

Nodiadau o'r digwyddiad i randdeiliaid, 9 Mawrth 2017

Crynodeb o'r prif bwyntiau o ddigwyddiad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ar gyfer rhanddeiliaid ar ddarparu masnachfaint rheilffyrdd a Metro.

Yr Aelodau a oedd yn bresennol: Russell George, Jeremy Miles, Vikki Howells, Mark Isherwood, David Rowlands a Hefin David.

Diben

Nod y sesiwn oedd i Aelodau'r Pwyllgor glywed barn rhanddeiliaid rheilffyrdd a thrafnidiaeth gyhoeddus allweddol fel rhan o'r ymchwiliad i ddarparu masnachfaint rheilffyrdd Cymru a'r Gororau a Metro.

Daeth cynrychiolwyr o'r sefydliadau a ganlyn i'r digwyddiad: Cymdeithas Defnyddwyr Rheilffordd Wrecsam i Bidston, Ffocws ar Drafnidiaeth, Defnyddwyr Bysiau Cymru, Partneriaeth Rheilffordd Caer-Amwythig, Partneriaeth Rheilffordd y Cambrian, Cwmni Datblygu Rheilffordd Calon Cymru, Railfuture Cymru, YHA, Cyngor Telford a Din Gwrygon, Cyngor Swydd Amwythig, Cymdeithas Teithwyr Rheilffordd yr Amwythig - Aberystwyth, Cynghair Defnyddwyr Rheilffyrdd y Gororau, a Grŵp Defnyddwyr Rheilffyrdd Llanllieni.

Hwylusodd Aelodau'r Cynulliad drafodaethau bord gron ar y pedair thema ganlynol: paratoi ar gyfer y fasnachfaint a chynnwys rhanddeiliaid; manyleb y fasnachfaint; cerbydau; modelau rheoli'r fasnachfaint a'r berthynas â Network Rail. Rhoes yr Aelodau adborth ar drafodaeth pob grŵp i bawb a oedd yn bresennol.

Y prif bwyntiau o ran paratoi ar gyfer y fasnachfaint a chynnwys rhanddeiliaid

Ymgysylltu gan Lywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a'r cynigwyr, a'r angen am ymgysylltu ymhellach

- Lefelau ymgysylltu amrywiol ymysg y rhai presennol. Dywedodd llawer nad oeddent wedi cael eu cynnwys yn ddigonol yn y broses gaffael hyd yn hyn, a nododd eraill y bu cyfnodau achlysurol o wybodaeth ac yna gyfnodau o anweithgarwch.
- Mae rhai grwpiau defnyddwyr rheilffyrdd wedi mabwysiadu dull rhagweithiol, gan ddechrau trafod â'r cynigwyr. Noddodd y rhai hynny sydd wedi cwrdd â'r cynigwyr eu bod wedi cael ychydig iawn o adborth ar ôl y trafodaethau hyn a'i bod yn aneglur a oedd eu barn wedi cael ei bwydo i mewn o ran datblygu'r cynnig.
- Dywedodd llawer o randdeiliaid sy'n cynrychioli grwpiau defnyddwyr yn Lloegr nad yw ymgysylltu â'r broses wedi bod yn hawdd, a bod y wybodaeth a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru wedi bod yn "anghyson a detholus".
- Teimlai rhai fod angen i gysylltiadau trawsffiniol fod yn llawer cryfach a chodwyd pryderon ynglŷn â digonolrwydd y gynrychiolaeth ar gyfer teithwyr Lloegr ym mhroses gaffael y fasnachfaint ac o ran ei gweithredu yn y dyfodol.
- Nododd rhai unigolion faterion o ran lleoliadau ac amseriad digwyddiadau Llywodraeth Cymru i randdeiliaid. Nododd rhanddeiliaid y byddent yn croesawu digwyddiad ychwanegol yng Nghaer ac amseroedd dechrau hwyrach i'w galluogi i fod yn bresennol.
- Y consensws ymhlith rhanddeiliaid oedd, er bod rhywfaint o wybodaeth yn cael ei darparu ar ddechrau'r broses, mae lefel yr ymgysylltu hyd yn hyn wedi bod yn annigonol.

