

Papur Tystiolaeth cyn Sesiwn Graffu'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus – 4.06.18

Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus (PSO) Gwasanaeth Awyr Oddi Mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn

ADRAN 1: Canfyddiadau pwysicaf adolygiad RPS/Northpoint ac unrhyw gamau gweithredu y mae Llywodraeth Cymru wedi cytuno i'w cyflawni sy'n deillio o'r canfyddiadau.

ADRAN 2: Eglurhad o'r sefyllfa gytundebol bresennol.

ADRAN 1: Canfyddiadau pwysicaf adolygiad RPS/Northpoint ac unrhyw gamau gweithredu y mae Llywodraeth Cymru wedi cytuno i'w cyflawni sy'n deillio o'r canfyddiadau.

Ar ddechrau 2016, comisiynodd Llywodraeth Cymru adolygiad trylwyr o'r Gwasanaeth Awyr PSO, a gynhaliwyd gan arbenigwyr hedfan allanol RPS a Northpoint Aviation. Mae PSO yn wasanaeth sy'n cael ei ariannu drwy gyllid cyhoeddus na fyddai'n gweithredu'n fasnachol fel arall. Ystyriodd yr adolygiad amrediad eang o faterion ar gyfer dyfodol y gwasanaeth, gan gynnwys cyd-destun eang, marchnata ac amodau'r farchnad, dewisiadau o ran lleoliadau, meysydd awyr, cwmnïau hedfan, rheoleiddio, perchnogaeth, diogelwch, amserlennu, cylchdroadau, materion technegol ac amrediad o faterion eraill. Isod mae crynodeb lefel uchel o ganfyddiadau pwysicaf yr adolygiad.

Canfyddiadau

- Roedd yr adolygiad yn argymhell yn gryf y dylai'r Gwasanaeth Awyr PSO Oddi Mewn i Gymru rhwng Caerdydd ac Ynys Môn barhau.
- Roedd y llwybr wedi dioddef methiant yn y gorffennol yn bennaf oherwydd y detholiad o weithredwyr bach nad oedd ganddynt sicrwydd ariannol.
- Roedd yr awyrennau llai o faint, amseroedd hedfan anghyson a materion diogelwch sy'n gysylltiedig â gweithredwyr bach a'u hawyrennau wedi atal teithwyr rhag dewis y gwasanaeth hwn.
- Er gwaethaf y methiannau blaenorol, mae cyfle gwirioneddol yn awr i atgyfnerthu a datblygu'r gwasanaeth ar gyfer y dyfodol.
- Byddai cwmni hedfan mwy o ran maint a sylwedd a chanddo awyrennau mwy o faint yn gwella argraff y cwsmeriaid o'r gwasanaeth a'u hyder ynddo, a byddai hynny'n cynyddu'r galw.

- Mae cost darparu cymhorthdal i weithredwr mwy yn debygol o fod yn uwch; fodd bynnag, mae'r cynnydd yn y gost yn debygol o arwain at gynnydd mewn Gwerth Ychwanegol Gros.
- Adeg yr adolygiad, roedd y Gwerth Ychwanegol Gros a gynhyrchwyd gan y PSO bron â bod yn gyfwerth â chost y cymhorthdal a dalwyd i'r gweithredwr ar yr adeg honno.
- Ceir cyfleoedd i wella Maes Awyr Ynys Môn a fyddai, yn ei dro, yn gwella llwyddiant y PSO, ac yn cynyddu'r manteision economaidd i Ogledd-orllewin Cymru.

