

## **YMCHWILIAD DATBLYGU TRAFNIDIAETH CYMRU YN Y DYFODOL**

### **Ymweliad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau â Manceinion - 17 Ionawr 2019**

#### **Yn bresennol:**

Aelodau'r Pwyllgor: Russell George (Cadeirydd); Mark Reckless AC; David Rowlands AC; Jack Sargeant AC; Joyce Watson AC.

Swyddogion: Lara Date/Amy Knox (Tîm Clercio); Andrew Minnis (Gwasanaeth Ymchwil)

#### **Y THEMÂU SY'N DOD I'R AMLWG**

- Mae strwythurau a pholisïau sy'n integreiddio/ystyried pob math o drafnidiaeth, yn ogystal â theithio llesol, yn hanfodol.
- Mae strwythurau a pholisïau sy'n integreiddio ar draws meysydd polisi hefyd yn hanfodol (e.e. cynllunio defnydd tir, iechyd, addysg, sgiliau);
- Mae modelau llywodraethu lluosog yn bodoli, a phob un wedi'i siapio gan eu hanes eu hunain. Mae hyn yn golygu bod modd bod yn hyblyg a theilwra strwythurau er mwyn datblygu, ond gall hefyd arwain at gymhlethdod sy'n deillio o'r angen i reoli etifeddiaeth dulliau gweithredu'r gorffennol a diffyg dealltwriaeth y cyhoedd am bwy sy'n gyfrifol am swyddogaethau;
- Mae daearyddiaeth gydlynol yn bwysig ac mae traddodiad o gydweithio/dull gweithredu o'r gwaelod i fyny yn fuddiol – e.e. cydnabod bod buddsoddiad yn y canol o fudd i bawb;
- Nid yw cynllunio trafnidiaeth yn cydnabod ffiniau – mae angen cydweithio y tu hwnt i ffiniau;
- Mae cynllunio hirdymor sy'n torri ar draws cylchoedd etholiadol yn ddymunol;
- Y farn oedd bod manteision ac anfanteision yn perthyn i'r gwahanol strwythurau (statudol/anstatudol/partneriaeth). Dyma'r prif faterion a ddaeth i'r amlwg:
  - Mae angen i'r strwythurau fod yn gadarn;
  - Mae'n bwysig bod cynlluniau a swyddogaethau yn dryloyw, yn ogystal â gwaith craffu. Yn gyffredinol, cynhelir cyfarfodydd bwrdd yn gyhoeddus, a chyhoeddir papurau, ac eithrio lle mae cyfiawnhad mewn eitemau preifat;
  - Dylid cyflwyno cynlluniau a pholisïau mewn modd sy'n hygyrch i'r cyhoedd, a dylid gwneud ymdrech i sicrhau bod pobl yn deall rolau a strwythurau;
  - Mae dull partneriaeth/cydweithredol – gan ddod â llywodraeth leol a chanolog at ei gilydd, ond hefyd busnesau a rhanddeiliaid lleol – i'w weld yn ddymunol;

- Atebolrwydd – gan gynnwys democratiaeth leol lle defnyddir pwerau/cyfrifoldebau llywodraeth leol;
  - Yr angen i fod â digon o bwerau gweithredol (e.e., i gaffael, penodi staff a gwneud penderfyniadau ar flaenoriaethu cyllid ac ati);
  - Roedd enghreifftiau lle'r oedd statws statudol wedi lleihau partneriaeth, ond nid oedd hyn o reidrwydd yn ganlyniad anochel i statws statudol;
  - Ymgynghori, ymgysylltu â grwpiau buddiant, a chynrychiolaeth ganddynt ac ati.
- Cafodd swyddogaethau trafndiaeth eu cyflawni ar wahanol lefelau sy'n adlewyrchu amgylchiadau lleol gwahanol. Mewn rhai achosion, roedd hyn i'w weld yn gymhleth ac yn gallu'i gwneud yn anodd deall pwy sydd â chyfrifoldeb;
  - Ymddengys bod eglurder ynghylch yr hyn a gyflawnir ar lefelau llywodraethu gwahanol a strwythurau effeithiol i gydlynu swyddogaethau yn ddymunol;
  - Caiff ystod o ffynonellau cyllid eu defnyddio – mewn rhai achosion, roedd hyn i'w weld yn gwneud cyllid yn gymhleth, yn anhyblyg ac yn ansicr. Mae trefniadau cyllido hirdymor clir i'w gweld yn ddymunol;
  - Mae ystyried priffyrdd/rôl mewn priffyrdd yn bwysig (er enghraifft, effaith tagfeydd ar wasanaethau bws);
  - Potensial i ystyried sut y gall corff cenedlaethol (TfN/Trafnidiaeth Cymru) gydlynu swyddogaethau a weinyddir ar lefel is – e.e. tocynnau smart lle mae systemau cefn swyddfa TfN yn integreiddio systemau tocynnau gwahanol ar draws y rhanbarth.
  - Bydd yn ddefnyddiol i strwythurau Cymru a Lloegr ddysgu oddi wrth ei gilydd, er enghraifft wrth ddefnyddio pwerau bws newydd, datblygu tocynnau smart a dulliau trwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat.