Risgiau neu gyfleoedd yn sgil y broses ddeialog gystadleuol a thryloywder y broses gaffael

- Amlygodd nifer o randdeiliaid fod y broses ddeialog gystadleuol yn addas i'r rhan honno o'r broses gaffael sy'n ymwneud â'r Metro, ond gallai masnachfaint Cymru a'r Gororau, sy'n fwy nodweddiadol, fod wedi mynd ymlaen y tu allan i'r broses, gyda mwy o dryloywder o'r herwydd.

- Nodwyd ei bod yn anodd dweud dim am effeithiolrwydd y broses, gan ei bod yn aneglur o hyd a fydd y fanyleb derfynol yn addas at y diben. Cafodd y cynigwyr flaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar ddechrau'r broses, ond mae'n bosibl na wnaethpwyd eu hatebion cychwynnol i'r rhain yn hysbys oherwydd sensitifrwydd masnachol.

Pwyntiau allweddol ar fanyleb y fasnachfaint

Map y fasnachfaint a materion i ranbarthau Lloegr yn ardal y fasnachfaint

- Dywedodd llawer o'r cynrychiolwyr y dylai map y fasnachfaint aros yn debyg. Galwodd rhai cynrychiolwyr am i'r llwybr rhwng Caerloyw a Cheltenham gael ei ychwanegu, a nododd eraill y dylai penderfyniadau yn ymwneud â'r map llwybr ystyried safbwynt teithwyr. Dywedodd sawl cynrychiolwr y ceid mwy o atebolrwydd o safbwynt Lloegr pe bai newid gweithredwr yn yr Amwythig.
- Nododd rhanddeiliaid eraill y byddai'n "gam mawr yn ôl" pe bai gwasanaethau'n terfynu yn ôl ffiniau mympwyol fel ffiniau gweinyddol a nodwyd nad yw ffiniau yn bwysig i deithwyr.
- Roedd pryder y bydd ail-fuddsoddi elw dros ben a gynhyrchir o dan y model gweithredu rhannol nid-elw yn ffafrio blaenoriaethau Cymru dros flaenoriaethau rhanbarthau'r Gororau.
- Cefnogwyd y cyfranogwyr a awgrymodd y dylai'r Adran Drafnidiaeth a rhanbarthau Lloegr gymryd rhan o ran rheoli, a hynny drwy gynnwys aelod dros Loegr ar fwrdd Trafnidiaeth Cymru ac eiriolwr i Lywodraeth Cymru.

Amllder gwasanaethau a gwasanaethau ychwanegol

- Awgrymwyd y dylai Llywodraeth Cymru ystyried gwella amllder gwasanaethau ar gyfer trefi allweddol i wneud y gorau o refeniw'r fasnachfaint a'r defnydd a wneir o reilffyrdd.
- Cafwyd sawl galwad am wasanaethau ychwanegol a gwell wasanaethau o dan y fasnachfaint newydd, gan gynnwys Bryste i'r Gororau, gwell gysylltiadau â chanolbarth Lloegr, gwasanaethau uniongyrchol rhwng Abertawe a Bryste a gwell gysylltiadau â meysydd awyr Birmingham a Manceinion. Disgrifiwyd gorlenwi a lefelau gwasanaeth ar y gwasanaethau i Birmingham fel rhai tebyg i wasanaethau ar reilffyrdd y Cymoedd.