Camau Gweithredu ac Amserlenni

- **Tachwedd 2014:** Dechreuodd Links Air weithredu contract 4 blynedd ar ôl ennill tendr llawn a chystadleuol (2 ymgeisydd – Links Air a Van Air).
- **Hydref 2015:** Ataliwyd Tystysgrif Weithredu Links Air gan reoleiddiwr hedfan y DU, yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA) ar sail diogelwch.
- **Ionawr 2016:** Rhoddodd Links Air y gorau i weithredu'r gwasanaeth, a hynny'n ddirybudd (prynhawn Gwener).
- **Ionawr 2016:** Camodd City Wing a North Flying i'r adwy i weithredu contract 3 wythnos ar y cyd, gan sicrhau bod y gwasanaeth yn parhau, tra roedd proses gaffael gystadleuol yn cael ei chynnal. Dechreuodd y gwasanaethau ar y bore dydd Llun.
- **Chwefror 2016:** Enillodd Van Air gontract brys am 7 mis (3 ymgeisydd – Van Air, Eastern Airways a North Flying).
- **Gwanwyn 2016:** Cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith adolygiad llawn o'r gwasanaeth awyr PSO, a gynhaliwyd gan arbenigwyr allanol, sef RPS a Northpoint Aviation.
- **Medi 2016:** Estynnwyd contract Van Air i fis Mai 2017 wrth i'r adolygiad o'r gwasanaeth gael ei gwblhau.
- **Mawrth 2017:** Ataliodd y CAA Drwydded Cludwr Tramor Van Air (a oedd yn ei alluogi i hedfan yng ngofod awyr y DU) ar sail diogelwch. O ganlyniad uniongyrchol i hynny, cafodd Citywing, sefydliad partner Van Air, ei ddiddymu yn fuan wedyn, gan olygu nad oedd modd i Van Air gyflawni'r contract yn llwyddiannus).
- **Mawrth 2017:** Penodwyd Eastern Airways drwy gontract treigl brys am 1 mis, er mwyn sicrhau bod y gwasanaeth yn parhau. Dechreuodd y gwasanaethau ar y bore dydd Llun.
- **Gorffennaf 2017:** Cyhoeddodd y Prif Weinidog y byddai Llywodraeth Cymru yn parhau i gefnogi'r PSO rhwng Caerdydd ac Ynys Môn yn yr hirdymor.
- **Rhagfyr 2017:** Estynnwyd contract Eastern Airways tan fis Mawrth 2018.
- **Ionawr 2018:** Cyhoeddwyd yr adroddiad terfynol gan Lywodraeth Cymru.
- **Mawrth 2018:** Estynnwyd contract Eastern Airways tan fis Medi 2018.

Dechreuodd yr adolygiad o'r gwasanaeth mewn cyfnod o ansicrwydd mawr i'r PSO, oherwydd y newidiadau gwleidyddol ac economaidd a oedd yn wynebu Cymru a'r DU. Ystyriwyd canlyniad refferendwm yr Undeb Ewropeaidd, ochr yn ochr â newid yn y rheoliadau hedfan ar gyfer awyrennau llai ar wasanaethau wedi'u trefnu ar hyd a lled y DU a methiant ail weithredwr mewn cyfnod o tua 15 mis.

Cafodd cwmpas cychwynnol yr adolygiad ei ymestyn yn sylweddol yn unol â'r newidiadau uchod, a arweiniodd at ganlyniadau amrywiol a chanfyddiadau cymhleth o nifer o astudiaethau gwahanol a gynhaliwyd mewn cyfnod o 12 mis. Yna roedd yn rhaid cyfuno'r rhain i ddarparu

darlun unigol cyffredinol a fyddai'n galluogi'r ymgynghorwyr i wneud argymhellion cadarn a chlir i'r Gweinidogion ar ddyfodol y PSO.

Derbyniwyd nifer o adroddiadau technegol drafft gan swyddogion yn ystod 2016 a dechrau 2017 a fu'n destun her sylweddol yn dilyn hynny. Roeddem am sicrhau bod y dystiolaeth a gyflwynwyd yn gadarn a chlir, ac fe wnaethom weithio gyda'r ymgynghorwyr i symleiddio cymaint o'r wybodaeth dechnegol â phosibl.

Er bod canfyddiadau cyffredinol yr adroddiad a'r argymhellion i gadw a datblygu'r gwasanaeth wedi'u hesbonio'n glir erbyn mis Gorffennaf, cynhaliwyd y broses uchod o symleiddio a mireinio'r adroddiad cyhoeddedig yn ail hanner 2017, gan alluogi i'r adroddiad terfynol gael ei gyhoeddi ym mis Ionawr 2018.

