



Russell George AC
Cadeirydd
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

31 Ionawr 2018

Annyl Russell

Yn sesiwn graffu Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ar 17 Ionawr dywedais y byddwn yn ysgrifennu atoch gyda rhagor o wybodaeth mewn ymateb i'r materion canlynol a godwyd gan y Pwyllgor, y byddaf yn ymateb iddynt fesul pwynt:

- *In relation to the Welsh Government procuring a 3% stake in the sports car maker TVR, whether there will be a Welsh Government observer on the board of TVR, and details of who provided independent advice to the Welsh Government as part of the due diligence process in obtaining the equity stake*

Anfonwyd sylwedydd i gyfarfodydd Bwrdd TVR Automotive Ltd ac, yn ogystal â hynny mae Banc Datblygu Cymru'n cynnal gwaith monitro ariannol annibynnol ar y cwmni. Yr uwch swyddog o Lywodraeth Cymru â chyfrifoldeb am reoli cyfrif TVR sy'n mynychu cyfarfodydd. Nid oes gennym unrhyw hawliau pleidleisio yng nghyfarfodydd Bwrdd y cwmni ond gall y person sy'n mynychu wneud arsylwadau anffurfiol, er nad yw cylch gwaith swydd y sylwedydd yn cynnwys gwneud cyfraniad gweithredol at unrhyw benderfyniad. Prif swyddogaeth y sylwedydd yw monitro trafodaethau.

Cyn ymrwymo i brynu'r cyfranddaliadau comisiynwyd diwydrwydd dyladwy masnachol a chyfreithiol gan Dîm y Sector Modurol yn KPMG, Cyfreithwyr Hugh James a derbyniwyd cyngor gan Cyllid Cymru, gan fanteisio ar eu harbenigedd eang gyda'r math hwn o drafodiad.

- *The timescales for the development of the enabling plans for each of the four foundational sectors which you agreed to send to the Committee when they are available*

Fel y dywedais yn y Pwyllgor, nid oes un dyddiad penodol ar gyfer cyhoeddi'r cynlluniau ond y nod yw cynhyrchu'r holl gynlluniau erbyn diwedd eleni.

- *Details of which of the existing 48 advisory boards will remain and which will be disbanded as a consequence of the establishment of the new Ministerial Advisory Board, and details of the membership of that Board*

Byddaf yn gwneud cyhoeddiad ar ffurfio Bwrdd Cyngori newydd y Gweinidog y gwanwyn hwn. Fel rhan o hynny, byddaf yn egluro pa fyrddau, paneli a grwpiau cyfredol a sefydlwyd gennym ac a benodwyd gyda'r diben penodol o ddarparu cyngor o fewn y portffolio Economi a Thrafnidiaeth, fydd yn dirwyn i ben.

- *Details of the Welsh Government's position on Community Transport permitting in light of changes proposed by the UK Government, including details of the work the Welsh Government is doing with the sector to help them manage the impact of changes*

Mae'r fframwaith deddfwriaethol ar gyfer rhoi trwyddedau Cludiant Cymunedol yn fater heb ei ddatganoli. Rwy'n deall y bydd y drefn trwyddedau Cludiant Cymunedol yn parhau i fod yn fater a gedwir yn ôl gan Lywodraeth y DU yn dilyn cyhoeddi Deddf Cymru a ddaeth i rym yn 2017. Wrth baratoi ar gyfer yr ymgynghoriad cyhoeddus sydd i'w gynnal ar Gludiant Cymunedol gan Lywodraeth y DU, rydym wedi cymryd camau i sicrhau bod unrhyw effaith bosibl ar y sector yng Nghymru'n cael ei hystyried yn llawn gan yr Adran Drafnidiaeth wrth wneud penderfyniad mewn perthynas â'r sector pwysig hwn.

Yn 2013 roedd tua 605 o bobl yn cael eu cyflogi yn y gwaith o ddarparu gwasanaethau Cludiant Cymunedol yng Nghymru, gostyngiad o 16.7% o'r 726 o bobl oedd yn cael eu cyflogi yn y sector yn 2010. Yn yr un cyfnod, cwblhaodd 1,861 o wirfoddolwyr 167,000 awr o waith gwirfoddol yn y sector cludiant cymunedol yng Nghymru. Gallai unrhyw gynigion i osod cyfyngiadau ar sefydliadau cludiant cymunedol i ymgeisio am gcontractau sector cyhoeddus danseilio'r gwasanaethau pwysig hyn yn ddifrifol.