Ystyried cynnydd

- Roedd consensws ymysg y cynrychiolwyr bod angen i'r fasnachfaint newydd fod yn ddigon hyblyg i ganiatáu i'r Gweithredwr a'r Partner Datblygu, Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru gyfrif am gynnydd yn nifer y teithwyr.
- Pwysleisiodd rhai unigolion yr angen i symud o drefniant presennol y fasnachfaint o 'ddim cynnydd' a sicrhau nad oes dim anghymhellion ariannol a fyddai'n atal y cynigydd llwyddiannus rhag darparu ar gyfer cynnydd yn y galw o ran y gwasanaeth.
- Awgrymwyd bod cynnydd yn nifer y teithwyr o dan y fasnachfaint bresennol yn cael ei atal a bod angen i'r fasnachfaint newydd ganiatáu cynnydd posibl yn nifer y teithwyr.

Pwyntiau allweddol yn ymwneud â cherbydau

Safonau allweddol ar gyfer cerbydau

- Rhaid teilwra cerbydau i'r gwasanaeth. Mae angen manylebau cerbydau gwahanol ar gyfer gwahanol ardaloedd y fasnachfaint o gofio'r gwahaniaethau yng ngofynion gwasanaethau maestrefol, gwasanaethau rhyngddinesig a gwasanaethau dinesig. Mae enghreifftiau yn cynnwys yr angen am gerbydau â drysau lluosog ar wasanaethau i gymudwyr, gyda lle ychwanegol i storio bagiau a ffocws ar gysur ar wasanaethau rhyngddinesig.

- Rhaid i'r fasnachfrait newydd sicrhau bod cerbydau yn cydymffurfio â rheoliadau mynediad i'r anabl a'u bod yn cynnwys gofyniad o ran toiledau, Wi-Fi, gwell gwybodaeth glywedol a gweledol, seddi digonol, lle i ddodi beiciau a manau gwefru.
- Pwysleisiodd rhai rhanddeiliaid yr angen am yr hyblygrwydd mwyaf drwy sicrhau cyplyddion cerbydau yn safonol ar gyfer y fflyd.

Prinder cerbydau diesel

- Pwysleisiodd llawer o'r rhanddeiliaid y taer angen i ddod o hyd i ateb o ran cerbydau.
- Teimlai un unigolyn nad gwir brinder oedd y broblem gydag argaeledd cerbydau ond prinder technegol sy'n deillio o'r cytundeb masnachfrait presennol gan nad yw'n cymell y gweithredydd presennol i weithredu.

Caffael cerbydau

- Mae'r opsiynau a drafodwyd ar gyfer cerbydau newydd yn cynnwys: dylid ychwanegu at orchmynion sydd eisoes yn bodoli, megis y rhai sy'n cael eu caffael gan Merseytravel a chan fasnachfrait Northern; dylai Llywodraeth Cymru archebu cerbydau newydd drwy gwmni gweithredol (ROSCO); Llywodraeth Cymru i gaffael ei cherbydau ei hun a'u prydlesu i weithredwr y fasnachfrait newydd; a'r pedwar cynigwyr ddyfeisio trefniant prynu/caffael ar y cyd ar y cyfle cyntaf gyda mecanwaith i gerbydau gael eu prydlesu gan y cynigydd llwyddiannus.
- Roedd consensws ynghylch yr angen i weithredu'n gyflym os yw trenau newydd yn mynd i gael eu caffael.
- Cefnogodd y rhanddeiliaid yn fras y syniad o Lywodraeth Cymru yn gweithredu fel ROSCO a chaffael cerbydau.
- Awgrymwyd dyfarnu masnachfrait o hyd digonol i alluogi'r ymgeisydd llwyddiannus i fuddsoddi mewn cerbydau fel ateb arall.

Pwyntiau allweddol am fodel rheoli'r fasnachfrait a'r berthynas â Network Rail

Y model consesiynol

- Dywedodd rhai o'r cynrychiolwyr y gellid gosod y fasnachfrait fel consesiwn neu fasnachfrait, ond mai'r hyn sy'n darparu'r canlyniadau gorau i deithwyr a ddylai fod yn sail i benderfyniadau ynghylch y model gweithredu. Cynigiwyd rheilffordd uwchddaeareol Llundain fel esiampl o fodel consesiynol sy'n gweithio'n dda.
- Awgrymodd eraill y gallai model consesiynol gyfyngu ar arloesedd. Roedd consensws ynghylch yr angen i gymell y cynigydd llwyddiannus i fynd ar drywydd cynnydd yn nifer y teithwyr a mwyhau refeniw.