### **AWDURDOD CYFUNOL MANCEINION FWYAF/TRAFNIDIAETH** **MANCEINION FWYAF (TFGM)**

**Cyfarfod â Rod Fawcett, Pennaeth Polisi, a Nicola Kane, Pennaeth Cynllunio Strategol.**

**Transport for Greater Manchester** yw'r corff gweithredol trafndiaeth ar gyfer awdurdod cyfunol Manceinion Fwyaf, sy'n cynrychioli'r 10 awdurdod lleol yn rhanbarth Manceinion Fwyaf, sydd ag ystod o boblogaethau ac anghenion (poblogaeth gyfunol o 2.8m). Yn ofodol, mae daearyddiaeth economaidd y ddinas-ranbarth yn ei gwneud hi'n synhwyrol ymgymryd â chynllunio a chyflawni trafndiaeth gyfunol, gydag agendâu polisi

cyhoeddus allweddol eraill, fel datblygu economaidd a chynllunio gofodol. Tua hanner miliwn yw poblogaeth dinas Manceinion.

Cyflwynwyd hanes o gydweithredu dinas-ranbarth a 'thonnau' o ddatganoli pwerau a swyddogaethau trafndiaeth dros amser - felly mae awdurdodau lleol Manceinion Fwyaf wedi arfer â chydweithio gan eu bod wedi gwneud hynny fwyfwy dros y degawdau.

Cyflwynwyd tramiau ym 1992, ac yn 2009 cyhoeddwyd dogfen arloesol Adolygiad Economaidd Annibynnol Manceinion (MIER) a nododd yr heriau allweddol y mae'r rhanbarth yn eu hwynebu, gan dynnu sylw at anghenion llywodraethu, sgiliau a thrafnidiaeth y rhanbarth. Arweiniodd hyn at lobïo am strwythur llywodraethu mwy cadarn ar gyfer Manceinion Fwyaf, a arweiniodd at sefydlu awdurdod cyfunol statudol.

Clywodd Aelodau'r Pwyllgor fod y model llywodraethu hwn yn cael ei lywio gryn dipyn o'r gwaelod i fyny gan awdurdodau lleol cyfansoddol eu hunain. Roedd rheoli rhai materion allweddol ar draws y ddinas-ranbarth yn dangos nad oedd trefniant cydbwyllgor ar gyfer trafndiaeth yn ddigonol a bod angen trefniant llywodraethu mwy cadarn, gyda chorff sy'n gallu dod â thrafnidiaeth, datblygu economaidd a chynllunio ynghyd - gan arwain er enghraifft at fframwaith gofodol Manceinion Fwyaf.

Mae'r awdurdod cyfunol a TfGM (y weithrediaeth drafndiaeth) ill dau'n gyrrff statudol. Penodir cyfarwyddwyr TfGM gan yr awdurdod cyfunol, sy'n gwneud y prif benderfyniadau strategol, cyllid a pholisi mewn perthynas â thrafnidiaeth. Roedd manteision bod yn statudol o'i gymharu â statws cydbwyllgor yn cynnwys y gallu i gaffael ac i gyflogi staff yn uniongyrchol, i gontractio ac i gael cyllid - h.y. mwy o annibyniaeth a phwerau gweithredol eu hunain.

