethu... [dylent] gael eu hadolygu a’u hatgyfnerthu wrth i TC ddatblygu.”¹⁰

20. Nododd y Ffederasiwn Busnesau Bach yr argymhelliad hwn, a dderbyniwyd mewn egwyddor gan Lywodraeth Cymru, ac mae’n awgrymu ei fod yn aneglur i ba raddau yr ymdriniwyd â’r materion hyn. Mae hyn yn peri pryder i’r Ffederasiwn Busnesau Bach sy’n nodi, gan gyfeirio at yr OECD a ddywedodd fod llywodraethu gwael yn un o’r prif resymau pam mae prosiectau seilwaith yn aml yn methu â chwrrd â’u hamserlen, eu cyllideb a’u hamcanion darparu gwasanaeth.¹¹

21. Er bod llawer o’r ymatebion i’r ymchwiliad presennol yn cytuno bod ansicrwydd ynghylch cylch gorchwyl Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol, ac yn cyflwyno nifer o awgrymiadau ynghylch sut y dylai’r sefydliad ddatblygu, roedd barn gymysg mewn perthynas â threfniadau llywodraethu Trafnidiaeth Cymru a’i dryloywder.

Y berthynas â Llywodraeth Cymru

22. Fel is-gwmni cyfyngedig perchnogaeth lwyr drwy warant, mae Trafnidiaeth Cymru yn gwbl atebol i Weinidogion Cymru. Mae Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth yn disgrifio Trafnidiaeth Cymru fel “corff cyflawni arbenigol”, ar wahân i Lywodraeth Cymru, sydd ag ymrwymiad clir, arbenigol i un nod: i gefnogi’r broses o gyflwyno system drafnidiaeth integredig drawsnewidiol yng Nghymru.¹²

23. Amlygodd tystiolaeth y Gweinidog i’r Pwyllgor ar 5 Rhagfyr 2018 fel rhan o’r gwaith o graffu ar fasnachfaint rheilffyrdd Cymru y “bydd Tîm Noddwyr Trafnidiaeth Cymru a Thîm/Timau Cleientiaid Trafnidiaeth Cymru [o fewn] Llywodraeth Cymru yn goruchwyllo’r berthynas o ddydd i ddydd” rhwng Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru.¹³

24. Disgrifir rôl y Tîm Noddwyr gan Lywodraeth Cymru fel un sy’n rhoi cymorth i Trafnidiaeth Cymru fod yn “sefydliad atebol sy’n perfformio’n dda, sy’n darparu gwasanaethau sy’n rhoi gwerth am arian fel yr amlinellwyd yn y cynllun busnes ac

¹⁰ Argymhelliad 16 [Ar y trywydd iawn? Masnachfaint y Rheilffyrdd a Metro De Cymru](#)

¹¹ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹² Tystiolaeth ysgrifenedig

¹³ www.senedd.cynulliad.cymru/documents/s81691/EIS5-29-18P7%20Tystiolaeth%20gan%20Ysgrifennydd%20y%20Cabinet%20dros%20yr%20Economi%20a%20Thrafnidiaeth.pdf

sy'n cefnogi Llywodraeth Cymru i gyflawni ei hamcanion"¹⁴. Mae'r Tîm Cleientiaid yn "gyfrifol am sefydlu'r rhaglen waith, a hwn sydd â'r awdurdod dirprwyedig, perchnogaeth contract a'r cyfrifoldeb dros reoli'r gweithgareddau penodol yng nghylch gorchwyl Trafnidiaeth Cymru".

25. Mae cynllun busnes Trafnidiaeth Cymru ar gyfer 1 Hydref 2018 - 31 Mawrth 2019 yn nodi y caiff ei annog i gyfrannu at waith a rheolaeth timau noddwyr a chleientiaid Llywodraeth Cymru, sy'n awgrymu perthynas symbiotig rhwng y ddau gorff ar hyn o bryd. Er bod manteision canfyddedig i'r agosrwydd hwn, a dywedodd Llywodraeth Cymru wrth y pwyllgor y byddai'n "rhyfedd braidd"¹⁵ pe na bai cysylltiadau agos rhwng y cwmni a'r Gweinidog, mae ganddo'r potensial hefyd i greu dryswch. Mae'r union berthynas rhwng Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn aneglur ar hyn o bryd i lawer o randdeiliaid allanol.

26. Dywedodd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru wrth y Pwyllgor ei bod yn deall y bydd y swyddogaeth polisi a'r rolau cysylltiedig yn aros yn Llywodraeth Cymru, tra bydd y swyddogaethau a'r rolau sy'n gysylltiedig â darparu yn cael eu cyflawni gan Trafnidiaeth Cymru - credai nad oedd y gwahaniaeth hwn yn glir bob amser a bod angen eglurder ynghylch cyfrifoldebau penodol.¹⁶

Gwella tryloywder

27. Daeth tryloywder i'r amlwg fel mater allweddol yn ystod yr ymchwiliad, er bod y safbwyntiau'n gymysg. Cafwyd cydnabyddiaeth gan CLILC fod Trafnidiaeth Cymru yn sefydliad cymharol newydd sy'n tyfu,¹⁷ ac awgrymodd Sefydliad Peirianwyr Sifil Cymru (ICE Cymru)¹⁸ y gallai fod angen cyfnod cynefino er mwyn i fwrdd Trafnidiaeth Cymru brofi ei hun. Dywedodd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (NWEAB) yr ymddengys bod strwythur a threfniadau llywodraethu Trafnidiaeth Cymru fel corff cyflawni i Lywodraeth Cymru yn glir. Awgrymodd eraill, gan gynnwys WSP¹⁹ nad yw llywodraethu a thryloywder effeithiol wedi'u dangos yn glir eto, a dywedodd Bus Users UK fod y sefydliad yn "weddol dryloyw"²⁰ ond yr hoffai weld hyn yn gwella wrth i'r sefydliad ddatblygu.

¹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig- EIS(5)-29-18 (P7)

¹⁵ Paragraff 308, 13 Mawrth 2019

¹⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig

²⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig

28. Credai Railfuture fod lle i wella o ran llywodraethu, strwythur a chyllid cyfredol y sefydliad,²¹ tra awgrymodd Undeb PCS nad oes eglurder ynghylch ei lywodraethu²². Adlewyrchwyd y farn hon gan yr undeb llafur Prospect, nad oedd yn credu bod y trefniadau llywodraethu presennol ar gyfer Trafnidiaeth Cymru mor effeithiol a thryloyw ag y gallent fod, a dywedodd fod yr arferion cyflogaeth, y telerau a'r amodau o fewn Trafnidiaeth Cymru yn amhosibl i'w nodi.²³

29. Mynegodd Sustrans, Cycling UK a Living Streets bryderon ynghylch:

“the transparency of the governance of TfW, with most of the information about the future role of TfW [emerging in] piecemeal Ministerial statements, rather than through the setting out of a formal plan.”²⁴

30. Dywedodd Bus Users UK nad yw llawer o bobl yn deall beth yw Trafnidiaeth Cymru a'i rôl/cylch gwaith, a galwodd am strwythur adrodd chwarterol sy'n nodi'r cynnydd yn erbyn y gyllideb a'r cyfrifoldebau sy'n hygyrch i deithwyr.²⁵ Nodwyd Transport for London yn fodel o arfer da mewn tryloywder a chyfathrebu, er enghraifft cynhelir y rhan fwyaf o'i gyfarfodydd yn gyhoeddus. Cefnogodd Transport Focus alwadau am adroddiad cwsmeriaid.

31. Dywedodd Prif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru wrth y Pwyllgor ei fod am fod mor agored a thryloyw â phosibl, a bod swyddfeydd newydd y cwmni ym Mhontypridd yn cynnwys cynllun i ganiatáu i'r cyhoedd gymryd rhan mewn rhai cyfarfodydd a'r gallu i wyllo rhai cyfarfodydd yn gyhoeddus.²⁶

32. Awgrymodd Sustrans a'r Gymdeithas Cludiant Cymunedol (CTA) y bu dryswch cynnar ynghylch rôl Trafnidiaeth Cymru ymhlith rhanddeiliaid trafniadaeth. Er bod Sustrans yn teimlo bod hyn wedi gwella ar y cyfan, nododd y CTA fod angen eglurhad pellach. Ac er bod y ddau rhanddeiliad trafniadaeth yn teimlo bod lefel y wybodaeth a gawsant fel rhanddeiliaid ar weithgareddau Trafnidiaeth Cymru yn gwella, roeddent yn llai clir bod digon o wybodaeth ar gael i'r cyhoedd. Dywedodd y CTA fod y wefan ar hyn o bryd yn ymwneud â

²¹ Tystiolaeth ysgrifenedig

²² Tystiolaeth ysgrifenedig

²³ Tystiolaeth ysgrifenedig

²⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig

²⁵ Paragraff 202, 20 Chwefror 2019

²⁶ Paragraff 183, 13 Mawrth 2019

masnachfrait y rheilffyrdd a'r metro, ac yn amlwg maent yn gweithio ar lawer mwy na hynny.²⁷

33. Nododd nifer o sefydliadau, gan gynnwys y CPT a Bus Users UK y diffyg o unrhyw siart sefydliadol neu strwythur clir islaw lefel bwrdd y sefydliad. Dywedodd Bus Users UK:

“Although this obviously will be evolving as they evolve, it would be useful to give some indication where certain functions fit, because you’re not sure whether it’s with the Welsh Government, with Transport for Wales. So, there’s a lot of uncertainty around that.”²⁸

34. Wrth roi tystiolaeth i'r Pwyllgor ar 13 Mawrth 2019, nid oedd y Gweinidog a swyddog arweiniol Llywodraeth Cymru yn derbyn bod diffyg eglurder ynghylch rôl a pherthynas Trafnidiaeth Cymru â Llywodraeth Cymru. Dywedodd Simon Jones, Cyfarwyddwr Seilwaith Economaidd Llywodraeth Cymru:

“It’s important to remember in all of this that Transport for Wales is discharging the Minister’s functions, so it would be a bit odd, I suspect, if there weren’t really strong links between the company and the Minister, because they’re actually undertaking the Minister’s duties. They don’t have any statutory responsibilities in their own right. They are simply there to discharge responsibilities on behalf of the Minister.”²⁹

35. Aeth y Gweinidog ymlaen i bwysleisio:

“This is the delivery vehicle for Welsh Ministers.”³⁰

36. O ran y berthynas rhwng Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru a'r llinellau atebolrwydd, dywedodd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth hefyd ei fod yn fodlon bod eglurder, tra'n cydnabod efallai nad oes dealltwriaeth lawn gan y cyhoedd eto. Dywedodd wrth y Pwyllgor:

“I think they’re clear. If we just bear in mind that Transport for Wales hasn’t been around for that long, so, to members of the public, it might not be entirely clear, but then equally, I don’t think the respective roles and responsibilities in the National Assembly for Wales on the one hand and the Welsh Government on the other hand are completely

²⁷ Paragraff 37, 20 Chwefror 2019

²⁸ Paragraff 200, 20 Chwefror 2019

²⁹ Paragraff 308, 13 Mawrth 2019

³⁰ Paragraff 309, 13 Mawrth 2019

clear to the public. it does take time for people to understand the respective roles and responsibility, but, as far as I'm concerned, in terms of lines of communication and accountability, I'm satisfied."³¹

37. Dywedodd James Price, Prif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru, wrth y Pwyllgor, yn ogystal â rôl ddarparu Trafnidiaeth Cymru ar gyfer gweithrediadau rheilffyrdd, Metro De Cymru a Metro Gogledd-ddwyrain Cymru, a theithio llesol, ei fod hefyd yn ymgymryd â'r hyn a ddisgrifiodd fel "darnau ymgynghori" cynllunio trafniadaeth ar gyfer Llywodraeth Cymru, rhai rhannau o lywodraeth leol, ac mewn un achos i'r sector preifat. Ar wahân i gyfeiriadau yng nghynllun busnes diweddaraf Trafnidiaeth Cymru at weithgareddau craidd gan gynnwys "capasiti cynghori ac ymgynghori proffesiynol", mae manylion am y gwaith ymgynghori hwn yn aneglur ac ymdrinnir â'r mater hwn yn fanylach yn ddiweddarach yn yr adroddiad.

38. Cyfaddefodd James Price, er ei fod yn glir ynghylch yr hyn yr oedd Trafnidiaeth Cymru yn gyfrifol amdano, roedd y dystiolaeth gan rhanddeiliaid yn dangos diffyg eglurder ynghylch beth yn union yw'r cylch gwaith³² ac y gellid gwneud mwy o waith ar hynny. Derbyniodd y Gweinidog hefyd nad oedd un pwynt sy'n cynnig gwybodaeth am bwy sy'n gyfrifol am beth, a chred y gallai hynny fod yn rhywbeth y gellir edrych arno.³³

Cyfathrebu, perthnasoedd ac ymgysylltu

39. Cytunodd y CTA a Sustrans gyda CPT Cymru ynghylch ymgysylltiad cadarnhaol Trafnidiaeth Cymru â hwy fel rhanddeiliaid. Dywedodd Christine Boston o'r CTA:

"...in terms of engagement, they have been very, very open with us, and they've taken on board what our members have had to say as well."³⁴

40. Fodd bynnag, pan fu'r Pwyllgor yn holi tystion ynghylch sut yr oedd Trafnidiaeth Cymru yn cyfleu gwybodaeth ac yn ymgysylltu'n uniongyrchol â'r cyhoedd, ymddengys bod angen i Trafnidiaeth Cymru wneud mwy. Roedd Steve Brooks o Sustrans yn fodlon ar lefel y wybodaeth a rannodd Trafnidiaeth Cymru gydag ef fel corff rhanddeiliaid trafniadaeth pwysig, ond aeth ymlaen i ddweud:

³¹ Paragraff 311, 13 Mawrth 2019

³² Paragraff 166, 13 Mawrth 2019

³³ Paragraff 321, 13 Mawrth 2019

³⁴ Paragraff 14, 20 Chwefror 2019

“If I was a concerned citizen who wanted to know what TfW is planning to do on active travel, that information might not be readily available.”³⁵

41. Nododd y CTA hefyd nad yw'n ofynnol i Trafnidiaeth Cymru ymgysylltu â rhanddeiliaid i'r graddau y mae'n ei wneud ar hyn o bryd, ac felly os bydd personél yn newid yna gallai hyn fod yn wahanol yn y dyfodol.³⁶ Dywedodd y CTA hefyd, er bod ymgysylltiad wedi bod yn “dda iawn”, teimlai ei fod o bosibl yn ychydig o bryder bod rhywun arall wedi gorfod dweud wrth Trafnidiaeth Cymru y dylai siarad â hwy, gan nodi cyn lleied yr oedd y sefydliad yn ei wybod am drafnidiaeth gymunedol yng Nghymru.³⁷

42. Dywedodd yr Athro Docherty wrth y Pwyllgor y dylai ymgynghoriad ffurfiol fod yn “sefyllfa ofynnol” ond bod angen ymgysylltu drwy fecanweithiau fel “paneli dinasyddion” i gyrraedd pobl iau a phobl hŷn a'r rhai nad ydynt fel arfer yn ymateb i ymgynghoriadau ffurfiol.³⁸

43. Cyfeiriodd tystiolaeth ysgrifenedig gan Bus Users UK at ddiffyg ffocws ymddangosiadol Trafnidiaeth Cymru. Mewn tystiolaeth lafar, ymhelaethodd y tyst ar ddiffyg dealltwriaeth y cyhoedd o'r gwahaniaeth rhwng Trafnidiaeth Cymru a TrC Trenau a difrod i enw da o ganlyniad i darfu ar wasanaethau rheilffyrdd yn ddiweddar. Dywedodd Bus Users UK wrth y Pwyllgor:

“we feel there's very much a hearts-and-minds battle to be fought amongst passengers to regain the confidence of passengers, and we would like to see Transport for Wales being more proactive in going out and engaging with communities, through maybe a series of roadshows, events, just to explain who they are and what, and to manage people's expectations.”³⁹

44. Cyfeiriodd Transport Focus at waith grwpiau ffocws a oedd yn awgrymu nad oedd gan deithwyr ddealltwriaeth a gwybodaeth am Trafnidiaeth Cymru. O ran rheilffyrdd, teimlai teithwyr nad oedd neb wedi gwrandao arnynt. Dywedodd Transport Focus:

“I think that the relations that they're building with organisations like our own are good and there's a lot to applaud them about. But in

³⁵ Paragraff 28, 20 Chwefror 2019

³⁶ Paragraff 39, 20 Chwefror 2019

³⁷ Paragraff 155, 20 Chwefror 2019

³⁸ Paragraff 31, 14 Chwefror 2019

³⁹ Paragraff 224, 20 Chwefror 2019

terms of their delivery of service to passengers, I think there's a long way to go yet."⁴⁰

45. Tynnodd Transport Focus sylw at arfer da drwy West Midlands Bus Alliance sy'n dod â gweithredwyr bysiau, cynghorau lleol a phartneriaid eraill ynghyd, dan gadeiryddiaeth Transport Focus.