- *Details of the outcome of the negotiations with the UK Government on the devolution of franchising powers, the transfer of ownership of the valleys lines and future funding, once discussions conclude in February. We would be grateful if you could include a summary of agreed working arrangements between the Welsh and UK Governments for the future management and operation of the franchise*

Ar fater trefniadau cyllido'r dyfodol, cefais drafodaeth gadarnhaol gyda'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ym mis Medi, a dod i gytundeb ar nifer o faterion a alluogodd y broses gaffael i barhau tra'r oedd trafodaethau rhwng swyddogion yn cael eu cynnal. Amgaeaf gopi o'r ohebiaeth a anfonais at yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth yn dilyn y cyfarfod hwn sy'n egluro'r trefniadau hyn yn fanylach (Atodiad A). Mae disgwyl i'r trafodaethau hyn, rhwng swyddogion Llywodraeth Cymru, Trysorlys EM a'r Adran Drafnidiaeth, ddod i ben ym mis Chwefror a byddaf yn gallu darparu rhagor o fanylion ar y trefniadau wedi hynny.

O ran trosglwyddo asedau Rheilffyrdd Craidd y Cymoedd, mae gwaith yn mynd rhagddo mewn ffordd sy'n ein galluogi i symud ymlaen a chyhoeddi ymgeisydd llwyddiannus fel y bwriadwyd. Mae swyddogion Llywodraeth Cymru, Trysorlys EM a'r Adran Drafnidiaeth yn datblygu'r broses ar gyfer trosglwyddo perchnogion, sy'n broses gwbl weinyddol rhwng Llywodraethau. Bydd y trosglwyddiad yn niwtral o ran cost i'r sector cyhoeddus, a chaiff ei gwblhau yn dilyn cyfnod o ddiwydrwydd dyladwy a fydd yn para tua 18 mis.

Cafwyd cytundeb mewn egwyddor ar gyfer trosglwyddo swyddogaethau masnachfaint rheilffyrdd i Weiniogion Cymru gyda Llywodraeth y DU ym mis Tachwedd 2014. Cytunwyd y byddai swyddogaethau ar gyfer trosglwyddo'n cael eu hatodi i wasanaethau

penodol ym masnachfaint Cymru a'r Gororau, gan sicrhau mai Gweinidogion Cymru sy'n dod yn awdurdod masnachfaint a dynodi priodol ar gyfer y gwasanaethau hynny. Fodd bynnag, mae pennu union gwmpas y trosglwyddiad wedi bod yn gymhleth, yn bennaf oherwydd natur y gwasanaethau o fewn masnachfaint Cymru a'r Gororau sy'n cynnwys gwasanaethau Lloegr yn unig a nifer o wasanaethau croesi'r ffin rhwng Cymru a Lloegr dro ar ôl tro. Yn 2016, cadarnhaodd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth y byddai'r swyddogaethau ar gyfer trosglwyddo yn gysylltiedig â gwasanaethau sy'n gyfan gwbl yng Nghymru. Cadarnhawyd wedyn bod hyn yn cynnwys gwasanaethau Cymru yn unig a'r rhannau hynny o wasanaethau trawsffiniol sydd yng Nghymru.

Bydd Gorchymyn Gweinidogion Cymru (Trosglwyddo Swyddogaethau) (Rheilffyrdd) 2018 yn dechrau'r broses seneddol ddiwedd mis Chwefror 2018 a'r bwriad yw ei gyflwyno gerbron y Cyfrin Gyngor yn ei gyfarfod ar 23 Mai 2018. Dengys amserlen gyfredol yr Adran Drafnidiaeth y bydd y Gorchymyn yn dod i rym ddiwedd mis Mehefin 2018.

Gan fod y swyddogaethau sy'n cael eu trosglwyddo'n ymwneud â gweithrediadau gwasanaethau masnachfaint Cymru a'r Gororau yng Nghymru'n unig, rwyf wedi cytuno y bydd Gweinidogion Cymru yn gweithredu o dan drefniadau cytundeb asiantaeth yn unol ag adran 83 o Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006 er mwyn arfer swyddogaethau'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth i ddyfarnu'r fasnachfaint a rheoli gweithrediadau gwasanaethau yn Lloegr (yn cynnwys elfen Lloegr o wasanaethau trawsffiniol a gwasanaethau Lloegr yn unig). Mae'r cytundeb sydd eisoes ar waith yn nodi'r egwyddorion i'w dilyn mewn perthynas â chyfyngiadau a rhwymedigaethau'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ar gyfer rheoli gwasanaethau ar ochr Lloegr o'r ffin ar ôl dyfarnu contract.