Rôl Trafnidiaeth Cymru yn y tymor hwy

- Mae angen un pwynt o ran atebolrwydd ar wasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru, a hynny er mwyn goruchwyllo cydlynu gwasanaethau. Awgrymwyd Trafnidiaeth Cymru ar gyfer y dasg.
- Amlygodd rhai rhanddeiliaid rôl rheolwyr lleol wrth ddatblygu a gweithredu atebion pwrpasol o gofio bod natur y gwasanaethau yn ardal masnachfrait Cymru a'r Gororau yn amrywiol iawn.

Y berthynas (neu'r "cynghrair") rhwng Network Rail a gweithredwr y fasnachfrait

- Roedd consensws ynghylch yr angen am gynghrair agosach rhwng y gweithredwr fasnachfrait a Network Rail. Ystyriwyd y gallai cynghreirio agosach helpu i fynd i'r afael â'r ffordd anfoddhaol y rheolir yr achosion o darfu sy'n digwydd o dan y trefniadau presennol.

- Awgrymodd rhai y dylai cynghrair agos iawn, yn cynnwys tîm rheoli ar y cyd sy'n rhannu targedau a chymhellion, fod yn ofyniad sylfaenol. Pwysleisiodd eraill fod yn rhaid i'r berthynas ganolbwyntio ar ganlyniadau i deithwyr. Gallai cynghrair agos neu lac fod yn addas, cyn belled â'i fod yn dod â gwell ganlyniadau a gwasanaeth o ansawdd well.

Integreiddio fertigol o isadeiledd y Metro

- Nid oedd gwrthwynebiad cryf i'r cynigion i integreiddio yn fertigol y ffordd y cyflwynir isadeiledd y Metro. Fodd bynnag, nododd rhai o'r rhanddeiliaid yr angen i ystyried y goblygiadau ar gyfer gwasanaethau cludo nwyddau a gweithredwyr masnachfreintiau eraill.
- Nododd rhai mai ar gyfer llinellau teithwyr yn unig y mae integreiddio fertigol yn fwyaf addas yn bennaf, megis rheilffyrdd y Cymoedd.

Sylwadau ychwanegol

- Amlygodd rhai rhanddeiliaid y ffaith nad yw bwriadau Llywodraeth Cymru ar gyfer rheilffyrdd cymunedol yn hysbys, ond bod y cynigwyr wedi dangos diddordeb yn ystod y trafodaethau cychwynnol. Cyfeiriwyd at fodel y Northern, sy'n pennu cyllid ar gyfer rheilffyrdd cymunedol fel rhan o'r fasnachfaint, fel esiampl o arfer da.
- Mae angen sefydlu gwell atebolrwydd i deithwyr a'i gwneud yn ofynnol i weithredwyr gyhoeddi data manwl am brydlondeb lleol mewn fformat hygyrch.
- Rhaid i berfformiad gweithredwyr gael ei feincnodi yn erbyn masnachfreintiau o bob rhan o rwydwaith rheilffyrdd Prydain Fawr.
- Pwysleisiwyd pwysigrwydd seilwaith Lloegr, megis cromlin Halton, ar gyfer masnachfaint Cymru.
- Teimlai rhai o'r rhanddeiliaid na ddylai Trafnidiaeth Cymru ruthro i ddyfarnu'r fasnachfaint ac y dylai fod digon o gyfle i rhanddeiliaid i asesu a bwydo i mewn i fanyleb derfynol y fasnachfaint. O ystyried bod yr amserlen ar gyfer caffael yn un heriol, awgrymwyd y dylid ystyried dyfarnu i'r gweithredydd presennol yn uniongyrchol iddo barhau â'r fasnachfaint y tu hwnt i 2018.