46. Nododd Bus Users UK a Transport Focus fod Llywodraeth Cymru wedi cau ei Phanel Cynghori Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus. Dywedodd Bus Users UK:

“Y sail resymegol dros gau'r panel yw yr ystyriwyd y byddai'r pynciau a drafodir yn ffio'n well o fewn pensaerniaeth gynghori TC. Er y gellid cyflwyno dadl dros hyn, rydym yn pryderu ynghylch y diffyg mewnbwn i'r broses gan ddefnyddwyr annibynnol.”⁴¹

47. Dywedodd Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth nad oedd y panel bellach yn “addas at y diben” ond bod “gwactod” erbyn hyn.⁴² Cydnabu bwysigrwydd sefydlu trefniant cynghori mwy ffurfiol i gefnogi Trafnidiaeth Cymru fel y byddai'n galluogi teithwyr a grwpiau defnyddwyr i gysylltu'n uniongyrchol â Trafnidiaeth Cymru. Roedd y Gweinidog yn ystyried bod gan y grŵp ymgynghorol rôl i'w chwarae wrth helpu i sicrhau ymwybyddiaeth y cyhoedd o bwy sy'n gyfrifol am beth. Nododd hefyd fod Trafnidiaeth Cymru yn penodi nifer o reolwyr ymgysylltu â'r gymuned. Mae'r Pwyllgor yn croesawu hyn.

Casgliad 1. Ar gyfer sefydliad cymharol newydd, mae Trafnidiaeth Cymru wedi bod yn ymgysylltu'n dda ar sail un-i-un â chyrrff rhanddeiliaid trafndiaeth allweddol yng Nghymru. Fodd bynnag, mae argaeledd gwybodaeth i'r cyhoedd, er enghraifft ar wefan Trafnidiaeth Cymru, wedi bod yn araf yn ymddangos ac yn anghyflawn. Er bod y Pwyllgor yn cydnabod parodrwydd y sefydliad i fod yn agored, fel y'i mynegwyd gan ei brif weithredwr, mae hefyd yn teimlo bod Trafnidiaeth Cymru hyd yma wedi bod yn darparu gwybodaeth, ac yn ymgysylltu â rhanddeiliaid, ar sail adweithiol yn hytrach na rhagweithiol. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru roi mwy o wybodaeth am ei weithgareddau yn y parth cyhoeddus mewn ffordd systematig, er mwyn sicrhau bod rhanddeiliaid a'r cyhoedd yn deall ei strwythurau a'i weithrediadau llywodraethu yn glir, a rhaid i Lywodraeth Cymru fod yr un mor agored a systematig o ran sut y mae'n rhannu gwybodaeth am gylch gwaith a gweithgareddau Trafnidiaeth Cymru. Dylai hyn gynnwys cyhoeddi llythyrau cylch gwaith a chynlluniau busnes Trafnidiaeth Cymru yn

⁴⁰ Paragraff 196, 20 Chwefror 2019

⁴¹ Tystiolaeth ysgrifenedig

⁴² Paragraff 374, 13 Mawrth 2019

brydlon, yn ogystal â'r achos busnes terfynol ar gyfer dyfodol Trafnidiaeth Cymru, sydd i ddod o hyd. Dylai Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru adolygu polisi ac arfer penodedig Trafnidiaeth Cymru ar gyfer rhannu gwybodaeth, fel y mynegir ar adran "Bod yn Agored a Thryloyw" y wefan. Dylid gwneud hyn mewn ymgynghoriad â chyrff defnyddwyr a rhanddeiliaid allweddol yng Nghymru a dylai gael ei lywio gan arfer gorau cyrff gweithredol trafndiaeth y tu allan i Gymru, gan gynnwys strategaeth tryloywder Transport for London. Dylai gwybodaeth am y gwaith ymgynghori y mae Trafnidiaeth Cymru yn ei wneud fod ar gael i'r cyhoedd.

Argymhelliad 1. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru symud yn gyflym i sefydlu grŵp cynghori ffurfiol i'w alluogi i ymgysylltu â chyrff rhanddeiliaid a gwella ymwybyddiaeth y cyhoedd o gyfrifoldebau a swyddogaethau Trafnidiaeth Cymru, a'r llinellau atebolrwydd ar gyfer yr holl swyddogaethau trafndiaeth amrywiol yng Nghymru.

Argymhelliad 2. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru ddangos ymrwymiad cryfach i ddiwallu anghenion cwsmeriaid a gwella profiad teithwyr: rhaid iddo ddefnyddio ystod eang o fecanweithiau, yn ffurfiol ac yn anffurfiol, i ymgynghori ac ymgysylltu â rhanddeiliaid a theithwyr. Dylai Trafnidiaeth Cymru ddatblygu a chyhoeddi cynllun cyfathrebu ac ymgysylltu cynhwysfawr sy'n nodi ei ymagwedd ac yn nodi'n glir pa safonau y gall rhanddeiliaid a'r cyhoedd eu disgwyl. Dylai'r cynllun ddangos yn glir sut y bydd Trafnidiaeth Cymru yn ystyried barn grwpiau defnyddwyr a rhanddeiliaid allweddol.

Argymhelliad 3. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi siart sefydliad ar gyfer y sefydliad cyfan - nid y bwrdd yn unig - gyda manylion am swyddogaethau a rolau yn y sefydliad, a dylai'r wybodaeth hon gael ei diweddarau yn rheolaidd (bob mis i ddechrau) wrth i'r sefydliad dyfu. Dylai ddangos a yw staff yn cael eu cyflogi'n uniongyrchol neu fel ymgynghorwyr, a rhoi digon o fanylion am natur y gwaith arbenigol y mae'n ei wneud.

2. Y trefniadau llywodraethu ar gyfer y dyfodol

Mae'r Pwyllgor wedi ystyried modelau llywodraethu trafniadaeth a ddefnyddir mewn mannau eraill ac wedi nodi egwyddorion allweddol i'w defnyddio mewn perthynas â datblygiad Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol ac i'w hystyried wrth ddatblygu cynigion ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd

Trosolwg

48. Canolbwyntiodd ymchwiliad y Pwyllgor yn wreiddiol ar drefniadau llywodraethu Trafnidiaeth Cymru yn unig, ond ar ôl cyhoeddi cynigion y Papur Gwyn ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd cododd cwestiynau ehangach ynghylch llywodraethu trafniadaeth yng Nghymru, a sut y bydd Trafnidiaeth Cymru yn ymwneud ag Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd rhanbarthol ac Awdurdod cenedlaethol. I ddechrau, roedd yn aneglur i'r Pwyllgor ac i randdeiliaid pam na allai Trafnidiaeth Cymru ei hun fod yr Awdurdod Trafnidiaeth ar y Cyd cenedlaethol i Gymru, ac er y deellir nawr y bydd yr Awdurdodau yn strwythurau llywodraeth leol sy'n cynnig atebolrwydd democrataidd am benderfyniadau trafniadaeth, mae cwestiynau heb eu hateb o hyd ynghylch sut y gellir osgoi dyblygu rolau a swyddogaethau. Mae'r diffyg manylder yn y Papur Gwyn yn gwneud dadansoddiad manwl yn anodd, ond mae'r adroddiad hwn yn nodi rhai egwyddorion allweddol a ddylai fod yn berthnasol i ddatblygiad Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol, a hefyd rhai ystyriaethau allweddol ar gyfer datblygu Awdurdod Trafnidiaeth ar y Cyd newydd fel strwythurau llywodraeth leol.

49. Mae'r Gweinidog wedi cymharu Trafnidiaeth Cymru ag ystod o gyrff gweithredol trafniadaeth, yn enwedig Transport for London. Archwiliodd y Pwyllgor amrywiaeth o wahanol fodelau llywodraethu trafniadaeth yn y DU, gan geisio nodi manteision ac anfanteision pob un. Mae wedi nodi rhai egwyddorion allweddol a ddylai ddylanwadu ar y cyfeiriad a gymerir gan Trafnidiaeth Cymru, a rhai sy'n berthnasol i ddatblygu Awdurdod Trafnidiaeth ar y Cyd a'r model llywodraethu trafniadaeth ehangach ledled Cymru.

50. Rhoddodd yr Athro Iain Docherty o Brifysgol Glasgow grynodedb o'r hyn a gredai oedd pwysigrwydd cyrff gweithredol trafniadaeth yn gyffredinol, sef dod ag amrywiaeth o bobl broffesiynol ynghyd, a llawer ohonynt na fyddent fel arfer yn cael eu cyflogi gan y gwasanaeth sifil canolog. Daeth i'r casgliad po fwyaf

arbenigol yw'r asiantaeth broffesiynol sydd â chyfrifoldeb, y penderfyniadau gorau sy'n cael eu gwneud, a'i bod yn bwysig cymryd golwg hirdymor, a chael fframwaith blaenoriaethu agored a thryloyw ar gyfer gwneud penderfyniadau buddsoddi.

51. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod y bydd pob model llywodraethu trafndiaeth wedi'i lunio gan ei hanes ei hun a'r heriau cymdeithasol a gofodol lleol. Bydd strwythurau'n datblygu sydd wedi'u teilwra i anghenion lleol, ond gall hyn gael ei gymhlethu gan yr angen i reoli etifeddiaeth dulliau yn y gorffennol, ac i fynd i'r afael â diffyg dealltwriaeth y cyhoedd ynghylch pwy sy'n gyfrifol am swyddogaethau trafndiaeth amrywiol.

52. O'r dystiolaeth a gasglwyd, nid yw'r Pwyllgor wedi gallu dod i'r casgliad y byddai un model penodol yn gweithio orau i Gymru, ond yn hytrach y gallai dull "dewis a dethol" gymryd egwyddorion yr hyn sy'n gweithio'n dda a chymhwyso'r egwyddorion hynny i fodel unigryw ar gyfer Cymru.

53. Cydnabu Prif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru ei hun yr heriau o ddewis model ar gyfer Trafnidiaeth Cymru gyda'r holl fanteision a dim un o'r anfanteision:

"I think there are probably maybe tens of different ways you could set up an organisation like Transport for Wales with different iterations of governance and different levels of arm's-length, and I'm not sure there is a right way. I think we're feeling our way into this, and I think my view is that if we were to try and jump tomorrow into a kind of statutory organisation, then that would be moving too fast."⁴³

54. Gan edrych ar yr hyn sy'n gweithio gyda llywodraethu trafndiaeth mewn mannau eraill, mae daearyddiaeth gydgysylltiedig yn bwysig, ynghyd â thraddodiad o gydweithredu ac mae ymagwedd o'r gwaelod i fyny o ran cydweithio i ddarparu gwasanaethau trafndiaeth yn fuddiol. Er enghraifft, ymddengys mai un o gryfderau'r model Transport for Greater Manchester yw cydnabyddiaeth bod buddsoddiad yn y canol o fudd i bawb. Mae daearyddiaeth Cymru yn gwneud creu sefydliad a all ddatblygu rhwydwaith trafndiaeth i wasanaethu anghenion amrywiol canolfannau trefol Cymru a'i gymunedau gwledig yn her hyd yn oed mwy.

55. Rhaid i strwythurau llywodraethu fel Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd sy'n cyflwyno swyddogaethau llywodraeth leol a gwneud penderfyniadau hefyd weithio o blaid gweithio mewn partneriaeth ac sy'n parhau i ganolbwyntio ar

⁴³ Paragraff 158, 13 Mawrth 2019

fuddsoddi mewn prosiectau strategol allweddol, a fydd yn arwain at fanteision cenedlaethol i bawb, yn hytrach na system bartneriaeth sy'n ffafrio rhannu cronfeydd llai o arian ar draws awdurdodau lleol yn unigol. Eglurodd yr Athro Iain Docherty y peryglon posibl yn y model "pawb i gael gwobrau" yn dda:

"...where you have an urban area with a fragmented system of local governance like you have in south Wales or we have across central Scotland, as soon as you have representation or a decision-making body where there's an equal set of representatives from each area rather than there being an obvious population influence on the number of members on the decision-making committees, then you very quickly get a kind of decision making where all must have prizes and prioritisation towards fewer, larger projects is very difficult to have. So, the form of joint authority that you create through the members and what the arithmetic of the decision making is can be very influential on the kind of policies and investment choices that that organisation makes."⁴⁴

56. Mae'n hanfodol bod strwythurau a pholisiau trafndiaeth yn integreiddio ac yn ystyried pob math o drafndiaeth yn ogystal â theithio llesol, ac yn gweithio ar draws meysydd polisi (e.e. cynllunio defnydd tir, iechyd, addysg, sgiliau). Nid yw teithiau teithwyr yn cydnabod ffiniau, ac felly mae angen cydweithio y tu hwnt i ffiniau. Mae ystyried priffyrdd, neu rôl ynddynt, yn bwysig hefyd, er enghraifft i fynd i'r afael ag effaith tagfeydd ar wasanaethau bysiau.

57. Ar ôl ystyried gwahanol fodelau llywodraethu, canfu'r Pwyllgor fod swyddogaethau trafndiaeth yn cael eu cyflawni ar wahanol lefelau gan adlewyrchu gwahanol amgylchiadau lleol. Mewn rhai achosion mae hyn yn ymddangos yn gymhleth, a allai ei gwneud yn anodd i'r rhai sy'n edrych i mewn ddeall pwy sy'n gyfrifol am beth. Er na fydd gan y cyhoedd ddiddordeb mawr yn gyffredinol mewn pwy sy'n darparu'r gwasanaeth iddynt cyn belled â'u bod yn diwallu eu hanghenion, mae'n bwysig, er dibenion atebolrwydd, cael eglurder o ran pwy sy'n gyfrifol am y gwahanol swyddogaethau trafndiaeth, a chael strwythurau effeithiol i gydgyssylltu'r swyddogaethau hynny.