Adolygwyd TfGM yn y gorffennol - un model fyddai cyfuno TfGM â'r awdurdod cyfunol fel y gwnaed yn Leeds, ond mae'n bwysig nodi y gallai newidiadau llywodraethu a sefydliadol o'r fath amharu ar bethau. Fodd bynnag, gallai swyddogaethau trafndiaeth symud i'r awdurdod cyfunol yn y pen draw o hyd.

O ran gwneud penderfyniadau, mae cyfrifoldebau trafndiaeth wedi'u rhannu ar draws lefelau llywodraethu gwahanol. Mae'r darlun yn un cymhleth. Er enghraifft, awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am deithio llesol a thrwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat, ac mae gan bob un o'r maer, GMCA a TfGM rôl yn y ddarpariaeth bysiau. Cymerwyd camau i integreiddio trafndiaeth drwy strategaeth drafndiaeth y cytunwyd arni.

Mae pwyslais cryf ar gonsensws wrth wneud penderfyniadau gan y GMCA - er enghraifft, nid oedd swyddogion yn cofio unrhyw bleidleisiau yn digwydd mewn cyfarfodydd - ond datryswyd materion ar lefel is a gwnaed

penderfyniadau trafndiaeth strategol gan gydbwyllgor. Nodwyd bod yna **aliniad gwleidyddol** ar hyn o bryd rhwng y deg awdurdod lleol sy'n cael eu rhedeg gan y Blaid Lafur, ond mae hyn yn gymharol brin a bu newidiadau gwleidyddol yn y gorffennol, a bod rheolau'r awdurdod cyfunol yn darparu bod pleidiau eraill yn cael ymgymryd ag un o hyd at dair rôl is-gadeirydd, felly roedd ymdrech wirioneddol i sicrhau bod gwahanol leisiau'n cael eu clywed.

Mae gan bob arweinydd awdurdod lleol rôl wahanol yn yr awdurdod cyfunol, felly maent yn gweithredu o fewn strwythur cabinet yn ogystal â'u rôl awdurdod lleol. Dywedodd Aelod y gallai aliniad gwleidyddol hefyd helpu gydag eglurder o ran cynllunio strategol hirdymor, ond eto dywedodd TfGM bod awdurdodau lleol yn gweld yr angen i weithio gyda'i gilydd i sicrhau newid ar y raddfa sydd ei angen fel mwy o ffactor nag ideoleg wleidyddol.

Mater allweddol yw'r angen i integreiddio cludiant â meysydd polisi ehangach fel polisi tai, iechyd, economaidd a chynllunio defnydd tir.

Mae TfGM wedi gwneud ymdrech fawr i gael consensws ar y [strategaeth drafndiaeth](#) ar gyfer y ddinas-ranbarth. Roedd newidiadau mewn blaenoriaeth o ran cyllid yn ffactor dros amser, er enghraifft gyda gyrwyr polisi newydd yn dod i'r amlwg fel ffocws ar ansawdd aer, ond mae egwyddorion sylfaenol y strategaeth wedi parhau, fel cydnabod bod cryfder canol y ddinas yn allweddol i lwyddiant y rhanbarth cyfan.

Mae 33 o aelodau ar bwyllogor TfGM, a nifer o is-bwyllgorau, gan gynnwys y **rhaglen gyfalaf a pholisi** (15 aelod); **y rhwydwaith bws a gwasanaethau TfGM** (13 aelod); a'r **rhwydweithiau Metrolink a rheilffyrdd** (13 aelod).

## **Y strategaeth drafndiaeth**

Mae TfGM yn cydlynu ac yn rheoli'r gwaith cynllunio trafndiaeth a'r strategaeth. Mae [strategaeth drafndiaeth Manceinion Fwyaf 2040](#), a gyhoeddwyd gan y maer metro yn 2017 yn **canolbwyntio ar gylchoedd bywyd pobl** a'u hanghenion ar wahanol adegau bywyd, e.e. plant, pobl sy'n gweithio, pobl hŷn. Felly mae strategaeth ofodol yn canolbwyntio ar **bobl**, ac yna'n canolbwyntio ar **leoedd** (cynllun Manceinion Fwyaf ar gyfer cartrefi, swyddi a'r amgylchedd sy'n destun ymgynghoriad ar hyn o bryd) ac yna'r **asedau** y mae eu hangen.