Bydd y sefyllfa derfynol yn cael ei chadarnhau mewn cytundeb trydedd asiantaeth cyn dyfarnu contract, y mae Trafnidiaeth Cymru yn ei ddatblygu gyda'r Adran Drafnidiaeth ar hyn o bryd. Gan nad oes disgwyl y bydd y Gorchymyn wedi cychwyn erbyn y dyddiad y bwriedir dyfarnu'r contract masnachfaint, bydd angen y cytundeb trydedd asiantaeth er mwyn galluogi Gweinidogion Cymru i weithredu fel asiant yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ar gyfer dyfarnu'r contract mewn perthynas â gwasanaethau yng Nghymru.

- *A comparison of benefit cost ratios for investment in different types of transport projects, including active travel, and how they compare to that for the M4 relief road*

Rwyf wedi rhoi sylw i hyn yn ddiweddarach yn fy ymateb.

Rwyf yn ysgrifennu hefyd mewn ymateb i'ch llythyr ar 18 Ionawr lle roeddech yn gofyn am wybodaeth am faterion yr oedd Aelodau'n methu eu codi yn y sesiwn gan nad oedd digon o amser:

- *Details of the steps you are taking to mitigate the financial risks associated with the transfer of the Core Valley Line – particularly the risk of latent defects potentially leading to significant financial liabilities*

Fel rhan o'r gwaith parhaus o ddatblygu'n cynigion ar gyfer Rheilffyrdd Craidd y Cymoedd mae Trafnidiaeth Cymru'n gweithio gyda Network Rail i gael gwybodaeth am staff a'r seilwaith er mwyn asesu cyflwr cyfredol y rhwydwaith, y risgiau sy'n gysylltiedig ag ef ar hyn o bryd ac yn y dyfodol, a ffyrdd y gellir eu rheoli.

Ymhellach, fel rhan o'r broses o drosglwyddo perchnogaeth Rheilffyrdd Craidd y Cymoedd, byddwn yn cytuno ar y cyllid sy'n ofynnol ar gyfer gweithredu, cynnal ac adnewyddu'r rheilffordd, sy'n mynd i Network Rail ar hyn o bryd. Bydd yn ystyried cyflwr y rheilffordd yn dilyn y cylch diweddaraf o waith adnewyddu gan Network Rail. Byddwn yn cytuno ar broses gyda'r Adran Drafnidiaeth hefyd i drafod diffygion cudd yn ystod cyfnod cychwynnol. Ar ôl y cyfnod hwnnw, ac yn dilyn ein buddsoddiad yn y rheilffordd, bydd hyn yn cael ei reoli trwy Trafnidiaeth Cymru. Fel rhan o'r gwaith hwn, mae Trafnidiaeth Cymru'n ystyried prosesau sy'n efelychu amddiffyniadau atebolrwydd Network Rail ei hun ar gyfer y tymor hirach. Bydd y gwaith hwn yn cael ei gwblhau fel rhan o'r gwaith diwydrwydd dyladwy dros y 18 mis nesaf.

- *Details of why section 2 of the A456 dualling programme is currently projected to be delivered 23% over the approved budget*
- *Details of using the new Mutual Investment Model of project funding to deliver section 2 of the A465 project, including what the benefits of this approach are, and how its effectiveness be evaluated*

Mae Adran 2 o'r A465 yn cael ei darparu fel contract ECI. Roedd fy natganiad ysgrifenedig ar 27 Tachwedd yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i aelodau ar yr adolygiad o'r prosiect masnachol ar gyfer yr A465, Adran 2

<http://llyw.cymru/about/cabinet/cabinetstatements/2017/A465/?skip=1&lang=cy>

Mae fy swyddogion yn parhau i reoli'r prosiect yn weithredol i nodi ffyrdd o liniaru sefyllfa'r prosiect. Fel rhan o'r gwaith hwn, rydym yn trafod nifer o faterion sy'n ymwneud â dyrannu risg yn y contract gyda Costain. Rydym yn gwbl glir ble mae'r risgiau o ran ein contract gyda Costain a byddwn yn gwneud popeth a allwn i amddiffyn trethdalwyr rhag y costau ychwanegol sylweddol hyn. Mae datrys a thrafod materion i'r fath yn broses gyfrinachol a masnachol sensitif, ac nid ydym yn gallu datgelu manylion penodol.

Unwaith y byddwn wedi cadarnhau lefel ein hatebolrwydd byddwn yn penderfynu ar y ffordd orau o ariannu unrhyw ddiffyg, gan gydnabod beth yw costau cyfle y cynnydd hwn. Bydd proffiliau cyllideb y dyfodol yn adlewyrchu'r cynnydd hwn fel y gellir ystyried yr effaith fel rhan o'r gwaith parhaus o gyflawni'r cynllun cyllid trafnidiaeth cenedlaethol. Er gwaethaf yr anghydfod, mae fy swyddogion a Costain yn gwbl ymroddedig i gyflawni'r prosiect hwn mor gyflym ac effeithlon â phosibl. Er y byddwn yn lliniaru yn erbyn cynnydd pellach mewn costau ac oedi pellach o ran amser lle bo'n bosibl, ni fyddwn yn cyfaddawdu ansawdd y prosiect yr ymrwymwyd iddo yn yr Ymchwiliad Cyhoeddus yng Ngwanwyn 2014.