Partneriaeth neu gorff statudol?

58. Gwelodd y Pwyllgor fod manteision ac anfanteision i wahanol fodelau llywodraethu trafndiaeth, p'un a oeddent yn drefniadau statudol, anstatudol neu bartneriaeth. Roedd Trafnidiaeth Transport for the North wedi symud o drefniant

⁴⁴ Paragraff 66, 14 Chwefror 2019

partneriaeth i sylfaen statudol, tra bod cyrff trafndiaeth eraill fel Midlands Connect wedi parhau fel trefniadau partneriaeth.

59. Mae gan gorff statudol y fantais amlwg o ddal mwy o bwerau gweithredol, er enghraifft i gaffael staff, ac i gomisiynu prosiectau. Ond mae gan ffurfioldeb trefniadau statudol y potensial i effeithio ar ddeinameg cyfarfodydd a phrosesau gwneud penderfyniadau, er nad yw colli gwaith partneriaeth anffurfiol o reidrwydd yn ganlyniad anochel i statws statudol. Gall cael cadeirydd annibynnol i oruchwylio cyfarfodydd hefyd fod yn elfen bwysig o'r trefniant llywodraethu - er mwyn helpu i sicrhau ffocws strategol.

60. Nododd y Pwyllgor fod rheolau uwch-fwyafrifol a hawliau pleidleisio pwysol yn seiliedig ar boblogaeth yn nodwedd o weithdrefnau gwneud penderfyniadau Transport for the North, i'w defnyddio mewn achosion prin lle na ellid dod i benderfyniadau drwy gonsensws. Mae hwn yn ystyriaeth bwysig i gorff Awdurdod Trafnidiaeth ar y Cyd yn y dyfodol a fydd yn cydbwysu gwahanol flaenoriaethau gwleidyddol ac yn gwneud penderfyniadau strategol ar ran yr holl awdurdodau lleol.

Egwyddorion allweddol

- 61.** Daeth rhai egwyddorion allweddol o'r hyn a ystyriwyd yn arfer da i'r amlwg:
- Rhaid i strwythurau llywodraethu a threfniadau craffu fod yn gadarn;
 - Rhaid i gynlluniau a swyddogaethau fod yn dryloyw. Yn gyffredinol, dylid cynnal cyfarfodydd y Bwrdd yn gyhoeddus, a chyhoeddi papurau, ac eithrio lle gellir cyfiawnhau eitemau preifat;
 - Dylid cyflwyno cynlluniau a pholisïau mewn ffordd sy'n hygyrch i'r cyhoedd, a dylid gwneud ymdrechion i sicrhau bod rolau a strwythurau'n cael eu deall;
 - Dylid cael dull partneriaeth/cydweithredol cryf - gan ddod â llywodraeth leol a llywodraeth ganolog ynghyd, ond hefyd busnesau a rhanddeiliaid lleol;
 - Rhaid cael atebolrwydd - gan gynnwys i ddemocratiaeth leol lle mae pwerau/cyfrifoldebau llywodraeth leol yn cael eu cynnwys;
 - Rhaid i'r corff gael pwerau gweithredol digonol, e.e. i gaffael, penodi staff a gwneud penderfyniadau ar flaenoriaethu cyllid;

- Mae ymgynghoriad cryf, ymgysylltiad a chynrychiolaeth o grwpiau diddordeb yn hanfodol.

Casgliad 2. Er nad yw'r Pwyllgor wedi nodi mai model llywodraethu penodol sydd â'r manteision mwyaf i Gymru, mae wedi amlinellu egwyddorion allweddol llywodraethu trafniadaeth i fesur y model a fabwysiadwyd yng Nghymru yn eu herbyn. Ni waeth beth yw'r dull a ddefnyddir gan Lywodraeth Cymru, rhaid i drefniadau llywodraethu trafniadaeth yn y dyfodol ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd rhanbarthol a chenedlaethol gefnogi'n glir yr amcan strategol lefel uchel o greu rhwydwaith trafniadaeth integredig, a chaniatáu i Trafnidiaeth Cymru gyflawni ei rôl yn effeithiol o fewn y trefniadau llywodraethu hynny. Rhaid rhoi ystyriaeth ofalus i gynrychiolaeth, mecanweithiau atebolrwydd democrataidd a'r rhifyddeg o ran penderfyniadau Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd. Rhaid i'r strwythur llywodraethu osgoi unrhyw ddyblygu swyddogaethau neu rolau rhwng y gwahanol gyrff, a gweithio i wneud y mwyaf o effaith a chyrhaeddiad yr arbenigedd sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth sydd ar gael yng Nghymru.

Cyllid a chynllunio hirdymor

62. Defnyddir amrywiaeth o ffynonellau cyllid gan gyrff trafniadaeth strategol ac mewn rhai achosion roedd yn ymddangos bod hyn yn gwneud y cyllid yn gymhleth, yn anhylaw ac yn ansicr. Ymddengys bod trefniadau cyllido hirdymor clir yn ddymunol, yn bennaf am eu bod yn torri ar draws cylchoedd etholiadol ac felly'n osgoi'r sefyllfa o ymrwymadau prosiect hirdymor yn cael eu newid oherwydd newid mewn gwleidyddiaeth leol - mater penodol i'w ystyried ar gyfer ardaloedd rhanbarthol ac Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd cenedlaethol. Codwyd y pwynt hwn hefyd mewn tystiolaeth lafar, pan siaradodd Mick Whelan o ASLEF am bwysigrwydd cynllunio hirdymor ar gyfer rhwydwaith trafniadaeth integredig a sut yr oedd polisi trafniadaeth yn y DU yn tueddu i fynd o senedd i senedd. Dywedodd nad yw mewn gwirionedd yn gwneud pethau fel mae gwledydd eraill yn ei wneud, ac mae'n edrych ar anghenion 10, 20, 30 mlynedd yn y dyfodol.⁴⁵

63. Mae gan drefniadau cyllido hirdymor fanteision hefyd i dwf a chryfder y sefydliad ei hun, ac felly ei gapasiti i ddarparu buddion hirdymor. Nododd yr Athro Docherty fod cyllid pum mlynedd Transport for London gan lywodraeth ganolog yn ffactor allweddol yn ei lwyddiant,⁴⁶ ac yng Nghymru cydnabuwyd bod yr ymrwymiad cyllido pum mlynedd i Trafnidiaeth Cymru yn arwyddocaol.

⁴⁵ Paragraff 101, 13 Mawrth 2019

⁴⁶ Paragraff 23, 14 Chwefror 2019

Dywedodd Roger Waters o Awdurdod Trafnidiaeth Dinas Prifddinas-Ranbarth Caerdydd:

“the fact that there’s indicative funding over a five-year period for Transport for Wales is really significant. It means, then, that you can employ a team, a core team, that are going to be with you for a period of time and allow career development, but it also allows you then to invest in development. So, you can bring in apprentices, you can bring in graduates, you can add value then and you can broaden the workforce and widen the workforce for everybody.”⁴⁷

64. Soniodd Simon Jones o Lywodraeth Cymru am hyn hefyd wrth roi tystiolaeth i’r Pwyllgor. Wrth ddisgrifio manteision model cwmni Trafnidiaeth Cymru wrth ddod â phobl i mewn i gyflawni ar sail “fesul prosiect”, dywedodd fel rhan o’r “darlun ehangach” bod angen i bobl gael dyfodol hirdymor fel y gallant gynllunio eu gyrfaoedd a datblygu eu sgiliau.⁴⁸

Casgliad 3. Tynnodd y dystiolaeth sylw at bwysigrwydd yr Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd ar lefel llywodraeth leol yn derbyn ymrwymiad cyllido pum mlynedd, yn union fel y mae Trafnidiaeth Cymru wedi cael cyllid dangosol dros gyfnod o bum mlynedd. Byddai ymrwymadau cyllido tymor hwy o’r fath yn cefnogi datblygiad sgiliau ac arbenigedd yn well, ac yn hwyluso gwaith cynllunio hirdymor ar gyfer seilwaith trafniadaeth.

Pam model cwmni cyfyngedig ar gyfer Trafnidiaeth Cymru yng Nghymru?

65. Fel arbenigwr mewn llywodraethu trafniadaeth, roedd yr Athro Docherty yn aneglur ynghylch y cymhelliant dros sefydlu Trafnidiaeth Cymru fel cwmni cyfyngedig. Roedd yn ei chael yn anodd deall pam na fyddai dull asiantaeth (fel Transport for London neu Transport Scotland) yn ddymunol. Rhoddodd enghraifft o Transport Initiatives Edinburgh, cwmni preifat a sefydlwyd i ddarparu Tram Caeredin, a oedd wedi gorfod cael ei “achub” gan Transport Scotland.

66. Nododd yr Athro Docherty mai’r rheswm arferol a roddwyd dros ddull cwmni oedd recriwtio a’r gallu i dalu cyflogau nad ydynt yn rhai sifil, ond dywedodd nad oedd wedi gweld llawer o dystiolaeth bod hyn wedi gwneud llawer o wahaniaeth i allbynnau, ac roedd yn ystyried y ddadl recriwtio “ychydig yn ddiog”. Tynnodd sylw at y ffaith nad yw dyluniad sefydliadol da yr un fath â pherchnogaeth neu

⁴⁷ Paragraff 190, 14 Chwefror 2019

⁴⁸ Paragraff 346, 13 Mawrth 2019

statws cyfreithiol y cwmni,⁴⁹ nad oedd llwyddiant neu fethiant model penodol yn ymwneud llawer â pherchnogaeth fel arfer, a'i brawf neu ei her fyddai "pam y model hwn a pham ddim rhywbeth sy'n cael ei ddeall yn well ac sy'n fwy syml?".⁵⁰

67. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrth y Pwyllgor, o ran y modelau llywodraethu eraill yn y DU, fod y ffordd y mae'r sefydliadau hyn yn gweithredu - eu cyfansoddiad, eu strwythur, eu fframwaith deddfwriaethol a'u cyllid - yn amrywio o ganlyniad uniongyrchol i'r fframwaith deddfwriaethol y maent yn gweithredu o'u mewn,⁵¹ ac nad yw fframwaith llywodraethu Trafnidiaeth Cymru yn ei gwneud yn ofynnol i unrhyw ddeddfwriaeth gael ei gweithredu, ac nad yw wedi'i diffinio gan y gyfraith. Aeth Llywodraeth Cymru ymlaen i ddweud, o ystyried ei dyhead i Trafnidiaeth Cymru ymgymryd ag ystod lawer ehangach o swyddogaethau trafniadaeth, bod strwythur presennol y cwmni yn cynnig "hyblygrwydd sylweddol" i addasu'r elfennau hyn yn y dyfodol. Rheswm arall a roddwyd oedd bod model y cwmni yn fwy cyfarwydd i'r sefydliadau masnachol y bydd angen i Trafnidiaeth Cymru weithio'n agos â hwy.⁵²

68. Ailadroddodd y Gweinidog y pwyntiau hyn yn ei dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor, gan wneud cymhariaeth â chwmnïau eraill fel Highways England. O ran hwylustod a'r gallu i symud yn gyflym, dywedodd fod model y cwmni yn gwneud synnwyr perffaith, er nad oedd yn diystyru newid yn y model llywodraethu yn y dyfodol:

"I should just say, this is where we are today, but it's not set in stone, and we could move in the future to another arrangement. But I think, in terms of moving at pace, this makes perfect sense."⁵³

69. Gofynnwyd i'r Gweinidog, o ran lefel yr annibyniaeth o Lywodraeth Cymru, a oedd y dull a fabwysiadwyd gyda Maes Awyr Caerdydd, lle roedd Llywodraeth Cymru wedi cymryd perchnogaeth uniongyrchol, yn cael ei weld fel model posibl ar gyfer Trafnidiaeth Cymru. Nododd Simon Jones o Lywodraeth Cymru nad oedd Trafnidiaeth Cymru, yn wahanol i'r maes awyr, yn weithredwr marchnad, ond yn gyfrwng ar gyfer cyflawni swyddogaethau'r Gweinidog, ac felly er bod rhai pethau'n debyg, roedd rhai gwahaniaethau sylweddol hefyd.⁵⁴ Dywedodd y Gweinidog fod cymryd drosodd y maes awyr wedi cynnig gwrs bwysig o ran

⁴⁹ Paragraff 78, 14 Chwefror 2019

⁵⁰ Paragraff 78, 14 Chwefror 2019

⁵¹ Tystiolaeth ysgrifenedig

⁵² Tystiolaeth ysgrifenedig

⁵³ Paragraff 303, 13 Mawrth 2019

⁵⁴ Paragraff 341, 13 Mawrth 2019

penodi aelodau bwrdd, gan sicrhau'r cymysgedd cywir o weithwyr proffesiynol sy'n dwyn y weithrediaeth i gyfrif.⁵⁵

70. Ar gyfer cyrff rhanbarthol llywodraeth leol, ymddengys bod model y cwmni'n cael ei dderbyn fel y bo'n briodol, yn sicr ar gyfer rôl bresennol Trafnidiaeth Cymru. Teimlai Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (NWEAB) fod rhesymau da dros gwmni hyd braich - i weithredu'n annibynnol, a symud yn gyflym. Dywedodd Prospect nad oedd gan ei aelodau unrhyw wrthwynebiadau ideolegol i'r model cwmni, ond roedd ganddo rai pryderon ynghylch lefel y sail statudol ac a oedd gan y corff y pwerau a'r awdurdod angenrheidiol i weithredu ar ei ben ei hun yn y ffordd y mae'n ystyried yn briodol⁵⁶ - os na, byddai'n ychwanegu haen arall o fiwrocratiaeth.

Casgliad 4. Tra'n cydnabod manteision arfaethedig model cwmni ar gyfer Trafnidiaeth Cymru, mae'r Pwyllgor yn dal i fod yn argyhoeddedig mai dyma'r model cywir wrth symud ymlaen. Os bydd Trafnidiaeth Cymru yn y pen draw yn ymgymryd â swyddogaethau naill ai cangen drafndiaeth arbenigol o Lywodraeth Cymru, neu asiantaeth weithredol trafndiaeth, gan gynnwys y posibilrwydd o'i sefydlu fel corff statudol, yna efallai y bydd anfanteision o ran natur hyd braich ei gyfansoddiad presennol, er enghraifft mewn perthynas â chraffu a goruchwyllo priodol. Mae'r Pwyllgor yn croesawu cydnabyddiaeth Llywodraeth Cymru, yn dilyn ei hadolygiad o drefniadau noddi mewnol ar gyfer cyrff hyd braich, y bydd angen adolygu trefniadau llywodraethu Trafnidiaeth Cymru o ganlyniad i'w gylch gwaith ehangach.

Rheoli risg

71. Mae'n bwysig nodi a mynd i'r afael ag unrhyw wendidau yn nhrefniadau llywodraethu'r sefydliad. Mae Fframwaith Gweithredu'r Bwrdd yn nodi pwyllgorau sefydlog Bwrdd Trafnidiaeth Cymru sy'n cynnwys Pwyllgor Archwilio a Risg. Roedd cofnodion cyfarfod y Bwrdd ym mis Tachwedd 2018⁵⁷ yn nodi bod Cadeirydd dros dro Trafnidiaeth Cymru hefyd yn cadeirio'r Pwyllgor Archwilio a Risg tra bod y sefydliad yn ceisio penodi Cyfarwyddwr anweithredol newydd gyda chefnidir cyllid cryf. Nododd cofnodion y Bwrdd ym mis Ionawr 2019⁵⁸ y disgwylir i'r swydd gael ei llenwi erbyn canol mis Mawrth 2019.