Mae parhau i ddarparu cyswllt awyr oddi mewn i Gymru drwy'r PSO rhwng Caerdydd ac Ynys Môn yn flaenoriaeth Weinidogol glir a pharhaus. Mae hyn yn cynnwys uchelgeisiau i ddatblygu'r llwybr yn sylweddol yn ystod tymor y contract nesaf, a cheisio cynyddu nifer y teithwyr ar y llwybr i'r graddau a fydd yn galluogi i awyren fwy gael ei defnyddio a fydd yn cynnwys oddeutu 30 o seddi. Bydd hyn yn cyflwyno cyfleoedd i wneud mwy gyda'r awyrennau yn ystod 'amser segur y PSO' - er enghraifft, ganol dydd, gyda'r nos neu ar benwythnosau, ac mae potensial i leihau lefel y cymhorthdal sy'n ofynnol i weithredu'r llwybr.

Yn ogystal â datblygu'r PSO presennol, mae gan Weinidogion Cymru uchelgeisiau hefyd i gynyddu'r cysylltiadau awyr o Gymru i rannau eraill o'r DU sy'n bwysig yn economaidd. O'r herwydd, mae swyddogion wedi bod yn gweithio i ddatblygu achos economaidd dros gyfres o wasanaethau awyr PSO newydd sy'n cysylltu Cymru â rhannau eraill o'r DU, megis yr Alban, gogledd a dwyrain Lloegr a Llundain. Wrth baratoi ar gyfer Brexit, mae'n rhaid inni wneud pob ymdrech i sicrhau bod Cymru mewn sefyllfa economaidd gadarn. Mae 80% o allforion Cymru yn mynd i weddiill y DU, felly mae'n hollbwysig ein bod yn sicrhau y gellir teithio'n gyflym a chyfleus i rannau eraill o'r DU er mwyn cefnogi busnesau Cymru. Bydd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth yn gwneud datganiad ar y llwybrau awyr PSO newydd arfaethedig maes o law.

Amlinellir y sefyllfa gytundebol ddiweddaraf yn Adran 2.

Sicrhau cwmni awyrennau mwy cadarn a gwydn i weithredu'r llwybr

Mae wedi dod yn amlwg bod angen gweithredwr mwy o faint sy'n fwy cadarn a gwydn er mwyn sicrhau llwyddiant a sefydlogrwydd y PSO yn yr hirdymor. Mae Llywodraeth Cymru wedi sicrhau (o dan contract tymor byr) gweithredwr o'r fath yn Eastern Airways, sy'n ddeiliad trwydded Math A.

Yn y byd hedfan, mae dau fath o ddeiliaid trwydded - Math A a Math B. Mae deiliaid trwydded Math A yn gallu gweithredu awyrennau mawr, ac maent yn fusnesau cadarn a sefydlog sy'n cael eu rheoleiddio'n fanwl (gan gynnwys profion ariannol) gan reoleiddiwr hedfan y DU, sef yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA). Fel arfer mae deiliaid trwydded Math B yn gwmnïau hedfan bach, preifat nad oes ganddynt sefydlogrwydd ariannol, sydd â fflyd fechan o awyrennau. Nid yw'r CAA yn rheoleiddio gweithredwr Math B i'r un graddau â gweithredwyr Math A.

Cyn i Eastern Airways gymryd cyfrifoldeb dros y PSO ym mis Mawrth 2017, roedd Llywodraeth Cymru wedi rhoi contract i weithredwyr Math B i gyflenwi'r gwasanaeth yn y gorffennol. Roedd hyn yn bennaf oherwydd maint yr awyrennau yr oedd eu hangen i weithredu ar Ynys Môn, ond roedd cost yn ffactor hefyd. Ystyrir y byddai cael cwmni hedfan Math A yn gweithredu'r PSO yn arwain at fanteision a chyfleoedd hirdymor sylweddol nad ydynt wedi bod ar gael yn y gorffennol. Mae Eastern Airways eisoes wedi gwneud cynnydd arwyddocaol o ran cynyddu nifer y teithwyr sy'n defnyddio'r llwybr (cynnydd o tua 40% o gymharu â'r flwyddyn flaenorol) ac wedi sicrhau 'trefniant cyswllt' gyda Flybe i ddarparu manteision eraill i deithwyr megis cyfleoedd rhannu codau a gweledd eang ar systemau archebu.