I ailadrodd, nid yw adran 2 yr A465 yn cael ei ddarparu trwy ddefnyddio Model Buddsoddi Cydfuddiannol o gyllid prosiect. Yn hytrach, mae adrannau 5 a 6 rhwng Dowlais a Hirwaun yn cael eu darparu drwy ddefnyddio Model Buddsoddi Cydfuddiannol Llywodraeth Cymru a bydd yn cwblhau gwaith deuli'r A465, Blaenau'r Cymoedd.

Gyda chyllidebau cyfalaf yn dal i fod o dan bwysau na welwyd mo'i debyg o'r blaen, rydym yn gweithio'n galetach a doethach i ddenu buddsoddiad newydd ac i sicrhau bod gwariant cyfalaf yn sicrhau'r manteision gorau yn y ffordd fwyaf effeithiol. Prif nodweddion y Model Buddsoddi Cydfuddiannol yw:

- Mae'n galluogi'r sector cyhoeddus i rannu elw'r sector preifat, sy'n mynd i'r afael phryderon am enillion annisgwyl;
- Mae'r Model yn cael gwared ar wasanaethau meddal o'r contractau hyn, a oedd yn arwain at gontractau drud, anhyblyg ac yn asgwrn cynnen yn yr hen fodel PFI;
- Mae'n ymgorffori tryloywder – am gostau a pherfformiad – a'r gofyniad i adolygu effeithlonrwydd, effeithiolrwydd a pherfformiad bob dwy flynedd;
- Mae'n cael gwared ar gyfarpar, y gellir ei ariannu'n fwy effeithlon gan gyfalaf cyhoeddus;
- Mae'n cynnwys darpariaethau pwysig i sicrhau manteision cymunedol; datblygiad cynaliadwy, lle mae yna reidrwydd ar y partner preifat i'n helpu ni i gyflawni Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol; yn ogystal ag ymgorffori ein hymrwymiad i god cyflogaeth moesegol.

Cynhelir dadansoddiad Gwerth am Arian fel rhan o elfen ar wahân yn yr Achos Busnes Amlinellol ar gyfer y cynllun. Mae'n cymharu costau gwahanol fodolau caffael ar gyfer adeiladu'r cynllun, yna costau gweithredu a chynnal a chadw'r cynllun ar ôl ei gyflwyno. Bydd cyfanswm y gost yn seiliedig ar gontract i adeiladu ac yna gweithredu a chynnal a chadw'r ffordd am gyfnod (tua 30 mlynedd fel arfer) ar ôl iddi agor. Bydd y Gwerth am Arian yn yr achos busnes yn cymharu'r costau hyn gyda'r rhai sy'n ofynnol i ddarparu'r un gwasanaethau a gafaelwyd drwy ddull mwy confensiynol. Yn achos yr A465, mae'r gwaith yn parhau a bydd adroddiad yn cael ei gyflwyno i Weinidogion cyn i'r cynllun ddechrau ar y broses gaffael.

Cynsail y Model Buddsoddi Cydfuddiannol yw bod y risg yn cael ei roi i'r parti sydd fwyaf abl i ymdrin ag ef. Felly, mae'r risg adeiladu'n cael ei roi i'r sector preifat ac rydym ni'n talu am wasanaeth (yn hytrach nag am adeiladu'n uniongyrchol), felly yn achos yr A465 y gallu i ddefnyddio'r ffordd sy'n cael ei chynnal i safon y cytunwyd arni. Nid yw Llywodraeth Cymru'n talu am y gwasanaeth hwn nes ei fod ar waith, sy'n gymhelliad i'r contractwyr gyflawni'r rhaglen. Bydd arian yn cael ei dynnu o'r taliadau gwasanaeth blynyddol os nad yw'r gweithredwr yn bodloni gofynion gweithredol caeth a reolir yn weithredol gennym ni.

Mae'r prosiect yn mynd trwy'r Broses Statudol ar hyn o bryd i gael y pwerau i adeiladu'r ffordd gydag Ymchwiliad Cyhoeddus i'w gynnal ym mis Ebrill. Mae'r gwelliant hwn i'r A465 yn hanfodol i adfywiad cymdeithasol ac economaidd ardal Blaenau'r Cymoedd. Bydd yn gwella mynediad i wasanaethau, swyddi a marchnadoedd allweddol gan gefnogi mewnfuddsoddiad i ardaloedd fel Ardal Fenter Glyn Ebwy.