Mae [cynllun cyflawni drafft y strategaeth drafndiaeth 2020-2025](#) yn cydfynd â [fframwaith gofodol](#) sydd wedi'i gyhoeddi i ymgynghori arno ym mis Ionawr, sy'n cynnwys cynllun Manceinion Fwyaf ar gyfer cartrefi, swyddi a'r amgylchedd. Mae hyn yn Dyma **gan ddod â chynllunio trafndiaeth a defnydd tir at ei gilydd**. Mae'r weledigaeth sydd wedi'i phennu yn y

strategaeth drafnidiaeth yn adlewyrchu hyn, a strategaeth dwf yw rhan fawr o hyn.

Nid yw'r cynllun trafndiaeth wedi'i ariannu'n llawn - mae rhai prosiectau'n cael eu hariannu ond bwriad rhai eraill yw helpu i wneud yr achos i Lywodraeth y DU am yr hyn sydd ei angen. Caiff y cynlluniau eu cyflwyno ar ffurf mapiau clir a hygyrch.

Gall rheoli cysylltiadau â sefydliadau mawr, cenedlaethol fel Network Rail a Highways England fod yn heriol gan eu bod yn atebol i'r Ysgrifennydd Gwladol yn hytrach na strwythurau lleol. Fodd bynnag, gall rôl yr awdurdod cyfunol a'r maer fod o gymorth o ran cynnig proffil ac effaith.

Gwrthwynebodd yr Adran Drafnidiaeth y cynlluniau i ddatganoli cyfrifoldeb dros orsafoedd rheilffordd. Fodd bynnag, mae llawer iawn o waith yn cael ei wneud i integreiddio trafndiaeth leol â HS2.

Trafodwyd pa mor bwysig yw **tryloywder**. Yn hanesyddol, beirniadwyd diffyg tryloywder o ran penderfyniadau. Mae'r ddeddfwriaeth sy'n sefydlu'r awdurdod cyfunol a'r maer yn cynnwys gweithdrefnau craffu mwy cadarn a ffocws ar dryloywder. Caiff pwyllgorau craffu eu cadeirio gan aelodau'r gwrthbleidiau.

Roedd y system lywodraethu yn un gymhleth i'w esbonio i bleidleiswyr - mae'r maer yn fwy gweladwy felly bydd pobl yn cysylltu ag ef yn rheolaidd (trydar) yn hytrach na mynd at arweinydd eu hawdurdod lleol ar fater trafndiaeth. Mae gan y maer ffocws cryf ar ymgynghori ac ymgysylltu a chynnal "sgyrsiau" ar faterion mawr fel aer glân, ac mae'n defnyddio'r cyfryngau cymdeithasol i gyrraedd grwpiau sydd heb gynrychiolaeth ddigonol.

Ymchwiliodd Aelodau'r Pwyllgor i fanteision ac anfanteision penderfyniadau model y corff statudol TfGM yn erbyn model cwmni Trafnidiaeth Cymru. Nododd pennaeth polisi TfGM fod **diwylliant** y prif sefydliadau a'u cysylltiadau yn bwysig. Roedd y broses o gydweithio yn un gyson, gydag ymgysylltu â chynghorau dosbarth a GMCA. Gallai hyn fod yr un mor bwysig â'r model llywodraethu penodol. Mae ymgysylltu hefyd yn helpu; er enghraifft, roedd mynd i bwyllgorau craffu i ddeall materion lleol yn arbennig o bwysig gan fod rhaid i aelodau TfGM wneud penderfyniadau anodd ar gyfer y rhanbarth cyfan.