⁵⁵ Paragraff 344, 13 Mawrth 2019

⁵⁶ Paragraff 21, 13 Mawrth 2019

⁵⁷ <https://tfw.gov.wales/board-minutes>

⁵⁸ <https://tfw.gov.wales/board-minutes>

72. Roedd y cofnodion hynny ym mis Ionawr 2019 hefyd yn nodi, o ran rheoli risg, bod cofrestr risg strategol lefel uwch yn dal i gael ei datblygu, ac nad yw risgiau wedi'u hasesu yn erbyn effaith a thebygolrwydd ac nid oes ganddynt ychwaith ddatganiad lliniaru. Er y dywedwyd wrth y Bwrdd fod camau lliniaru ar waith ar gyfer yr holl risgiau, nid oedd y rhain wedi'u mynegi eto ar y matrices risg.

73. Pan holwyd James Price ynghylch hyn, dywedodd fod cofrestr risg lefel uchel strategol wedi'i sefydlu ers i Scott Waddington gymryd drosodd fel Cadeirydd Trafnidiaeth Cymru ym mis Chwefror 2019, a bod hyn yn ychwanegol at gofrestr risg busnes barhaus.

74. Holodd y Pwyllgor hefyd pam nad ystyriwyd bod gwrandawriad cyn penodi yn briodol ar gyfer penodi Cadeirydd Trafnidiaeth Cymru. Mae gwrandawriadau o'r fath yn fecanwaith pwysig i ganiatáu craffu cyhoeddus a rhoi sicrwydd ynghylch cymwysterau a phrofiad y rhai sy'n gyfrifol am gyfeiriad strategol a pherfformiad gweithredol yn y dyfodol. Dywedodd y Gweinidog wrth y Pwyllgor nad oedd ganddo unrhyw broblem o gwbl yn gwneud hynny⁵⁹ ar gyfer penodiadau yn y dyfodol, ac y byddai'n briodol yn y dyfodol i Gadeirydd Trafnidiaeth Cymru ymddangos gerbron y Pwyllgor ochr yn ochr â'i Brif Weithredwr.

Casgliad 5. Er bod y Pwyllgor yn derbyn bod Trafnidiaeth Cymru yn sefydliad newydd sy'n "datblygu", mae wedi bodoli ers 2015 ac mae'n amlwg bod ei strwythurau llywodraethu mewnol hefyd yn datblygu o hyd. Mae profiad yn awgrymu bod angen craffu'n agos ar gorff yr ymddiriedir ynddo i gyflawni dyletswyddau Llywodraeth Cymru ym maes trafndiaeth, a bydd tryloywder llawn o ran gweithrediadau'r corff hwnnw'n bwysig er mwyn rhoi sicrwydd i'r Pwyllgor a'r cyhoedd.

Argymhelliad 4. Tra'n cydnabod bod Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth wedi ymrwymo i gynnal gwrandawriad cyn penodi ar gyfer Cadeiryddion Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol, dylai Llywodraeth Cymru ffurfioli'r trefniant hwn gyda'r Pwyllgor.

Annibyniaeth a rôl Trafnidiaeth Cymru fel corff cyflenwi

75. Disgrifiwyd rôl Trafnidiaeth Cymru fel darparu "cyngor arbenigol" a gweithredu fel asiant cyflawni i Lywodraeth Cymru. Archwiliodd y Pwyllgor safbwyntiau'r tystion ynghylch i ba raddau y dylai Trafnidiaeth Cymru fod yn gyfrifol am swyddogaethau polisi a chyflawni, a goblygiadau hyn.

⁵⁹ Paragraff 456, 13 Mawrth 2019

76. Cyfeiriodd tystiolaeth yr Athro Docherty at broblemau gyda phrofiad Transport Scotland o weithio i ddechrau fel corff cyflawni gyda chylch gwaith cul, a Llywodraeth yr Alban yn gyfrifol am ddatblygu polisi. Dywedodd fod hyn wedi achosi tensiwn amlwg rhwng corff proffesiynol y gofynnwyd iddo gyflwyno prosiectau nad oedd wedi'u gwerthuso ac nad oedd wedi'u blaenoriaethu.⁶⁰ Cafodd y corff ei ddiwygio yn ddiweddarach fel bod yr holl gyfrifoldebau trafndiaeth datganoledig yn mynd iddo, fel ei fod mewn gwirionedd yn gweithredu fel adran arbenigol o Lywodraeth.

77. Mewn cyferbyniad, teimlai NWEAB ei bod yn briodol i'r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol a Strategaeth Trafnidiaeth Cymru aros gyda Llywodraeth Cymru ynghyd â rôl "cyllido a blaenoriaethu". Roedd Sustrans hefyd yn teimlo ei bod yn iawn bod Llywodraeth Cymru yn gosod polisi, strategaeth a chyllidebau, a Trafnidiaeth Cymru yw'r corff cyflawni.

78. Fodd bynnag, roedd y CTA a CPT yn meddwl tybed pam roedd Trafnidiaeth Cymru yn gweithio ar ddatblygu Papur Gwyn trafndiaeth Llywodraeth Cymru - rôl datblygu polisi. Dywedodd CPT nad oedd hyn yn helpu gydag eglurder. Roedd tystiolaeth ysgrifenedig CLILC hefyd yn awgrymu nad yw'r gwahaniaeth rhwng polisi a chyflawniad yn amlwg bob amser a bod angen eglurder ynghylch cyfrifoldebau priodol.

79. Mewn tystiolaeth lafar, nododd y Ffederasiwn Busnesau Bach fod angen sicrhau "bod y llinellau yna yn dangos yn glir ei fod o'n annibynnol o Lywodraeth Cymru". Gofynnodd a fyddai gan y cyhoedd "[d]ryst [...] ei fod yn hollol annibynnol"⁶¹ wrth ddatblygu prosiectau mawr a allai fod yn ddadleuol.

80. Trafododd y Pwyllgor y mater hwn o ran annibyniaeth gyda James Price, gan nodi lefel yr annibyniaeth yr ymddengys sydd gan Transport Scotland, a chwestiynu sut, fel corff sy'n gyfrifol am gyflwyno cyfarwyddiadau polisi gan Lywodraeth Cymru, y byddai'n gallu herio'r cyfarwyddiadau hynny:

"...that is a risk for us. I think, in a couple of minor projects that we picked up, that has been a real risk that we've encountered, but I would say that the civil service in the Welsh Government has not hidden from that and has realised that themselves, and what we've agreed for all projects going forward, actually for the last six months, is quite a strong protocol where we will not take on a project to be delivered, we would not take on a function to be delivered unless the executive team that I

⁶⁰ Paragraff 28, 14 Chwefror 2019

⁶¹ Paragraff 317, 20 Chwefror 2019

lead was happy to recommend it as being deliverable and a sensible thing to do and if our board was also happy to accept that. So, we wouldn't accept a function or accept a policy requirement that we didn't believe we could fully deliver.”⁶²

81. Trafododd y Pwyllgor y trefniadau yn yr Alban gyda Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth, lle Transport Scotland yw adran drafnidiaeth Llywodraeth yr Alban, sy'n gyfrifol am bolisi, datblygu strategaeth ac ati. Dywedodd y Gweinidog:

“...in Scotland, Transport Scotland is so close to Government it is just an extension of the Government's civil service. Transport for Wales is a separate company, albeit wholly owned by Welsh Government. So, the arrangements are different. I think, in Scotland, it's possible to achieve what you've outlined, but only by virtue of the fact that Transport Scotland is so very close to Ministers.”⁶³

82. Tra'n nodi sylwadau'r Gweinidog, mae tystiolaeth gan randdeiliaid yn awgrymu i'r Pwyllgor bod y gwahaniaeth rhwng Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru yn aneglur, a thynnodd sylw at rôl Trafnidiaeth Cymru wrth ddatblygu polisi. Ymddengys bod tensiwn rhwng barn Llywodraeth Cymru ar rôl Trafnidiaeth Cymru mewn egwyddor, a'r hyn sy'n digwydd yn ymarferol.

83. Mewn perthynas â chraffu ar y ffordd y mae Trafnidiaeth Cymru yn datblygu ac yn cyflawni ei swyddogaethau, mynegodd y Prif Weithredwr a Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth barodrwydd i fod yn agored ac ystyried barn y Pwyllgor. Gwahoddodd y Gweinidog yn benodol farn y Pwyllgor ar y gynrychiolaeth anweithredol ar Fwrdd Trafnidiaeth Cymru a byrddau'r Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd newydd. Mae bod yn agored ac yn dryloyw yn barhaus yn hanfodol, yn enwedig o ystyried lefel yr ansicrwydd ynghylch trefniadau llywodraethu a threfniadau gweithredol yn y dyfodol.

Casgliad 6. Ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn awgrymu bod Trafnidiaeth Cymru yn gweithredu ymhellach o'r Llywodraeth nag, er enghraifft, Transport Scotland. Ac eto mae Trafnidiaeth Cymru yn gwneud gwaith ar ran Llywodraeth Cymru a fyddai wedi cael ei wneud yn flaenorol gan y gwasanaeth sifil, megis datblygu polisi bysiau a'r Papur Gwyn ar drafnidiaeth: ymddengys bod Trafnidiaeth Cymru mewn gwirionedd yn gweithredu fel estyniad o Lywodraeth Cymru. Felly gallai gwneud cymariaethau cyhoeddus â Transport for London, a

⁶² Paragraff 157, 13 Mawrth 2019

⁶³ Paragraff 330, 13 Mawrth 2019

chyrrff eraill sydd â chyfrifoldebau datblygu polisi a phwerau statudol sefydledig, fod wedi cyfrannu at y dryswch presennol ynghylch rôl Trafnidiaeth Cymru.

Casgliad 7. Mae'n bwysig i Lywodraeth Cymru fod yn glir iawn ynglŷn â ph'un a yw'n dymuno i Trafnidiaeth Cymru ddatblygu'n gorff gweithredol trafndiaeth llawn, neu ddod yn gangen arbenigol o lywodraeth, a ni waeth beth yw'r model a gaiff ei fabwysiadu, i sicrhau bod y llinellau atebolrwydd ar gyfer datblygu polisi a darparu gwasanaeth wedi'u hamlinellu'n glir. Rhaid i weithrediadau tryloyw a threfniadau craffu cadarn fod ar waith i roi eglurder llwyr ynghylch rolau a chyfrifoldebau, a lle ceir atebolrwydd.

Argymhelliad 5. Mae'n anodd argymell ar ba ffurf y dylai'r corff trafndiaeth fod hyd nes bod eglurder ynghylch ei swyddogaethau, ac mae wedi datblygu i'r pwynt lle mae'n barod i gyflawni'r swyddogaethau ychwanegol hynny. Mae angen i Lywodraeth Cymru benderfynu beth y mae am i Trafnidiaeth Cymru ei gyflawni cyn cytuno ar fodel llywodraethu penodol. Wrth wneud hynny, rhaid iddo ddiffinio cylch gorchwyl Trafnidiaeth Cymru yn glir, a datrys y tensiynau a grëir yn sgil bod â rolau o ran datblygu a chyflwyno polisi.

Rôl a pherthynas yn y dyfodol â llywodraeth leol

84. Ymddengys bod tystion awdurdodau lleol yn croesawu'r rôl y gallai Trafnidiaeth Cymru ei chwarae wrth gyflawni a darparu cyngor polisi y tu hwnt i Lywodraeth Cymru. Dywedodd Iwan Prys Jones o NWEAB:

“having that arm’s-length, professional, well-resourced organisation that can support the delivery of major projects is a critical role to play, and I think that professional advice bit that they can also offer is also important.”⁶⁴

85. Gwelodd Mr Jones “eglwurder yn dod i'r amlwg” o ran penderfyniadau ar y cyd gan Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol drwy gorff trafndiaeth rhanbarthol gyda Trafnidiaeth Cymru fel y corff cyflawni ochr yn ochr â rôl i awdurdodau lleol wrth gyflawni:

“And if that partnership works effectively, it ought to be possible to work out relatively straightforwardly who takes responsibility for delivering what bits of the overall picture.”⁶⁵

⁶⁴ Paragraff 121, 14 Chwefror 2019

⁶⁵ Paragraff 157, 14 Chwefror 2019

86. Fodd bynnag, mae'n amlwg nad yw'r ffordd y bydd Trafnidiaeth Cymru yn rhyngweithio ag awdurdodau lleol a'u prosesau atebolrwydd democrataidd yn glir eto, ac mae angen ei ddatrys fel rhan o broses ymgynghori Llywodraeth Cymru ar gyfer datblygu awdurdodau trafniadaeth rhanbarthol a chenedlaethol. Dywedodd Mr Jones:

“As the role evolves, and as it starts playing more of a leading role...in transport provision, then how that then relates to local authorities and democratic processes in the local authorities needs picking up and resolving.”⁶⁶

87. Mae Ysgrifennydd y Cabinet wedi amlinellu gwahanol rolau y gallai Trafnidiaeth Cymru ymwneud â hwy, gan gynnwys:

- Darparu agweddau ar bolisi teithio llesol;
- Gweithio gydag awdurdodau trafniadaeth ar y cyd i ddatblygu rhwydwaith trafniadaeth gyhoeddus integredig ar gyfer bysiau a threnau;
- Datblygu model trafniadaeth ar gyfer de-orllewin Cymru; a
- Goruchwyllo consesiwn cenedlaethol ar gyfer seilwaith cerbydau trydan.

88. Ar 7 Mawrth 2019 cafodd y Pwyllgor gynllun busnes llawn Trafnidiaeth Cymru sy'n disgrifio tair swyddogaeth gyffredinol o ddarparu gwasanaethau sy'n canolbwyntio ar y cwsmer, cyngor arbenigol a buddsoddi mewn seilwaith. Er bod y cynllun yn ei gwneud yn glir nad yw Trafnidiaeth Cymru yn gosod polisi, ac nad oes ganddo swyddogaethau statudol, mae'n dweud ei fod yn darparu cyngor technegol i alluogi Llywodraeth Cymru i ddatblygu polisi. Mae cwestiwn felly'n codi o ran sut y creffir ar Trafnidiaeth Cymru o ran y cyngor y mae'n ei ddarparu sy'n dylanwadu ar weithredu polisi, yn ogystal â chraffu ar weithrediad y polisi ei hun, drwy ei swyddogaethau buddsoddi mewn seilwaith a darparu gwasanaethau.