- *In the context of the M4 relief road project, details of the Welsh Government's assessment of what constitutes high, medium and low value for money in terms of Benefit Cost Ratios, including the basis / authority for this*
- *Details of how the decision to undertake additional work around Newport Docks has affected the Benefit Cost Ratio for the M4 relief road, including the BCR pre and post the decision, and an explanation of how both the increase in cost and the delay have affected the BCR*

Er nad yw 'Llyfr Gwyrd' y trysorlys yn nodi dosbarthiadau'r gymhareb cost a budd (BCR), mae Canllawiau'r Adran Drafnidiaeth yn cynghori mai Gwerth am Arian ar gyfer BCR yw:

- **Gwael** – is na 1.0
- **Isel** - rhwng 1.0 a 1.5
- **Canolig** - rhwng 1.5 a 2.0

- **Uchel** - rhwng 2.0 a 4.0
- **Uchel lawn** – mwy na 4.0

Mae cynlluniau trafndiaeth (rheilffordd a ffordd) sy'n cael eu hasesu o dan ganllawiau 'WebTAG' y trysorlys yn ystyried y fantais arbedion amser teithio craidd ar ei phen ei hun, ac yna efallai'n ystyried rhai materion crynhoad a chynhyrchiant ehangach. Mae cynlluniau teithio llesol yn rhoi manteision eraill fel iechyd, ansawdd aer, lleihau carbon ac arbedion sŵn mewn termau ariannol yn aml. Nid yw'r rhain yn cael eu nodi mewn termau ariannol ar gyfer cynlluniau ffyrdd na rheilffyrdd. Rydym yn defnyddio proses WeTAG fel ffordd o gofnodi manteision y seilwaith teithio llesol.

Mae BCR craidd Prosiect yr M4 yn **1.7** ar gyfer manteision amser teithio'n unig. Drwy gynnwys manteision cynhyrchiant a chrynhoad mae'r BCR yn **2.29**. Mae hyn yn cynnwys costau gwaith galluogi dociau Casnewydd ond nid yw'n rhoi manteision economaidd y mesurau hynny mewn termau ariannol. Cyhoeddwyd y manylion hyn i Ymchwiliad yr M4 ar 20 Rhagfyr 2017 gydag adroddiadau asesu economaidd ategol: <http://bailey.persona-pi.com/Public-Inquiries/M4-Newport/C%20-%20Core%20Documents/1.%20Proofs/Matt%20Jones%201.1.8.pdf>

Nid yw manteision cymdeithasol, diwylliannol ac amgylcheddol y cynllun, fel gwelliannau i ansawdd aer a sŵn yng Nghasnewydd yn cael eu rhoi mewn termau ariannol. Yn yr un modd, nid yw anfanteision amgylcheddol, fel clirio coetir, yn cael eu rhoi mewn termau ariannol, er bod ystyriaeth yn cael ei rhoi i asesu 'gwasanaethau ecosystem' i edrych ar roi'r agweddau hyn mewn termau ariannol a darparu gwybodaeth am y pwnc i helpu'r broses o wneud penderfyniadau.

Mae'r tabl isod yn dangos y newidiadau sylweddol yn y BCR sy'n deillio o'r ymrwymiad i ddileu tollau pont Hafren, a chostau gwaith y dociau fel y cyhoeddwyd ar 20/12/18 yn nogfen yr Ymchwiliad Cyhoeddus, 'Adroddiad Asesu Effaith Economaidd Ehangach diwygiedig Atodlen 2'

BCR Prosiect yr M4	Rhagdybiaeth hanner tollau (fel yr aseswyd ym Mawrth 2017)	Dileu tollau Pont Hafren (fel yr aseswyd ym Mehefin 2017)	Dileu tollau Pont Hafren a chostau gwaith y dociau wedi'u cynnwys (fel yr aseswyd yn Rhagfyr 2017)
BCR trafndiaeth	1.66	1.87	1.70
BCR yn cynnwys rhai manteision ehangach	2.27	2.52	2.29

Mantais	Senario hanner tollau (Atodlen EAR diwygiedig Mawrth 2017)	Senario dim tollau (Sensitifwydd Dim Tollau 1.3.5 Llywodraeth Cymru Mehefin 2017)	Senario dim tollau (Atodlen 2 EAR diwygiedig Rhagfyr)
BCR cychwynnol	1.66	1.87	1.70
BCR addasedig	2.27	2.52	2.29

Mae tabl o gymarebau cost a budd cynlluniau ffyrdd, rheilffyrdd a theithio llesol wedi'i gynnwys yn Atodiad B y nodyn hwn. Fodd bynnag, mae'n rhaid nodi bod yna fathau anghyson o fanteision wedi'u nodi mewn termau ariannol rhwng prosiectau a aseswyd yn erbyn canllawiau 'WebTAG' y trysorlys, sef prosiectau ffyrdd a rheilffyrdd yn gyffredinol, sy'n ystyried arbediad amser teithio'n unig, a phrosiectau teithio llesol sy'n rhoi manteision eraill mewn termau ariannol.