Datblygu'r llwybr a chynyddu capasiti awyrennau

Yn ystod y 12 mis diwethaf mae Eastern Airways wedi sefydlogi'r llwybr, wedi adfer hyder teithwyr ac wedi llwyddo i gynyddu nifer y teithwyr bron 40% o gymharu â'r flwyddyn flaenorol, sy'n dangos pan fydd gweithredwr sefydledig, mwy o faint yn rhedeg y llwybr bod potensial amlwg i ehangu'r PSO. Dyma rai o lwyddiannau'r flwyddyn ddiwethaf:

- Y ffactor llwyth blynyddol cyfartalog yn ystod 2017/18 oedd 79%, o gymharu â ffactor llwyth cyfartalog o 65% ar lwybrau domestig eraill Caerdydd.
- Cafodd 13,845 o deithwyr eu cludo ar y gwasanaeth; cynnydd o tua 40% o gymharu â'r flwyddyn flaenorol. Rydym yn gweld cynnydd yn awr yn nifer y teithwyr sy'n debyg i'r rhai a gofnodwyd pan lanswyd y gwasanaeth gyntaf 10 mlynedd yn ôl pan oedd niferoedd y teithwyr ar eu huchaf.
- Yn ystod 2017, gadawodd 94% o'r hediadau ar amser neu o fewn awr o'r amser gadael a drefnwyd. Dim ond 11 munud oedd yr amser oedi cyfartalog ar gyfer y PSO; o gymharu ag oedi cyfartalog o 15 munud ar hediadau eraill Caerdydd.
- Yn ystod 2017/18, gweithredwyd 97% o'r hediadau. O'r 23 hediad y bu'n rhaid eu canslo, canslwyd 8 am resymau technegol ac roedd 15 yn ymwneud â'r tywydd naill ai yng Nghaerdydd neu ar Ynys Môn.

Bydd y tendr newydd yn ceisio sicrhau twf ar y llwybr, hyblygrwydd o ran y ddarpariaeth a gwelliannau i'r gwasanaeth. Byddwn yn gofyn i'r farchnad ymateb drwy awgrymu'r ffyrdd gorau i gyflawni'r dyheadau hyn.

Trefniadau Diogelwch Maes Awyr Ynys Môn

Mae gwella'r trefniadau diogelwch ym Maes Awyr Ynys Môn yn faes lle y gellid sicrhau manteision. Gallai'r manteision hyn gynnwys:

- Gallu'r gweithredwr i ddefnyddio awyren fwy, a fyddai'n cludo nifer fwy o deithwyr;
- Y gallu i deithwyr gyrraedd 'yn lân' ym Maes Awyr Caerdydd a mynd yn syth i'w hediad cysylltiol yn hytrach na dod oddi ar awyren yn yr adran cyraeddiadau a gorfod mynd yn ôl drwy'r ardal wirio a diogelwch ar gyfer unrhyw deithiau i gyrchfannau eraill.

Deallir y bydd angen buddsoddiad cyfalaf ym Maes Awyr Ynys Môn ac amrywiad i'r gweithdrefnau gweithredol yn y maes awyr er mwyn cyflawni cydymffurfiaeth â threfniadau diogelwch perthnasol yr Adran Drafnidiaeth ac felly sicrhau'r manteision cysylltiedig.

Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo i ymchwilio i'r opsiwn hwn ymhellach a bydd yn ystyried a ellir gwneud unrhyw fuddsoddiad priodol ac, os felly, sut. Yn hyn o beth, byddwn yn ymgysylltu â grŵp rhanddeiliaid allweddol i gydweithio er mwyn sicrhau bod unrhyw benderfyniadau a wneir yn y dyfodol yn berthnasol i Faes Awyr Ynys Môn. Mae'r rhanddeiliaid hyn yn cynnwys Cyngor Ynys Môn, gweithredwr y maes awyr, y Weinyddiaeth Amddiffyn (RAF Fali), Maes Awyr Caerdydd, y CAA, a'r Adran Drafnidiaeth yn Llywodraeth y DU.