89. Nododd Transport Focus mewn tystiolaeth lafar fod angen sicrhau bod penderfyniadau ar swyddogaethau trafniadaeth pellach yn bodloni'r "prawf teithwyr", sef pa fuddion y byddant yn eu cynnig i deithwyr a sut y bydd y rhain yn gwella gwasanaethau? A fydd yn creu unrhyw anfanteision a pha effaith y bydd yn

⁶⁶ Paragraff 126, 14 Chwefror 2019

ei gael ar deithwyr? Ac a fydd yn rhwystro neu'n atal y gwaith o ddatblygu buddion yn y dyfodol?⁶⁷

Cynigion y Papur Gwyn ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd

90. Roedd y Papur Gwyn yn cynnig dau opsiwn ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd: un Awdurdod ar gyfer Cymru gyfan gyda byrddau rhanbarthol (h.y. Pwyllgorau o'r Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd cenedlaethol); neu Awdurdod cenedlaethol gyda thri Awdurdod rhanbarthol ar wahân. Er bod tystion llywodraeth leol a rhanddeiliaid trafniadaeth yn croesawu'r cynnig ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd rhanbarthol yn gyffredinol, cyn cymryd tystiolaeth gan Trafnidiaeth Cymru a'r Gweinidog, mynegwyd cryn ddryswch ynghylch rôl Awdurdod cenedlaethol, p'un a oedd ei angen gyda Trafnidiaeth Cymru, a sut y byddai Trafnidiaeth Cymru yn cyd-fynd â strwythur a oedd yn cynnwys Awdurdod cenedlaethol ac Awdurdodau rhanbarthol, gan osgoi dyblygu rolau neu swyddogaethau.

91. Crynhowyd y diffyg eglurder hwn gan yr Athro Docherty pan siaradodd â'r Pwyllgor:

"I'm not clear why you would want to have, effectively, a national agency and then a separate national joint transport authority. I don't know whether that's a quirk of the decision to propose a limited company, but that, to me, sounds like at least one too many organisations."⁶⁸

92. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor, nododd Llywodraeth Cymru fwy ar yr amserlen ar gyfer gweithredu'r newidiadau, a nododd ddull partneriaeth o ran Trafnidiaeth Cymru ac awdurdodau lleol yn cydweithio yn y cyfamser:

"Y bwriad yw datblygu'r Papur Gwyn pellach sy'n nodi mwy o eglurder o ran y cynnig Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth arfaethedig. Er y disgwylir y bydd Bil Trafnidiaeth Gyhoeddus (Cymru) yn cael ei gyflwyno i'r Cynulliad ym mis Chwefror 2020, mae'r gwaith gan Trafnidiaeth Cymru i wella gwasanaethau bysiau ledled Cymru yn gyfle i lunio dull partneriaeth o ddarparu gwasanaethau gydag awdurdodau lleol ochr yn ochr â datblygu fframwaith deddfwriaethol newydd. Gallai cytundeb

⁶⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig

⁶⁸ Paragraff 93, 14 Chwefror 2019

o'r fath fod yn sail i'r model cyflawni gorau a fyddai'n cael ei ddisgrifio yn y Papur Gwyn a gaiff ei gyhoeddi yn ystod Hydref 2019.”⁶⁹

93. Dywedodd James Price wrth y Pwyllgor fod ganddo farn glir ar sut yr oedd yn ystyried Trafnidiaeth Cymru, fel corff cyflawni, yn rhyngweithio ag Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd rhanbarthol a chenedlaethol fel y cyrff cyllido a phenderfyniadau gwleidyddol:

“In my conversations with the Welsh Government, we've talked about Transport for Wales being the delivery body for and the brand of the bus services, for example, that the JTAs would be managing. So, the JTAs, in my mind, anyway, would be a funding and political decision-making body around the services that were being delivered rather than another layer of service delivery. I think that's quite an important distinction.”⁷⁰

94. Roedd Trafnidiaeth Cymru yn ystyried Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd Rhanbarthol yn beth cadarnhaol, cyhyd â'i fod yn lefel lywodraethu, yn lefel cyllido, ac yn ffordd i Lywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a llywodraeth leol gydweithio mewn un cerbyd.⁷¹ Ymddengys hefyd fod James Price yn awgrymu y gallai fod angen Awdurdod Trafnidiaeth ar y Cyd cenedlaethol, ochr yn ochr ag Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd rhanbarthol a gall gwaith Trafnidiaeth Cymru, fod yn angenrheidiol fel gofyniad statudol neu gyfreithiol o strwythur llywodraethu newydd o'r fath, gan gyfeirio at yr angen am atebolrwydd democrataidd ac osgoi “diffyg democrataidd”.

95. Trafododd y Pwyllgor gyda Phrif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru yr anawsterau posibl o gael Awdurdod Trafnidiaeth ar y Cyd cenedlaethol a fyddai'n wirioneddol gynrychioliadol o Gymru gyfan, o ystyried natur dameidiog y broses o wneud penderfyniadau etholiadol ledled Cymru a'i 22 awdurdod lleol. Dywedodd James Price y byddai angen “cyfarwyddyd penodol” i atal unrhyw ddyblygu gan Awdurdod cenedlaethol o swyddogaethau sydd eisoes yn cael eu cyflawni gan awdurdodau lleol neu Trafnidiaeth Cymru. Serch hynny, roedd yn gweld manteision corff cenedlaethol o'r fath wrth ddod â phwerau at ei gilydd mewn un corff:

“Welsh Government has got certain powers, local government have got other powers. If you brought them together in a body that had all

⁶⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig

⁷⁰ Paragraff 249, 13 Mawrth 2019

⁷¹ Paragraff 267, 13 Mawrth 2019

powers, you could do far more effective things. I think what I am positioning is that Transport for Wales - and I think this is the Welsh Government's view as well - could be the delivery body for those JTAs in the same way that we are the delivery body for Welsh Government, thereby avoiding the confusion and duplication that was being talked about."⁷²

96. Amlinellodd y Gweinidog y swyddogaethau a welodd Awdurdod Trafnidiaeth ar y Cyd cenedlaethol yn eu cyflawni na ellid eu gwneud gan Trafnidiaeth Cymru, megis mewn perthynas â gweithredu safonau cyffredin ac ad-dalu am docynnau rhatach. Ei ateb i'r cwestiwn pam na allai Trafnidiaeth Cymru gyflawni'r swyddogaethau hyn oedd mai swyddogaethau a gyflawnwyd gan y 22 awdurdod lleol, yn hytrach na swyddogaethau Gweinidogol, oedd y rhain:

"Well, there's a big difference between delivery and commissioning, and it's about pooling the resources of local authorities for a national JTA on those areas of responsibility that are currently discharged at 22 different local authorities and having them contained within one unit. That's not necessarily something that Transport for Wales could do, because Transport for Wales is responsible for discharging Welsh Ministers' functions."⁷³

97. Ymhelaethodd Simon Jones o Lywodraeth Cymru ar fanteision darparu rhai swyddogaethau trafndiaeth ar lefel Awdurdod cenedlaethol yn hytrach nag awdurdodau lleol unigol neu gan Awdurdod rhanbarthol:

"Why have three regional sets of procurement? Why not procure services like buying bus stops, or whatever that might be, just once for Wales? Why not have, instead of having three regional joint transport authorities that do reimbursement of concessionary fares—and we've seen some of the problems with concessionary fares reimbursement playing out over recent years—why not do that once in a national organisation?"⁷⁴

98. Ar ôl edrych ar sut y mae cyrff trafndiaeth mewn rhannau eraill o'r DU yn datblygu, mae'r Pwyllgor yn ymwybodol o bwysigrwydd gweithio mewn partneriaeth gref i oresgyn pryderon lleol ynghylch "bachu tir" swyddogaethau trafndiaeth gan gorff arall.

⁷² Paragraph 259, 13 Mawrth 2019

⁷³ Paragraff 406, 13 Mawrth 2019

⁷⁴ Paragraff 407, 13 Mawrth 2019

99. Ar y cyfan roedd tystiolaeth yn awgrymu bod y cynigion ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd rhanbarthol yn y Papur Gwyn yn cael eu croesawu mewn egwyddor yn gyffredinol. Er bod llawer o dystion, yn enwedig Awdurdod Trafnidiaeth Prifddinas-Ranbarth Caerdydd (CCRTA) a Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (NWEAB), yn pwysleisio bod safbwyntiau ffurfiol eu sefydliadau ar yr Awdurdod Trafnidiaeth ar y Cyd yn dal i gael eu datblygu, nododd CCRTA fod yr achos dros Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd rhanbarthol yn gryf iawn, tra bod yr NWEAB wedi nodi cefnogaeth yng ngogledd Cymru ar gyfer dull rhanbarthol.

100. Amlygodd CCRTA, Transport Focus, CPT, Sustrans, a'r CTA fuddion o fodel blaenorol y Consortiwm Trafnidiaeth Rhanbarthol.⁷⁵ Roedd y rhain yn cynnwys cael gwared ar aneffeithlonrwydd o awdurdodau lleol unigol yn cynllunio ar wahân, a hwyluso cyflwyno trawsffiniol. Mewn rhai rhannau o Gymru mae swyddogaethau trafniadaeth cydweithredol bellach yn rhan o'r cyrff rhanbarthol sydd wedi dod i'r amlwg o'r Bargeinion Dinesig, e.e. y CCRTA.

101. Ychydig o gyfranogiad sydd wedi bod gan randdeiliaid naill ai yn y datblygiad o'r cynigion yn y Papur Gwyn neu'r achos busnes dros ddatblygiad Trafnidiaeth Cymru yn y dyfodol sydd wrthi'n cael ei baratoi gan Lywodraeth Cymru. Roedd y safbwyntiau ynghylch hyn yn gymysg. Awgrymodd y CPT mai mater i Lywodraeth Cymru oedd datblygu'r Papur Gwyn, gyda'r rhanddeiliaid yn bwydo i'r ymgynghoriad, a nododd syndod fod Trafnidiaeth Cymru ei hun wedi arwain arno, yn hytrach na Llywodraeth Cymru. Er y cydnabyddir y gallai fod rhesymau dilys dros hyn, tynnodd sylw at ddiffyg eglurder ynghylch rôl Trafnidiaeth Cymru fel darparwr "cyngor polisi arbenigol" yn hytrach na chomisiynydd gwasanaethau neu asiant cyflenwi, a siaradodd ynghylch y ddadl "drws troi" a godwyd gan y Ffederasiwn Busnesau Bach⁷⁶ ynghylch staff Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru, a'r gwrthdaro buddiannau posibl a allai godi o hynny yn y dyfodol:

"I think that there may be internal reasons—. There is zero recruitment, I understand, in Welsh Government, whereas Transport for Wales have got money so they can take on people. But it doesn't help in clarity for us, for you, and ultimately for Joe Soap, when they need to know who's responsible."⁷⁷

⁷⁵ Mae'r pedwar consortiwm trafniadaeth rhanbarthol (Cyd-Fwrdd Taith Gogledd Cymru, TraCC ar gyfer Canolbarth Cymru, SWITCH ar gyfer De-orllewin Cymru a SEWTA ar gyfer De-ddwyrain Cymru) wedi rhoi'r gorau i dderbyn cyllid gan Lywodraeth Cymru yn 2014.

⁷⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig

⁷⁷ Paragraff 26, 20 Chwefror 2019

102. Cadarnhaodd y Gweinidog fod Trafnidiaeth Cymru wedi cael y gwaith i'w wneud oherwydd bod ganddo'r capasiti, y gallu a'r bobl i allu gwneud hynny, ac mae'r rhain yn gyfrifoldebau i'r Gweinidog. Mae wedi cyhoeddi'r Papur Gwyn ac felly, yn y pen draw, mae'r gwaith sy'n cael ei wneud gan Trafnidiaeth Cymru ar ran Gweinidogion Cymru wedi'i gyhoeddi.⁷⁸

103. Dywedodd yr NWEAB ei fod wedi cael trafodaethau rheolaidd â Llywodraeth Cymru ond prin oedd y mewnbwn uniongyrchol i'r Papur Gwyn. Fodd bynnag, nododd fod y ddogfen ar hyn o bryd yn bapur lefel uchel a gobeithiai y byddai'r ddeialog yn parhau fel y datblygwyd cynigion manwl ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd. Dywedodd CCRTA ei fod yn disgwyl Papur Gwyn arall ar Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd a fyddai "gobeithio" yn cael ei gyd-gynhyrchu gyda'r rhanbarthau ac awdurdodau lleol yn egluro materion ar berthnasod a rolau.

104. Ar y llaw arall, nododd Transport Focus y byddai'r cyn-Banel Cyngori ar Ddefnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus, a gafodd ei ddiddymu gan Lywodraeth Cymru, wedi disgwyl bod wedi cyfrannu at gynigion y Papur Gwyn fel llais annibynnol a "gwiriad synnwyr".

105. Bydd y Pwyllgor yn gwneud rhagor o waith ar y Papur Gwyn yn ystod mis Mai 2019.

Casgliad 8. Mae tystiolaeth yn awgrymu bod dull Llywodraeth Cymru o sefydlu Trafnidiaeth Cymru fel cwmni cyfyngedig, a chynnig Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd cenedlaethol a rhanbarthol newydd, yn ateb i oresgyn terfynau pwerau Llywodraeth Cymru a diffyg diwygio llywodraeth leol. Mewn byd delfrydol ni fyddai hyn yn fan cychwyn ar gyfer sefydlu strwythur llywodraethu trafnidiaeth newydd i Gymru, ac ar hyn o bryd nid oes digon o wybodaeth ar gael am fwriadau'r llywodraeth, a sut y byddai'r gwahanol gyrff hyn yn gweithredu ac yn cydweithio'n effeithiol.

Casgliad 9. Mae disgwyliad cryf ymhlith rhanddeiliaid o ymgynghori a chyd-gynhyrchu yn y dyfodol wrth i gynigion Awdurdod Trafnidiaeth ar y Cyd gael eu datblygu a bydd y Pwyllgor yn disgwyl gweld tystiolaeth bendant bod hyn yn digwydd. Bydd llwyddiant trefniadau llywodraethu trafnidiaeth newydd yn dibynnu ar barodrwydd partneriaid i gydweithio i gyflawni amcanion strategol Llywodraeth Cymru ar gyfer rhwydwaith trafnidiaeth integredig sy'n gweithio i deithwyr.

⁷⁸ Paragraff 349, 13 Mawrth 2019

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru bellach symud yn gyflym i ymgysylltu â rhanddeiliaid i ddatblygu'r Papur Gwyn nesaf ar y ddeddfwriaeth sy'n ofynnol i sefydlu Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd y mae'n rhaid iddynt roi eglurder ynghylch sut y maent yn cyd-fynd â strwythur llywodraethu trafniadaeth cyffredinol Cymru, a lle mae'n meddwl y dylai rolau a chyfrifoldebau yn y dyfodol fod. Felly, rhaid cyhoeddi achos busnes Llywodraeth Cymru ar gyfer dyfodol Trafnidiaeth Cymru cyn y Papur Gwyn nesaf neu ochr yn ochr ag ef, a gwneud y berthynas ag Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd yn glir, fel bod strwythur cyffredinol llywodraethu trafniadaeth yng Nghymru yn glir.

3. Swyddogaethau yn y dyfodol

Gofynnodd y Pwyllgor am farn rhanddeiliaid ar ba swyddogaethau y dylai Trafnidiaeth Cymru ymgymryd â hwy yn y dyfodol.

106. Roedd y Pwyllgor yn awyddus i wybod a oedd rhanddeiliaid yn meddwl bod Trafnidiaeth Cymru yn barod i ymgymryd â swyddogaethau ychwanegol a beth fyddai'r swyddogaethau hynny. Mynegodd rhai o'r tystion y farn y dylai Trafnidiaeth Cymru ddangos bod ganddo'r arbenigedd yn gyntaf,⁷⁹ ac nid "rhedeg cyn y gall gerdded"⁸⁰ a chytunodd Prif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru â hyn,⁸¹ ond dywedodd wrth y Pwyllgor y gallai fod yn barod yn gyflym iawn,⁸² yn enwedig yn achos "codi a symud" swyddogaeth gwasanaeth sifil sy'n bodoli eisoes i Trafnidiaeth Cymru.