Mae'r BCR ar gyfer unrhyw gynllun yn fewnbwn pwysig ar gyfer arfarnu cynllun trafndiaeth yn gyffredinol, yn y broses gychwynnol o "sgrinio" cynigion a chymharu opsiynau. Fodd bynnag, dadansoddiad o fanteision economaidd ydyw, nid dadansoddiad gwerth am arian, er mwyn gweld a fyddai'r prosiect yn cyflawni canlyniad economaidd cadarnhaol pe bai'n cael ei adeiladu.

Un rhan yn unig yw'r BCR o'r broses o benderfynu ar hyfywedd prosiect ac mae'n casglu gwybodaeth am gyfran o'r holl fanteision yn unig. Er bod modd ei ddiweddarau i gynnwys manteision economaidd ehangach cysylltiadau gwell i/o swyddi a marchnadoedd, nid yw'n cynnwys, er enghraifft, y manteision cymdeithasol fel gwell mynediad i wasanaethau cyhoeddus allweddol (e.e. ysgolion, ysbytai ac ati), gwell darpariaeth ar gyfer Teithio Llesol (e.e. beicwyr, cerddwyr a phobl sy'n marchogaeth ceffylau) a chysylltedd gwell rhwng cymunedau cyfagos.

Nid yw'r BCR yn ystyried unrhyw fanteision economaidd chwaith fel gallu gwrthsefyll newid yn yr hinsawdd yn well, rheoli llygredd a chreu cynefinoedd yn well neu fanteision y cynllun yn ystod adeiladu o ran defnyddio llafur a deunyddiau lleol, penodi BBaChau lleol a gwaith a wneir gyda chymunedau lleol.

Gofynnoch am wybodaeth am y materion canlynol hefyd wrth i wybodaeth ddod ar gael:

- *Details of the timescale for the development of the regional business plans referred to on page 23 of the Economic Action Plan*

Mae'n rhaid cydweithio gyda rhanddeiliaid y rhanbarth ar gynlluniau busnes rhanbarthol – byddwn yn parchu ysbryd y bartneriaeth honno a bydd pob Prif Swyddog Rhanbarthol yn trafod amserlen ar gyfer cyflawni eu cynllun busnes rhanbarthol gyda phartneriaid yn y rhanbarth. Fodd bynnag, disgwyliwn i'r holl gynlluniau busnes rhanbarthol fod ar waith erbyn diwedd y flwyddyn.

- *Full details of the specific funds that are to be consolidated into the Economy Futures Fund, both initially at the point of launching the Fund and those that are intended to be 'transitioned' into the Fund in the longer term, (Including the amounts of the money involved)*

Rhwng nawr a diwedd y flwyddyn ariannol byddwn yn edrych yn fanwl ar y cronfeydd hynny ac yn cynnwys cymaint ohonynt â phosibl mewn un gronfa - Cronfa Dyfodol yr Economi. Gydag amser, byddem yn gobeithio cynnwys mwy o gronfeydd yn y Gronfa hon. Ni allwn bennu ffigwr ar hyn o bryd gan nad ydym yn gwybod faint o gronfeydd na pha gronfeydd fydd yn rhan o'r Gronfa yn ystod y camau cychwynnol.

Yn fy llythyr blaenorol atoch ar 21 Tachwedd dywedais y byddwn yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i chi ar yr Adolygiad o Deithio Llesol. Byddaf yn gwneud Datganiad Llafar ar Deithio Llesol ar 27 Chwefror a bydd yr adolygiad cyllido yn rhan o'r Datganiad hwnnw.

Dywedais hefyd y byddwn yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i chi am yr A465, ac rwyf wedi gwneud hynny yn gynharach yn fy ymateb.

Yn gywir

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ken', with a long, sweeping flourish above the name.

Ken Skates AC/AM

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith
Cabinet Secretary for Economy and Infrastructure

Ken Skates AC/AM
Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith
Cabinet Secretary for Economy and Infrastructure



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Rt Hon Chris Grayling MP
Secretary of State for Transport
Department for Transport

transportsecretary@dft.gsi.gov.uk

4 October 2017

Dear

Chris,

I would like to follow up on our constructive meeting on 7 September.

I am glad we had the opportunity to meet and agree the way forward on the issues outstanding that would facilitate your authority for the Welsh Government to proceed to issue the tender documentation. We agreed that there was sufficient agreement to proceed with the procurement process and issue the tender documents on 26 September.