ADRAN 2: Esboniad o'r sefyllfa gytundebol bresennol

Mae'r PSO rhwng Caerdydd ac Ynys Môn wedi profi nifer o fethiannau sydd wedi cael cryn gyhoeddusrwydd ac sydd, yn fwyaf diweddar, wedi bygwth cau'r gwasanaeth ar unwaith. Er mwyn lliniaru'r bygythiad hwn, mabwysiadwyd dull gweithredu ar sail risgiau gan ddisodli'r cwmni hedfan a oedd yn methu gyda'r gweithredwr presennol, Eastern Airways. Eastern Airways oedd ein dewis cyntaf am mai hwy oedd yr ail ymgeisydd addas ym mhroses dendro mis Chwefror 2016 (enillwyd y tendr gan Van Air). Ni dderbyniwyd unrhyw ddatganiadau o ddiddordeb ffurfiol gan gwmnïau hedfan eraill o ran gweithredu contract presennol Eastern Airways.

Oherwydd yr amgylchiadau brys ac anarferol a arweiniodd at y contract gyda Eastern Airways fe wnaethom sefydlu contract treigl brys am 1 mis. Mae'r cwmni hedfan yn gweithredu dau wasanaeth y dydd rhwng Caerdydd ac Ynys Môn sy'n galluogi teithiau busnes i'r ddau gyfeiriad. Roedd y contract hwn yn caniatáu amser i Weinidogion Cymru ystyried dyfodol y PSO a lliniaru methiannau tebyg gan weithredwyr yn y dyfodol. Mae gan Weinidogion y gallu i derfynu'r contract dros dro unrhyw adeg - sef pan fydd y contract newydd ar waith i bob pwrpas.

Yn ystod y chwe mis diwethaf rydym wedi bod yn ceisio rhanddirymu'r rheoliadau diogelwch ym Maes Awyr Ynys Môn ac rydym wedi cysylltu â'r CAA a'r Adran Drafnidiaeth. Mae potensial i'r rhanddidymiad arwain at fanteision sylweddol i'r PSO, drwy alluogi i awyrennau sy'n pwyso hyd at 15 tonn (yn hytrach na <10 tonn) hedfan i mewn ac allan o Ynys Môn. Byddai hyn yn caniatáu i awyrennau â 30 sedd gael eu defnyddio ar y llwybr – a fyddai'n creu cynnydd o 50% yn y seddau sydd ar gael i deithwyr a fyddai, yn ei dro yn annog twf cynaliidwy ac yn cyflawni'r cynnydd yn y galw gan deithwyr y mae Eastern Airways wedi'i brofi yn ystod y 12 mis diwethaf. Byddai cymeradwyo'r rhanddirymiad hwn yn galluogi i gwmnïau hedfan mwy sylweddol (Math A) gynnig am y gwasanaeth. O'r herwydd, penderfynwyd gohirio'r broses gaffael tra roeddem yn ymchwilio ymhellach i hyn.

Yn anffodus, hysbyswyd swyddogion yn ddiweddar na fydd y rhanddirymiad hwn yn cael ei ganiatáu. Er bod hyn yn siomedig iawn, mae wedi rhoi eglurder inni ac rydym yn paratoi i gaffael contract 4 blynedd newydd ar gyfer y gwasanaeth yn awr. Rhagwelir y bydd y broses gaffael yn dechrau ym mis Mehefin. Bydd y broses gaffael yn ceisio sicrhau gweithredwr hirdymor, gyda'r bwriad o sicrhau bod y dyheadau twf ar gyfer y gwasanaeth yn cael eu gwireddu. Bydd y broses gaffael yn para am o leiaf 6 mis, er mwyn cydymffurfio â'r amserlenni gorfodol. Byddwn yn hysbysu'r Pwyllgor pan fydd y contract wedi'i lansio.