107. Yn gyffredinol, awgryma'r dystiolaeth bod angen mwy o eglurder ynghylch rôl Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd er mwyn cael barn glir ar rôl benodol Trafnidiaeth Cymru. Fodd bynnag, awgrymwyd rhai meysydd cyffredinol. Roedd y rhain yn cynnwys blaenoriaethu integreiddio gwasanaethau trafndiaeth ac yn benodol, cyflwyno tocynnau integredig ac opsiynau "teithio clyfar", ac integreiddio swyddogaethau polisi eraill fel cynllunio defnydd tir gyda chynllunio trafndiaeth. Mynegwyd rhai safbwyntiau ynghylch rôl Trafnidiaeth Cymru mewn perthynas â dulliau trafndiaeth penodol, gan gynnwys cludo nwyddau ar y rheilffyrdd a phriffyrdd.

108. Awgrymodd nifer o'r rhanddeiliaid rôl mewn perthynas â phriffyrdd. Amlygodd NWEAB yr angen i integreiddio trafndiaeth teithwyr gyda buddsoddiad ffyrdd a seilwaith. Nododd CILT hefyd y dylai priffyrdd fod o fewn cylch gwaith Trafnidiaeth Cymru oherwydd yr angen i integreiddio priffyrdd â datblygu trafndiaeth gyhoeddus ehangach a strategaeth cludo nwyddau ar briffyrdd.⁸³ Nid oedd CILT yn cefnogi rôl Trafnidiaeth Cymru gyda phorthladdoedd ac awyrennau, er bod Bus Users UK a CILT ill dau ymhlith y rhai a awgrymodd rôl bosibl mewn perthynas â chyswllt awyr Caerdydd-Ynys Môn.

⁷⁹ Paragraff 109, 20 Chwefror 2019

⁸⁰ Paragraff 99, 13 Mawrth 2019

⁸¹ Paragraff 236, 13 Mawrth 2019

⁸² Paragraff 240, 13 Mawrth 2019

⁸³ Paragraff 397, 20 Chwefror 2019

109. O ystyried y pwysau ar gyllidebau, awgrymodd Bus Users UK rôl wrth ystyried atebion arloesol ar gyfer gwasanaethau bysiau mewn ardaloedd gwledig heb ddisodli na dyblygu gwaith gan eraill.

110. Dywedodd Sustrans y gallai Trafnidiaeth Cymru fynd i'r afael â gwendidau wrth gyflwyno Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, drwy ymgymryd â "rôl blismona" i fynd i'r afael â'r bwlch cyflawni a gweinyddu cyllid Llywodraeth Cymru ar gyfer teithio llesol o ddydd i ddydd.

111. Holodd y Pwyllgor ystod o dystion ynghylch sylw'r Gweinidog yn ei ddatganiad ym mis Ionawr 2018 mai ei nod yw y bydd y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yn fwyfwy o dan berchnogaeth uniongyrchol Trafnidiaeth Cymru, neu'n cael ei weithredu ganddo. Yn gyffredinol, roedd yr ymatebion yn bwylllog. Roedd CCRTA yn ystyried rôl y perchennog-weithredwr hwn yn arbennig o berthnasol i'r rhwydwaith rheilffyrdd ac mae mwy na thebyg yn well comisiynu gwasanaethau bws lleol ar lefel awdurdod lleol neu ranbarthol oherwydd y wybodaeth leol.⁸⁴

112. Dywedodd y CTA hefyd nad yw'n credu y gallai Trafnidiaeth Cymru fod yn weithredwr a chomisiynydd yn effeithiol,⁸⁵ gan weld gwrthdaro buddiannau rhwng y ddwy rôl. Roedd y CTA yn annog pwyll o ran peidio â rhoi gwasanaethau lleol mewn perygl. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd y tyst er bod dealltwriaeth Trafnidiaeth Cymru o drafndiaeth gymunedol yn cynyddu, roedd yn dechrau, heb fod lawer o amser yn ôl, o waelodlin o ddim⁸⁶ ac efallai nad yw'n ymwybodol o'r holl ddarpariaethau trafndiaeth sydd ar gael mewn cymunedau fel y gall unrhyw weithredu ar wasanaethau effeithio'n anfwriadol ar wasanaethau trafndiaeth gymunedol presennol.

Darparu rhwydwaith trafndiaeth integredig

113. Fel yr amlinellwyd eisoes, rhaid i drefniadau llywodraethu fod wedi'u hanelu at gyflawni blaenoriaethau polisi strategol, ac osgoi creu, yn anfwriadol, haenau newydd o fiwrocratiaeth neu fforymau gwneud penderfyniadau sy'n amharu ar y nod hwnnw. Roedd NWEAB yn cefnogi'r syniad bod y strwythur llywodraethu ei hun yn llai pwysig na blaenoriaethau a nodau strategol y sefydliad ei hun yn cael eu diffinio'n glir a'u hariannu'n ddigonol. Dywedodd Iwan Prys Jones:

⁸⁴ Paragraff 153, 14 Chwefror 2019

⁸⁵ Paragraff 117, 20 Chwefror 2019

⁸⁶ Paragraff 104, 20 Chwefror 2019

“I think there’s a discussion to be had about exactly what is the most effective way of delivering a properly integrated network. And it may well be that it’s a blend of some things being delivered nationally through one governance process and other things being delivered in partnership through some form of regional transport body or joint transport authority, or whatever it may look like at the end of the day. For me, the critical thing is that both local government and Welsh Government have got a common view around exactly what the critical priority is to be delivered.”⁸⁷

114. Cydnabuwyd pwysigrwydd cydgysylltu strategaethau ar draws gwahanol feysydd polisi hefyd. Aeth Mr Jones ymlaen i ddweud:

“...The governance is important, but it’s a means to an end. Actually, what’s needed is to deliver the projects that are going to make the difference, which means they have to be prioritised properly and the fundamental question is where the funding comes from to deliver a lot of this stuff. And given that there are debates taking place within the North Wales Economic Ambition Board, the Cardiff capital region, plus other parts of Wales around how economic growth strategies, land use, planning strategies, transport, skills all come together, then the work on transport needs to be seen in that context as well and not just as a piece of work in isolation of everything else.”⁸⁸

Casgliad 10. Er bod awdurdodau lleol a rhanddeiliaid yn gyfarwydd iawn â chydweithredu ym maes trafniadaeth, y gamp fydd sut i sicrhau cydbwysedd rhwng yr angen a’r awydd i gyflawni rhai swyddogaethau trafniadaeth yn lleol, a’r ymdrech i gyfuno a blaenoriaethu cyllid ac adnoddau yn rhanbarthol neu’n genedlaethol. Mae’r Pwyllgor yn edrych ymlaen at weld sut y mae awdurdodau lleol yn ymateb i’r her honno yn eu hymateb i gynigion y Papur Gwyn ar Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd.

Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol

115. Nid yw Trafnidiaeth Cymru wedi’i ddynodi’n “gorff cyhoeddus” o dan *Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015*. Mewn tystiolaeth lafar roedd Sustrans yn fodlon ei fod mewn gwirionedd yn mynd i gyfeiriad sy’n gydnaws â Deddf Cenedlaethau’r Dyfodol. Fodd bynnag:

⁸⁷ Paragraff 173, 14 Chwefror 2019

⁸⁸ Paragraff 174, 14 Chwefror 2019

“it does need to make sure that it’s embedding the principles of the well-being of future generations Act, and, in practice, even if it wasn’t a public body, I would like to see it, just as a matter of best practice, do the things that other public bodies are doing.”⁸⁹

Casgliad 11. Er nad yw Trafnidiaeth Cymru wedi’i ddynodi’n ffurfiol fel “corff cyhoeddus” o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015, o ystyried ei swyddogaethau a’i gyfrifoldebau, mae’n bwysig ei fod yn gweithredu fel pe bai ganddo’r rhwymedigaethau statudol hynny. Felly mae’r Pwyllgor yn croesawu ymrwymiad datganedig Trafnidiaeth Cymru i ofynion y Ddeddf, fel y nodir ar ei wefan.

Argymhelliad 7. Fel rhan o’i adroddiadau cyhoeddus rheolaidd ar ei weithgareddau, dylai Trafnidiaeth Cymru ddarparu tystiolaeth glir o sut y mae’n cydymffurfio ag egwyddorion Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015.

Cynllunio trafndiaeth a defnydd tir integredig

116. Pwysleisiodd y Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol rôl bwysig Trafnidiaeth Cymru wrth integreiddio trafndiaeth i’r broses gynllunio, yn enwedig integreiddio’r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol newydd gyda’r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol.

117. Nododd Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol Cymru hefyd bwysigrwydd rôl Trafnidiaeth Cymru wrth adeiladu sail dystiolaeth ar gyfer trafndiaeth, a defnyddio’r un sail dystiolaeth honno i lywio gwaith cynllunio a darparu trafndiaeth integredig ledled Cymru. Dywedodd Roisin Willmott o Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol Cymru:

“The evidence base is also really important, and I note in the remit letter that Transport for Wales is developing an evidence base...it would be a comfort to know that that could be correlated against local transport plans and local development plans so the same data is being used across all of them...”⁹⁰

118. At hynny, gwelodd Sustrans rôl bwysig ar gyfer Trafnidiaeth Cymru wrth gynllunio defnydd tir, sef darparu cefnogaeth a gwaith craffu i awdurdodau lleol i sicrhau ei fod yn datblygu mewn ffordd sy’n gyson â thrafnidiaeth ac nid yn mynd

⁸⁹ Paragraff 65, 20 Chwefror 2019

⁹⁰ Paragraph 356, 20 Chwefror 2019

yn ei herbyn.⁹¹ Roedd Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhinol Cymru yn gobeithio y byddai gan Trafnidiaeth Cymru yr arbenigedd i ymgymryd â'r rôl honno ond nid oedd yn ddigon agos at y sefydliad i wybod. Dywedodd y byddai'n gobeithio bod ganddo arbenigedd cynllunio mewnol i'w alluogi i gael y cysylltiadau hynny.⁹²

119. Cadarnhaodd James Price fod Trafnidiaeth Cymru wedi cael cylch gorchwyl ar drafnidiaeth a chynllunio defnydd tir a'i fod bellach yn datblygu'r gwaith hwnnw, gan adeiladu modelau ar gyfer cynllunio trafnidiaeth ym mhob rhan o Gymru.⁹³ Roedd yn ystyried hyn fel y peth pwysicaf y gallai Trafnidiaeth Cymru ei gynnig:

“the biggest thing that would impact on people’s general lives in terms of better places to live, sometimes reducing the need to travel, but when people need to travel, making it effective, making sure public services are provided where they’re needed, not where it might be easier to build them...”⁹⁴

120. Ymhelaethodd ar sut yr oedd Trafnidiaeth Cymru yn adeiladu ei gapasiti a'i arbenigedd i ymgymryd â'r rôl honno, a hwyluswyd gan Ddeddf Cynllunio Cymru 2015 yn caniatáu cynllunio rhanbarthol i ddwyn y cwbl at ei gilydd. Awgrymodd y byddai craffu ar sut yr oedd yr integreiddio hwnnw'n datblygu yn bwysig:

“Now, once we get out of the immediacy of the rail issues that we’ve been dealing with, and we’re beginning to get out of that now, and we build our transport planning expertise, I think that does allow us to engage with local government around their planning activities, but some scrutiny about how all of that hangs together and some holding of us all to account in that would be quite interesting.”⁹⁵

121. Cydnabu'r Gweinidog hefyd fod yr ymchwiliad wedi codi materion pwysig ynghylch y swyddogaeth cynllunio defnydd tir, gan ddisgrifio hyn fel “trydedd ran y gerddorfa” ar ôl i Lywodraeth Cymru sefydlu Trafnidiaeth Cymru a Banc Datblygu Cymru.

Casgliad 12. Mae'r Pwyllgor yn gweld rôl bwysig i Trafnidiaeth Cymru o ran helpu i gydgyssylltu'r gwaith o gynllunio defnydd tir a thrafnidiaeth yng Nghymru i ddarparu rhwydwaith trafnidiaeth integredig. Mae ganddo bellach hefyd

⁹¹ Paragraff 110, 20 Chwefror 2019

⁹² Paragraff 422, 20 Chwefror 2019

⁹³ Paragraff 151, 13 Mawrth 2019

⁹⁴ Paragraph 276, 13 Mawrth 2019

⁹⁵ Paragraff 276, 13 Mawrth 2019

ddealltwriaeth well o rôl bosibl Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd rhanbarthol a chenedlaethol wrth ddarparu strwythurau sy'n atebol yn ddemocrataidd i wneud y penderfyniadau strategol angenrheidiol. Mae argaeledd cyllid i weithredu'r penderfyniadau strategol hynny hefyd yn ffactor hollbwysig. O ystyried y lefel bresennol o gapasiti ac arbenigedd trafndiaeth sydd wedi'i wasgaru ledled Cymru, mae gan y Pwyllgor bryderon ynghylch pa mor gadarn a chynrychiadol y gall y strwythurau newydd hynny fod, a'r peryglon cynhenid o ddyblygu swyddogaethau. Mae hefyd yn gobeithio y bydd mwy o dryloywder ynghylch staff Trafnidiaeth Cymru yn dangos bod ganddo'r arbenigedd cywir ar gyfer y gwaith.

Tocynnau integredig a theithio clyfar

122. Un o fanteision allweddol corff gweithredol trafndiaeth strategol yw cydgysylltu'r ddarpariaeth o brofiad teithio di-dor i ddefnyddwyr. Un enghraifft bwysig yw darparu swyddogaeth cefn swyddfa ar gyfer tocynnau integredig ar draws pob math o deithio a phob dull talu a ffeirir. Mae Rhaglen Teithio Integredig a Chlyfar Transport for the North yn gweithio gyda phob gweithredwr ac awdurdod trafndiaeth lleol i gyflawni hyn ar draws gogledd Lloegr i gyd, o Swydd Gaer a Gogledd Swydd Lincoln hyd at Ffin yr Alban. Cyfeiriodd grwpiau defnyddwyr at bwysigrwydd gwneud y profiad o ddrws i ddrws i ddefnyddwyr mor hawdd â phosibl, ond nid yw'n gwbl glir pa rôl y bydd Trafnidiaeth Cymru yn ei chwarae i gyflawni hyn i deithwyr Cymru. Roedd Roger Waters o Awdurdod Trafnidiaeth Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn ystyried potensial Trafnidiaeth Cymru fel un sydd â'r gallu a'r capasiti arbennig⁹⁶ i ymgymryd â'r materion anodd hyn:

“where they offer us a real advantage is giving that capacity and capability to crack some of the real big challenges on behalf of Welsh Government.”⁹⁷

Casgliad 13. Bydd opsiynau tocynnau integredig a “theithio clyfar” yn gwneud gwahaniaeth enfawr i deithwyr yng Nghymru ac mae Trafnidiaeth Cymru mewn sefyllfa dda i helpu i gyflawni hyn. Mae aelodau'r Pwyllgor wedi bod yn gwneud argymhellion i Lywodraeth Cymru ar y mater hwn ers nifer o flynyddoedd. Er nad yw'r Pwyllgor yn tanbrisió'r anawsterau o gyflawni hyn, mae wedi bod yn bosibl mewn rhannau eraill o'r DU ac mae'r Pwyllgor yn edrych ymlaen at weld cynnydd pellach yn y dyfodol agos.