Following a period of intense work by our officials, we issued the tender documents on Thursday 28 September. Although this was two days later than you and I had targeted, our officials achieved a significant milestone and I would like to thank you for your support in helping us reach this outcome. I would also like to thank you for the hard work and commitment from your officials, particularly during days prior to issuing the documents.

In our meeting we discussed our budgetary positions and the financial context we find ourselves dealing with as part of the devolution of franchising functions. You recognised the Arriva Trains Wales (ATW) has seen cost growth since it was let, in common with other franchises across the UK. In turn I recognised that the track access charge adjustment mechanism, which was a feature of the ATW franchise, is an important part of the funding landscape.

We discussed a shared desire to address the underlying issues, and agreed that discussions should continue between the Welsh Government, Wales Office and HM Treasury as we seek resolution to the financial implications. On this basis I have been content for my officials to sign the Funding and Outputs Agreements in Principle.

In our discussion we recognised that the Welsh Government has approached the procurement of the franchise from a different perspective to the Department for Transport, reflecting how we were intending to achieve our outcomes and how we would manage risks.

Following your offer at our meeting, your officials met with mine to share their experience of how they have approached getting the maximum commercial benefits from franchise procurements. This has helped in our efforts to drive value through our franchise agreement, and will support the case for an appropriate funding settlement from HM Treasury.

We also discussed the importance of stakeholder management, and importantly, where responsibility will reside once the Core Valley Lines asset is transferred to the Welsh Government. I agreed that the Welsh Government should be responsible for working with stakeholders in Wales on matters relating to our actions. You agreed that the UK Government would remain responsible for matters arising across the UK. This provides the right level of accountability and responsibility as we work to deliver our ambitions for the railway.

In relation to these latter points, the First Minister provided an update on Friday 29 September on the Welsh Government's discussions with rail unions, begun by Wales TUC. These discussions form part of how we take forward our ambition to continue to improve the accessibility of our public transport system and follow the National Assembly for Wales' Economy, Infrastructure and Skills Committee recommendation for robust passenger and stakeholder engagement. In doing so we are building upon a clear public response in our consultations, and reflect our duty to provide a transport system that can be accessed by disabled people in Wales,

As a result we have set out a series of commitments, made in addition to the published tender documents, which mean we can move ahead with confidence on our plans for the future Wales & Borders Rail Service and South Wales Metro, and reduce the risk of disruption not only in Wales but across the UK rail network as a result of our transformation of the Core Valley Lines. My officials have now clarified what this means as assumptions for bidders, and I understand this has been shared with your officials.

Based on current service provision on Wales and Borders heavy rail services I do not expect there to be a cost implication for these commitments. Separately, in relation to South Wales Metro services where infrastructure solutions define the type and operation of rolling stock required, these commitments clarify our position and my officials have informed bidders that they can assume the availability of additional, time limited funding to support these ambitions. This funding reflects a future requirement, and therefore it is not my intention to include this additional funding as part of the discussions for an appropriate settlement with HM Treasury that will reflect the growth in costs during the current franchise.

We continue to share common ground on the matter of the advantages of vertical integration for the benefit of passengers. You agreed with the principle that the Welsh Government should be better able to influence decisions that affect the network on which its rail services will operate and noted our suggested that a step towards this could be achieved through two places on the Network Rail Wales Route Board. I understand that my officials have been contacted by the Network Rail Wales Route Managing Director to take this forward.

You also restated your commitment to providing the £125m (2014 prices) contribution to the Valley Lines scheme agreed in November 2014, noting that the Welsh Government would be able to determine how this funding was spent on the future of rail services. Our discussion touched on the degree of flexibility that the Welsh Government could have around the timing of this funding. I understand that this is now being progressed between our officials and officials from HM Treasury.

In terms of the transfer of the Core Valley Lines asset, we agreed that discussions were progressing satisfactorily. You offered to follow up with Network Rail to ensure that we have arrangements in place to deal with the transition of ownership, which will help ensure that Network Rail can meet their obligation to transfer an asset in the appropriate condition. You also offered to follow up with Network Rail about the Welsh Government's ability to access Network Rail's infrastructure insurance mechanism. I understand that both these matters are now being progressed by officials.

Finally, it remains vital that rail investment provides benefits across Wales. Passengers across South Wales will be looking forward to the promised start of bi-mode services this autumn, bringing with it the significant increase in capacity on rush-hour services. With the introduction of the new Intercity Express trains passengers in Pembrokeshire must receive the same quality of service as those in Paddington. I also look forward to an update on the development of plans to improve journey times and connections between Swansea and Cardiff, south Wales, Bristol and London, station improvements at Cardiff and Swansea, and, crucially, progress on plans to improve journey times and connections across north Wales. I am happy for my officials to be involved in the development of this work.