⁹⁶ Paragraff 131, 14 Chwefror 2019

⁹⁷ *ibid*

Argymhelliad 8. Dylai Trafnidiaeth Cymru a/neu Lywodraeth Cymru roi mwy o fanylion i'r Pwyllgor am y cynlluniau a'r amserlen ar gyfer datblygu tocynnau integredig a theithio clyfar i Gymru.

4. Sgiliau a staffio

Mae capasiti, arbenigedd a datblygu a chadw sgiliau yn allweddol i lwyddiant trefniadau llywodraethu trafniadaeth yn y dyfodol. Mae problemau i Trafnidiaeth Cymru eu goresgyn a rhaid rhoi ystyriaeth i ganlyniadau'r model llywodraethu arfaethedig yn y dyfodol

Strwythur presennol y sefydliad

123. Mae Trafnidiaeth Cymru yn cyhoeddi manylion am ei fwrdd cyfarwyddwyr a'i dîm gweithredol⁹⁸ ond roedd consensws cyffredinol bod strwythur ac adnoddau Trafnidiaeth Cymru yn aneglur, a byddai siart sefydliadol yn ddefnyddiol i ddeall ei strwythur mewnol. Mynegodd y CPT (Cymru) bryder nad oes siart sefydliadol cyhoeddus o strwythur Trafnidiaeth Cymru ac mai ychydig iawn o staff sy'n cael eu cyflogi'n uniongyrchol.⁹⁹

124. Cred y CPT hefyd fod diffyg profiad o gyflwyno polisi trafniadaeth o fewn tîm anweithredol Trafnidiaeth Cymru, safbwynt a rannwyd gan Frederick Chandos wrth ymateb i ymgynghoriad y Pwyllgor. Cyfeiriodd at:

“the low level of direct transport experience amongst the non-executive board and the senior management level compared to other transport authorities, such as Transport Scotland and Transport for London.”¹⁰⁰

125. Roedd gan yr Undeb PCS bryderon hefyd ynglŷn â strwythur mewnol Trafnidiaeth Cymru ac roedd yn awgrymu, o arsylwi amrywiol hysbysebion swyddi Trafnidiaeth Cymru yn cael cyhoeddusrwydd yr ymddengys bod y sefydliad yn tyfu'n gyflym er nad oes unrhyw gynllun gweithlu amlwg.¹⁰¹

126. Roedd strwythur gwahanol agweddau ar y sefydliad a'r gwahaniaeth rhwng Trafnidiaeth Cymru a TrC Trenau hefyd yn fater a gododd mewn tystiolaeth. Cred Transport Focus fod teithwyr eisiau ymdeimlad bod “rhywun” yn gyfrifol am ddarparu gwasanaethau, ac er bod teithwyr am i rywun gymryd cyfrifoldeb cyffredinol, nid yw'r cyhoedd o reidrwydd yn gwahaniaethu rhwng gwahanol

⁹⁸ <https://tfw.gov.wales/cy/amdanom/tim>

⁹⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹⁰⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹⁰¹ Tystiolaeth ysgrifenedig

ganghennau'r sefydliad. Fel yr amlygodd ICE Cymru, nid yw'r cyhoedd yn gweld y darparwr gwasanaeth, dim ond y gwasanaeth a ddarperir.¹⁰² Awgrymodd Bus Users UK nad oes gan y rhan fwyaf o aelodau'r cyhoedd lawer o syniad o beth yw diben Trafnidiaeth Cymru.¹⁰³

127. Mae Railfuture yn credu bod gallu'r cyhoedd i ddeall y gwahaniaeth rhwng y ddau yn arwyddocaol ac mae'n bwysig bod ffin glir rhwng swyddogaethau Trafnidiaeth Cymru a TrC Trenau a bod y cyhoedd yn deall hyn.¹⁰⁴

128. Roedd Prospect a PCS yn glir bod diffyg tryloywder o ran staff Trafnidiaeth Cymru, a'r telerau a'r amodau ar gyfer y rhai sy'n ceisio symud i'r sefydliad newydd. Mae'r Pwyllgor yn cyfeirio at ei argymhellion yn gynharach yn yr adroddiad hwn ynghylch pwysigrwydd bod yn agored a thryloyw er mwyn helpu i feithrin dealltwriaeth y cyhoedd o rôl a swyddogaethau Trafnidiaeth Cymru, a'r angen i gyhoeddi siart sefydliadol sydd wedi'i ddiweddarau'n rheolaidd.

129. Yn ei adroddiad blaenorol "Ar y trywydd iawn? Masnachfaint y Rheilffyrdd a Metro De Cymru",¹⁰⁵ argymhellodd y Pwyllgor, ar gyfer masnachfaint y rheilffyrdd y dylai Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi cynllun adnoddau dynol yn nodi'r sgiliau a'r lefelau adnoddau sydd eu hangen a sut y cânt eu sicrhau. Yn ogystal â bod yn ddogfen weithredol, bydd yn rhoi sicrwydd bod cynlluniau effeithiol ar waith ac yn caniatáu eu harchwilio. Roedd ymateb Llywodraeth Cymru¹⁰⁶ yn derbyn yr argymhelliad hwn mewn egwyddor, gan nodi bod strwythur Trafnidiaeth Cymru "wedi'i drefnu i fod yn ystwyth a hyblyg gyda'r gallu i gynyddu neu leihau adnoddau i ddiwallu anghenion y prosiect a gofynion amrywiol" ac "mae'n rhaid i TC roi sicrwydd i Lywodraeth Cymru drwy eu Cynllun Busnes blynyddol bod ganddynt yr adnoddau i gyflawni gweithgareddau ei gylch gwaith, ac mae'n ofynnol iddynt gydymffurfio â threfniadau monitro Llywodraeth Cymru". Nid oedd Cynllun Busnes diweddaraf Trafnidiaeth Cymru ar gyfer y cyfnod chwe mis 1 Hydref 2018 - 31 Mawrth 2019 yn cynnwys manylion am gynllun gweithlu.

Bwrdd Trafnidiaeth Cymru a rôl cyfarwyddwyr anweithredol

130. Roedd tystiolaeth gan y CPT a CTA yn nodi diffyg arbenigedd trafniadaeth ar fwrdd anweithredol Trafnidiaeth Cymru, gan awgrymu y gallai hyn ei gwneud yn

¹⁰² Tystiolaeth ysgrifenedig

¹⁰³ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹⁰⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig

¹⁰⁵ www.assembly.wales/laid%20documents/cr-ld11093/cr-ld11093-w.pdf

¹⁰⁶ www.assembly.wales/laid%20documents/gen-ld11194/gen-ld11194-w.pdf

anodd i'r bwrdd ddwyn y tîm gweithredol i gyfrif. Awgrymodd y CTA y dylid cael o leiaf un aelod anweithredol â phrofiad trafniadaeth.

131. Fodd bynnag, dywedodd yr Athro Docherty nad oedd o reidrwydd yn bryder bod y tîm anweithredol yn cynnwys arbenigwyr nad ydynt yn arbenigo mewn trafniadaeth. Tynnodd sylw at bwysigrwydd cael arbenigwyr anweithredol trydydd parti fel rhan o'r broses o wneud penderfyniadau ar lefel bwrdd fel "swyddogaeth herio". Cyfeiriodd at y ffaith bod trafniadaeth yn ymwneud â meysydd polisi ehangach - iechyd, addysg ac ati, ac mai'r peth pwysig yw cynnal ffocws ar anghenion y defnyddiwr trafniadaeth. Felly, mae galluoedd a setiau sgiliau rhywun sy'n "gyfaill beirniadol", sy'n deall cyfyngiadau prosesau sefydliad ac sy'n gallu herio ei brosesau gwneud penderfyniadau, yn bwysig iawn. Nid yw'n glir i ba raddau y mae bwrdd Trafnidiaeth Cymru yn cynnwys arbenigedd o'r math y byddai ei angen i ddiwallu'r angen hwn am "gyfeillion beirniadol" gwybodus.

132. Holodd CTA hefyd a yw'r gofrestr buddiannau yn gyflawn gan nad oes cofnodion ar gyfer rhai aelodau'r bwrdd, ac nid oes cofrestr buddiannau ar gyfer cyfarwyddwyr gweithredol.

133. O ran y mathau o arbenigedd sydd eu hangen o fewn Trafnidiaeth Cymru, roedd CTA o'r farn ei bod yn bwysig edrych ar gyrfff trafniadaeth eraill a sicrhau arbenigedd amrywiol a fyddai'n canolbwyntio ar anghenion teithwyr. Dywedodd Christine Boston:

"I think there should be at least one person with experience of transport on the board of a transport organisation, but also someone who has experience of transport from an inclusion and access point of view. Because the needs of all the passengers should be represented and that's quite specialist. If you look at other transport bodies, they would have a wider range of skills and experiences on there. I think they need to be more diverse."¹⁰⁷

134. Roedd Prif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru yn cydnabod yr angen i ddod â mwy o arbenigedd trafniadaeth anweithredol i Fwrdd Trafnidiaeth Cymru¹⁰⁸ yn dilyn newidiadau personél diweddar, ond pwysleisiodd ef a Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth bwysigrwydd penodi Cadeirydd sydd â ffocws masnachol cryf a set sgiliau sy'n ymwneud â wynebu'r cwsmer.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Paragraff 54, 20 Chwefror 2019

¹⁰⁸ Paragraff 131, 13 Mawrth 2019

¹⁰⁹ Paragraff 324, 13 Mawrth 2019

Casgliad 14. Mae'n bwysig bod bwrdd a strwythur gweithredol Trafnidiaeth Cymru yn cynnwys cydbwysedd o arbenigedd sy'n briodol i'w rôl fel corff darparu trafndiaeth sy'n canolbwyntio ar anghenion teithwyr. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru weithredu gyda lefel o onestrwydd a thryloywder a all ddangos yn glir i'r byd y tu allan fod ganddo'r set sgiliau a'r llinellau atebolrwydd sy'n angenrheidiol i fod yn effeithiol.

Argymhelliad 9. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod strwythur Bwrdd Trafnidiaeth Cymru yn cael ei gryfhau'n sylweddol a'i fod yn cymharu'n ffafriol â chyfansoddiad a setiau sgiliau cyrff gweithredol trafndiaeth eraill. Dylai'r gynrychiolaeth ar Fwrdd Trafnidiaeth Cymru, a'r ffordd y mae'n gweithredu ac yn gwneud penderfyniadau, gael ei dylunio i ymgorffori dull partneriaeth gymdeithasol cryf ac agored, ac ymrwymiad i amrywiaeth o fewn y sefydliad. Dylai Trafnidiaeth Cymru hefyd gyhoeddi cofrestr gyflawn o fuddiannau holl aelodau'r Bwrdd a'i gyfarwyddwyr ar ei wefan.

Ble fydd yr arbenigedd?

135. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth gref am y gostyngiad cyffredinol mewn arbenigedd cynllunio trafndiaeth yng Nghymru, sydd â goblygiadau ar gyfer cyflawni blaenoriaethau strategol Llywodraeth Cymru. Gall twf Trafnidiaeth Cymru arwain at fanteision i feithrin capasiti o fewn y corff hwnnw, ond mae angen ystyried y prinder arbenigedd o fewn y sector llywodraeth leol.

136. Tynnodd yr Athro Docherty sylw at y broblem o golli arbenigedd trafndiaeth cyffredinol o'r sector llywodraeth leol yn y blynyddoedd diwethaf:

“...my experience across the UK is that ...that kind of professional expertise has been so hollowed out of local authorities for a variety of reasons: one is the funding environment and, secondly, just that the people that used to occupy transport roles in local authorities are likely to work elsewhere now, either in specialist agencies like TfL or in the private sector.”¹¹⁰

137. Aeth ymlaen i nodi, y tu allan i'r dinasoedd mwyaf, fod hyn yn golygu ei bod yn anodd casglu'r arbenigedd i wneud awdurdodau lleol yn gyrff gwneud penderfyniadau da ar drafndiaeth, a oedd yn anffodus o gofio eu gwybodaeth leol.¹¹¹

¹¹⁰ Paragraff 29, 14 Chwefror 2019

¹¹¹ Paragraff 29, 14 Chwefror 2019

“I think the evidence is that not many local authorities now are particularly strong, professionally or technically, in transport.”¹¹²

138. Mae gan hyn oblygiadau clir o ran sut y gall awdurdodau lleol ymgysylltu â strwythurau rhanbarthol a chenedlaethol newydd. Nid oes ateb eto ar gyfer sut y mae'r awdurdodau lleol eu hunain yn ymateb i gynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer Awdurdodau Trafnidiaeth ar y Cyd, a'r cwestiwn o ble y bydd arbenigedd trafndiaeth yn y dyfodol.

139. Amlinellodd tystion o awdurdodau lleol Cymru yr effaith negyddol a gafodd y diffyg arbenigedd a chapasiti hwn ar ddatblygu seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth yng Nghymru. Mae annhegwch yng ngallu gwahanol awdurdodau lleol i wneud cais am brosiectau oherwydd diffyg capasiti, ac mae dileu'r model consortia rhanbarthol o gydweithio hefyd wedi arwain at aneffeithlonrwydd yn y system. Dywedodd Iwan Prys Jones:

“The figure I quote often on this is that, if you go back a decade, there were eight fully qualified chartered transport professionals in north Wales. There are now two, and two is not enough to go around six local authorities. So, we need to find different ways of managing the skill base that we have in order to achieve the outcomes we want, which is properly transformed passenger transport services.”¹¹³

140. Rhybuddiodd y byddai angen dull partneriaeth cryf i osgoi unrhyw effaith negyddol ar sylfaen sgiliau'r awdurdod lleol:

“If all that happens is that one bit of the public sector takes staff from another bit of the public sector in Wales, I don't see that as really adding much value in the great scheme of things. But if it comes together as a proper partnership, then what we should be able to do is develop and grow the skill base in the country that enables us to be able to deliver projects effectively.”¹¹⁴

141. Tynnodd Sustrans sylw hefyd at yr angen i gael “màs critigol” o arbenigedd, a p'un a oedd yn bosibl cael rhyw fath o system lle mae adnodd canolog o arbenigedd y gall awdurdodau lleol ei ddefnyddio.¹¹⁵ Pwysleisiodd CILT hefyd bwysigrwydd meithrin arbenigedd trafndiaeth yng Nghymru.¹¹⁶ Dywedodd CTA ei

¹¹² Paragraff 29, 14 Chwefror 2019

¹¹³ Paragraff 191, 14 Chwefror 2019

¹¹⁴ Paragraff 189, 14 Chwefror 2019

¹¹⁵ Paragraff 99, 20 Chwefror 2019

¹¹⁶ Paragraff 365, 20 Chwefror 2019

bod yn bwysig bod yn ofalus wrth i Trafnidiaeth Cymru symud ymlaen y manteisir i'r eithaf ar yr arbenigedd presennol ar lawr gwlad.¹¹⁷

Trefniadau ymgysylltiad a phartneriaeth gydag undebau

142. Clywodd y Pwyllgor safbwyntiau gwahanol iawn gan gynrychiolwyr undebau llafur ynghylch eu hymgysylltiad a'u gwaith partneriaeth â Trafnidiaeth Cymru. Dywedodd ASLEF, sy'n cynrychioli gyrwyr trenau sy'n trosglwyddo o Trenau Arriva Cymru i Wasanaethau TrC Trenau, fod ei berthynas â Gwasanaethau TrC Trenau yn benodol, yn hytrach na Trafnidiaeth Cymru yn gyffredinol, yn well na'r hyn a oedd wedi bod ar waith o dan y fasnachfaint rheilffyrdd flaenorol. Fodd bynnag, roedd gan Prospect a PCS, y byddai eu haelodau'n gweithio mewn rhannau eraill o'r cwmni, bryderon ynghylch y diffyg gweithio mewn partneriaeth gan Trafnidiaeth Cymru a thryloywder ynghylch recriwtio staff. Dywedodd PCS:

“we finally have union recognition, but what we don't have is everything else that goes with it, which means how often we would meet with the employer, what our terms of reference are, what it is that we would negotiate and consult with the employer on. So, there's a raft of issuesbut our experience, unfortunately, hasn't been a good one so far.”¹¹⁸

143. Tynnodd Prospect sylw at y ffaith bod gan Gymru hanes da ar y cyfan o gysylltiadau diwydiannol, a dywedodd PCS y gellid dod o hyd i arfer da eisoes yn y ffordd yr oedd Llywodraeth Cymru yn gweithio mewn partneriaeth â'r undebau. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig dywedodd PCS y dylai Trafnidiaeth Cymru fod yn “enghraifft ddisglair” o egwyddorion a gwerthoedd y sector cyhoeddus ond ei fod ar hyn o bryd yn teimlo fel cyfle sydd wedi'i golli.

144. Teimlwyd y gellid cryfhau ymgysylltiad mewn sawl ffordd, yn enwedig drwy sefydlu cytundeb partneriaeth. Roedd cynrychiolaeth undebau ar Fwrdd Trafnidiaeth Cymru hefyd yn rhywbeth a gynigiwyd ond cafodd y Pwyllgor wybod fod hyn wedi cael ei anwybyddu.¹¹⁹

145. Mynegodd PCS a CPT bryderon hefyd gyda'r Pwyllgor ynghylch defnydd Trafnidiaeth Cymru o ymgynghorwyr, a dywedodd PCS yn benodol fod ei aelodau wedi cwyno bod ymgynghorwyr yn honni bod y gwaith a wnaed gan weision sifil wedi'i wneud ganddynt hwy:

¹¹⁷ Paragraff 104, 20 Chwefror 2019

¹¹⁸ Paragraff 8, 13 Mawrth 2019

¹¹⁹ Paragraff 14, 13 Mawrth 2019

“But yes, there are consultants that have been brought in, and also what some of our members are saying is that, quite often, the consultants are not actually going out and talking to the right people. So, that in itself is problematic, and there have been some complaints from people saying that some of these consultants have been accessing research that already exists that civil servants have already carried out and conducted, and taking that information and using it as their own to justify the so many hours that they may have clocked up as a consultant. That’s hugely problematic and, again, this is a perception factor. This is what our members are telling us.”¹²⁰

146. Canfu'r Pwyllgor fod hyn yn peri gofid, a chytunodd yr undeb i ddarparu rhagor o wybodaeth ddienw gan aelodau a allai gadarnhau'r honiad hwn. Dywedodd James Price wrth yr aelodau ei fod yn credu y gallai'r pryderon ynghylch ymgynghorwyr ddod gan grŵp bach o staff Llywodraeth Cymru a oedd yn ansicr a fyddai Trafnidiaeth Cymru yn ymgymryd â'u gweithgareddau presennol. Dywedodd pe bai'n gofyn i staff Trafnidiaeth Cymru sut yr oeddent yn teimlo, y byddent yn gyfforddus iawn gyda'r ffordd yr ymgysylltir ag ymgynghorwyr, oherwydd mewn gwirionedd y staff yn Trafnidiaeth Cymru sydd wedi ymgysylltu â'r ymgynghorwyr hynny eu hunain.¹²¹ Yn dilyn hynny, rhoddodd ragor o wybodaeth i'r Pwyllgor am nifer staff Trafnidiaeth Cymru a rôl ymgynghorwyr o fewn y sefydliad. Roedd nifer y cyflogeion wedi codi o 36 ar 1 Medi 2018 i 73 ar 1 Ebrill 2019 a disgwylir iddo barhau i gynyddu dros y misoedd nesaf i sicrhau bod y wybodaeth, y sgiliau a'r arbenigedd gofynnol ar gael i gyflawni ei amcanion.¹²² Cadarnhaodd Trafnidiaeth Cymru hefyd fod nifer yr ymgynghorwyr sy'n cymryd rhan yn rheolaidd bellach yn is na 40. Mae cyfanswm y nifer sydd ar gael iddo yn naturiol uwch drwy amrywiol gontractau lle gellir defnyddio gwasanaethau pan fo angen. Dywedodd y bydd gofyniad o hyd am nifer penodol o ymgynghorwyr, er mwyn sicrhau gwydnwch a hyblygrwydd i weithredu mewn modd amserol.¹²³

147. Dywedodd Prif Weithredwr Trafnidiaeth Cymru ei fod yn siomedig o glywed y dystiolaeth gan PCS a bod Trafnidiaeth Cymru wedi ymrwymo i weithio gyda'r undebau. Dywedodd ei fod wedi ysgrifennu at TUC Cymru ac wedi gwahodd cynrychiolydd undeb ar y bwrdd a'r pwyllgor pobl, a'i fod yn bersonol wedi ymrwymo i wneud hynny. Dywedodd James Price y byddai'n cynnal trafodaethau

¹²⁰ Paragraff 89, 13 Mawrth 2019

¹²¹ Paragraff 202, 13 Mawrth 2019

¹²² Tystiolaeth ysgrifenedig

¹²³ Tystiolaeth ysgrifenedig

gyda PCS ar ganfyddiadau ei aelodau. Credai y gallent fod yn ganfyddiadau staff sy'n ystyried trosglwyddo o Lywodraeth Cymru i Trafnidiaeth Cymru, yn hytrach na staff Trafnidiaeth Cymru, ond pan holodd y Pwyllgor a fyddai'n cynnal arolwg staff blynyddol i gasglu barn cyflogeion, dywedodd ei fod yn amheus ynghylch "cymryd cipolwg" unwaith bob blwyddyn. Dywedodd ei fod wedi herio'r tîm gan ofyn sut y gellir cael adborth staff gwirioneddol a gonest nad yw'n ymwneud â dim ond un pwynt yn y flwyddyn. Felly, o bosibl bydd yn gwneud mwy nag arolwg staff blynyddol.¹²⁴ Yn dilyn hynny, cadarnhaodd Trafnidiaeth Cymru y byddai, yn ogystal ag arolwg, yn cael adborth staff o sesiwn ryngweithiol a grwpiau ffocws staff, ac y byddai'r canfyddiadau'n cael eu rhannu gyda'r Pwyllgor.

Argymhelliad 10. Dylid cyhoeddi canlyniadau dienw gweithgareddau Trafnidiaeth Cymru i asesu boddhad staff ar ei wefan.

148. Mewn perthynas â'r problemau a adroddwyd gan Prospect ar gael gwybodaeth am delerau ac amodau yn Trafnidiaeth Cymru, cydnabu James Price, ar gyfer staff trafrnidiaeth Llywodraeth Cymru sy'n edrych ar drosglwyddo ar draws, nad oedd Trafnidiaeth Cymru fel y gwasanaeth sifil ac er y dywedodd y byddai "TUPE plus" yn berthnasol i bethau fel pensiynau, roedd cwestiynau ynghylch telerau ac amodau eraill fel oriau hyblyg, gweithio hyblyg a symud desgiau:

"...we will require skill sets, and we will require skill sets for different lengths of time than the civil service would. So, for example, we may build, or we will build an extension into Cardiff Bay on light rail, and that will be a two or three-year project. We will need specialist people for two or three years who we will employ for that project, and then we won't need them anywhere. That's not the way the civil service works."¹²⁵

Casgliad 15. Roedd y Pwyllgor yn siomedig o glywed am broblemau gyda gwaith partneriaeth Trafnidiaeth Cymru gyda rhai undebau llafur a chroesawodd ymrwymiad Trafnidiaeth Cymru i wella trefniadau partneriaeth yn y dyfodol. Mae'r Pwyllgor hefyd yn nodi pryder ynglŷn â chyfran yr ymgynghorwyr o fewn nifer staff Trafnidiaeth Cymru. Mae'r diffyg gwybodaeth am nifer yr ymgynghorwyr, pwy ydynt a pha rolau arbenigol y maent yn ymgymryd â hwy, yn ei gwneud yn anodd asesu dilysrwydd y dull hwn o gyflogi staff yn uniongyrchol. Bydd hyn yn bosibl pan fydd Trafnidiaeth Cymru yn cyhoeddi gwybodaeth fwy tryloyw am ei strwythur staffio.

¹²⁴ Paragraff 186, 13 Mawrth 2019

¹²⁵ Paragraff 215, 13 Mawrth 2019

Argymhelliad 11. Dylai Trafnidiaeth Cymru ymrwymo i gytundeb partneriaeth gymdeithasol â'r holl undebau perthnasol cyn gynted â phosibl i ddangos ei ymrwymiad i arfer gorau.

Datblygu sgiliau fel swyddogaeth Trafnidiaeth Cymru

149. Fel yr amlinellwyd yn gynharach yn yr adroddiad hwn, mae datblygu Trafnidiaeth Cymru yn cynnig cyfleoedd i feithrin a chadw sgiliau a chapasiti mewn arbenigedd trafniadaeth yng Nghymru, gan gynnwys drwy greu prentisiaethau.

150. Roedd y Gweinidog o'r farn y byddai gan Trafnidiaeth Cymru y staff a'r set sgiliau priodol oherwydd ei fod yn gorff arbenigol a fyddai'n cael ei ystyried yn gyflogwr deniadol i arbenigwyr trafniadaeth. Dywedodd fod cyfrwng arbenigol wedi'i greu i ddatblygu sgiliau y gellir eu defnyddio nid yn unig o fewn y sefydliad hwnnw, ond ar draws y sector cyhoeddus yng Nghymru.¹²⁶

151. Cytunodd hefyd â safbwyntiau a fynegwyd gan eraill y gallai cyllidebau pum mlynedd fod â rôl mewn gwella lefelau sgiliau yn fwy cyffredinol, yn enwedig o fewn y sector adeiladu:

“...because, if you can give certainty to transport-related infrastructure projects, then those firms that are going to be engaged in projects will stop recruiting people on short-term contracts as and when they're required, and instead they're more likely to recruit people on a more permanent basis and, in turn, skill people up appropriately in order to deliver against prioritised schemes. So, there could be a significant win not just for local authorities in this regard, but also for the construction firms that are recruited and employed in terms of delivery.”¹²⁷

152. Nododd y Pwyllgor fod gan Transport for Greater Manchester (TfGM) a Liverpool City Region Combined Authority (LCRCA) ffocws cryf ar gaffael lleol a chreu etifeddiaeth ar gyfer swyddi a hyfforddiant. Mae TfGM yn gweithio i Bolisi Gwerth Cymdeithasol Manceinion Fwyaf gydag amcanion sy'n gysylltiedig â darparu gwerth cymdeithasol ym Manceinion Fwyaf sy'n cynnwys cyflogaeth leol a phrentisiaid. Roedd y LCRCA hefyd yn ystyried alinio cyllid ar gyfer seilwaith cyfalaf gyda'r gyllideb addysg oedolion a chyllid ar gyfer sgiliau, a chysylltu hyn â hyfforddiant a phrentisiaethau lleol - ar gyfer adeiladu, peirianeg, rheoli busnes - gan sicrhau bod mwy o bobl ifanc yn cymryd rhan yn y diwydiant rheilffyrdd.

¹²⁶ Paragraff 403, 13 Mawrth 2019

¹²⁷ Paragraff 401, 13 Mawrth 2019

Mae'n canolbwyntio'n benodol ar ddiogelu sgiliau'r dyfodol y bydd eu hangen o ran technoleg megis trenau hydrogen, ac ar sgiliau a phrentisiaethau yn y diwydiant ynni a gweithgynhyrchu uwch. Mae Transport for the North hefyd wedi mapio clystyrau o "alluoedd pennaf" mewn gwahanol feysydd sgiliau ar draws y rhanbarth, e.e. gweithgynhyrchu uwch, ynni ac arloesedd iechyd, i lywio gwaith cynllunio trafndiaeth sy'n gwella cysylltedd i gefnogi'r clystyrau hynny.

Casgliad 16. Mae'r Pwyllgor yn croesawu nod penodol y Gweinidog o greu sefydliad arbenigol a all helpu i ddatblygu sgiliau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth ar draws y sector cyhoeddus yng Nghymru. Hoffai weld datblygiad Trafnidiaeth Cymru yn arwain at gynnydd sylweddol mewn sgiliau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth yng Nghymru, a chynhyrchu prentisiaethau fel rhan o'i waith. Mae hefyd yn nodi pwysigrwydd alinio arferion caffael i gefnogi etifeddiaeth sgiliau a hyfforddiant.

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod Trafnidiaeth Cymru yn gyfrifol am sicrhau bod ei gynllun adnoddau dynol yn canolbwyntio'n strategol ar ddatblygu sgiliau a mabwysiadu rhaglen brentisiaeth fel rhan o'i swyddogaethau yn y dyfodol.

Argymhelliad 13. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod polisi ac arferion caffael Trafnidiaeth Cymru yn cyd-fynd yn llwyr â chefnogi etifeddiaeth o sgiliau a hyfforddiant wrth gyflawni ei swyddogaethau.

Atodiad: Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Gellir gweld trawsgrifiadau llawn o'r holl sesiynau dystiolaeth lafar yn: <http://cofnod.cynulliad.cymru/Search/?type=2&meetingtype=446>

Dyddiad	Enw a sefydliad
17 Ionawr 2019	Nicola Kane, Transport for Greater Manchester Rod Fawcett, Transport for Greater Manchester Jonathan Spruce, Transport for the North Deborah Dimock, Transport for the North Huw Jenkins, Liverpool City Region Combined Authority
14 Chwefror 2019	Professor Ian Docherty, Prifysgol Glasgow Iwan Prys Jones, Rheolwr Rhaglen, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru Roger Waters, Awdurdod Trafnidiaeth Prifddinas-Rhanbarth Caerdydd
20 Chwefror 2019	John Pockett, Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru Steve Brooks, Sustrans Cymru Christine Boston, Cymdeithas Cludiant Cymunedol Barclay Davies, Defnyddwyr Bysiau Cymru David Beer, Transport Focus Linda McCord, Transport Focus Roisin Willmott, Sefydliad Cynllunio Trefol Brenhiniol Cymru Dr Llŷr ap Gareth, Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru Cymru Chris Yewlett, Chartered Institute of Logistics and Transport
13 Mawrth 2019	Daniel Maney, Prospect Mick Whelan, Cymdeithas Cysylltiol Peirianwyr Locomotif a Thanwyr Shavanah Taj, Undeb Gwasanaethau Cyhoeddus a Masnachol Cymru a De Orllewin Lloegr, James Price, Trafnidiaeth Cymru Ken Skates, Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth Simon Jones, Llywodraeth Cymru Jenny Lewis, Llywodraeth Cymru