*Yours ever,
Ken*

Ken Skates AC/AM

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith
Cabinet Secretary for Economy and Infrastructure

Atodiad B

Cynllun	BCR*	Nodiadau
Prosiect M4	1.7	Manteision amser teithio craidd. Ffynhonnell: Tystiolaeth Ymchwiliad M4
Prosiect M4	2.29	Yn cynnwys rhywfaint o gynhyrchiant a chrynhoad ehangach: Tystiolaeth Ymchwiliad M4
HS2	Currently Estimated to be 1.9 - 2.3	Amcangyfrifir y BCR drwy ddefnyddio dadansoddiad o gost a budd cymdeithasol. Felly, mae'r manteision a amcangyfrifir yn cynnwys yr effeithiau uniongyrchol ar gyfer teithwyr trên ac effeithiau anuniongyrchol ar y boblogaeth ehangach. Mae'r BCR (ac eithrio effeithiau economaidd ehangach) ar gyfer y cynllun HS2 wedi amrywio rhwng 1.8 a 2.2 gyda newidiadau mewn costau, rhagdybiaeth o ran patrwm gwasanaethau, a dulliau modelu. Pan mae amcangyfrifon o effeithiau economaidd ehangach yn cael eu cynnwys, amcangyfrifwyd bod y BCR rhwng 2.2 a 2.7. Mae'r achos economaidd diweddaraf (Gorffennaf 2017) yn cyfrifo BCR o 1.9 (ac eithrio Effeithiau Economaidd Ehangach (WEI) a 2.3 (yn cynnwys WEI) ar gyfer y cynllun. Gweler: http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN00316/SN00316.pdf https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/634196/speed-two-phase-two-economic-case.pdf
Crossrail	1.97	
Metro De Cymru	1.82	Achos Busnes Amlinellol
Trydaneiddio Great Western	1.13	Datganiad y Gweinidog Trafnidiaeth, Jo Johnson 16/1/18
Adrannau 5 a 6 yr A465 Blaenau'r Cymoedd	1.05	Manteision amser teithio craidd: Adroddiad Asesu'r Cynllun Gorffennaf 2017
	1.2	Yn cynnwys rhywfaint o gynhyrchiant a chrynhoad ehangach. Ffynhonnell: Adroddiad Asesu'r Cynllun Gorffennaf 2017
A483 Ffordd Osgoi'r Drenewydd	3	
A470 Cwm-bach i Bontnewydd-ar-Wy	1.05	
A303 Stonehenge	0.3-0.5	Manteision trafndiaeth craidd
A303 Côr y Cewri	1.3-1.7	Yn cynnwys rhai manteision ehangach
A9 Ffordd Ddeuol (yr Alban)	0.78	Gweler: https://www.transport.gov.scot/media/6727/a9-dualling-programme-ca-for-investment-main-report-september-2016.pdf
A40 Llandewi Felfre i Gylchfan Penblewin	Amcangyfrif o 1.0	Achos Busnes WEFO

Gwella Cyffordd 28 yr M4	10	Gwerth manteision cysylltiedig â'r cynllun yw tua £ 795M.
A470 Maes yr Helmau i Cross Foxes	2.42	
A487 Pont ar Ddyfi	0.4	
Trefi Teithio Cynaliadwy	2.6 - 8	<p>Ymchwil Prifysgol Leeds ac Atkins ar gyfer yr Adran Drafnidiaeth, yn rhoi'r canlynol mewn termau ariannol:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Llai o gostau seilwaith • Llai o ddamweiniau ar y ffyrdd • Ansawdd aer gwell • Lefel sŵn is • Lefelau CO2 is • Gostynigadau mewn trethi anuniongyrchol • Lleihau tagfeydd <p>Ffynhonnell: http://www.its.leeds.ac.uk/aoss/15/cases.html</p>
Cynlluniau Rhannu Ceir	1.95 – 6	
Cynlluniau Teithio Personol	4.5 – 31.8	

* Cymarebau cost a budd (BCR) wedi'u casglu o Achosion Busnes a/neu astudiaethau a gyhoeddwyd. Nodir bod manteision a roddwyd yn nhermau ariannol yn amrywio ar gyfer gwahanol brosiectau, gyda'r amrywiad mwyaf mewn prosiectau ffyrdd/rheilffyrdd sy'n defnyddio Llyfr Gwyrdd/canllawiau WebTAG y Trysorlys ac astudiaethau teithio llesol. Mae'r celloedd glas yn dangos cynlluniau a aseswyd ar delerau cymharol â Phrosiect yr M4 Casnewydd.