**Trafodwyd cyllid.** Mae TfGM yn cael y rhan fwyaf o'i gyllid refeniw o ardoll treth gyngor pob dosbarth sy'n talu am waith strategol, gan roi cymorthdaliadau i fysiau, tocynnau rhatach a thocynnau smart. Mae pob awdurdod lleol yn cael yr un canran. O fis Ebrill 2019, ffynhonnell ariannu arall fydd praesept y maer - arian i'w wario ar swyddogaethau trafndiaeth y maer, gan gynnwys bysiau.

Mae arian cyfalaf yn fwy ad hoc, a ddaw o geisiadau am arian i'r DfT, y Fargen Dwf ac ati. Ceisir arian mwy cyson, hirdymor, ond nid oes llawer o lwyddiant wedi bod hyd yn hyn. Mae'n anodd sicrhau cyfraniadau gan ddatblygwyr o ystyried yr angen i sicrhau datblygiadau yn y lle cyntaf.

Mae'r rhanbarth yn dod at ddiwedd y Gronfa Drafnidiaeth Manceinion Fwyaf gyntaf. Roedd y gronfa hon yn cyfuno ystod o gronfeydd. Mae TfGM yn ceisio creu cronfa drafnidiaeth newydd gyda chymorth Llywodraeth y DU.

Mae'r canlynol yn amlinell ar ba lefel weinyddol y caiff swyddogaethau trafnidiaeth eu pennu:

- Strategaeth – yn cael ei rhannu rhwng y maer, yr awdurdod cyfunol a'r awdurdodau lleol;
- Teithio Llesol – lefel awdurdod lleol;
- Bysiau – maer, awdurdod cyfunol a TfGM;
- MetroLink – awdurdod cyfunol a TfGM;
- Priffyrdd - cymhleth (nid yw'r awdurdod cyfunol/TfGM yn awdurdodau priffyrdd: swyddogaeth awdurdodau lleol yw hyn yn bennaf, gyda Highways England yn rheoli'r rhwydwaith priffyrdd strategol;
- Rheilffordd – y maer drwy Transport for the North/bwrdd Rail North
- Trwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat – lefel awdurdod lleol.

Mae'n gwneud synnwyr cydlynus sawl agwedd ar drafnidiaeth ar lefel Manceinion Fwyaf oherwydd nad yw'r rhan fwyaf o ddulliau a thrafnidiaeth yn cydnabod ffiniau gweinyddol ac, yn gyffredinol, mae graddfa fwy yn cael ei ddarparu yn well, ac mae cyfle am atebolrwydd democrataidd lleol.

**Gwasanaethau Bysiau a Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017:** mae Manceinion Fwyaf yn arwain y ffordd ar ddiwygio bysiau yn genedlaethol, fel yr awdurdod cyfunol maerol cyntaf sy'n ceisio defnyddio pwerau newydd yn Neddf Gwasanaethau Bysiau 2017.

Ar ran awdurdod cyfunol Manceinion Fwyaf (GMCA), mae TfGM bellach yn paratoi asesiad o gynllun masnachfreinio arfaethedig ar gyfer Manceinion Fwyaf gyfan.

Mae'r asesiad hefyd yn cynnwys ystyried opsiynau realistig eraill ar gyfer gwella gwasanaethau bysiau, fel partneriaethau.

**Tocynnau smart** yw un o'r cymhellion ar gyfer y model masnachfrait. Mae bysiau yn allweddol i symud pobl ym Manceinion Fwyaf a gallai masnachfreinio gynnig y cyfle i gyflwyno tocynnau syml a cyson ar fysiau

**Etifeddiaeth gaffael ar gyfer swyddi a hyfforddiant** – cadarnhaodd TfGM fod ffocws cryf ar gaffael lleol. Mae egwyddorion caffael ehangach yn cael

eu datblygu a hefyd byddai safonau amgylcheddol yn cael eu hymgorffori mewn polisi caffael.

Aeth swyddogion TfGM ymlaen i roi mwy o fanylion am hyn, gan gadarnhau bod TfGM yn gweithio'n unol â pholisi gwerth cymdeithasol Manceinion Fwyaf. Mae hyn yn cynnwys 'amcanion' sy'n gysylltiedig â chyflawni gwerth cymdeithasol ym Manceinion Fwyaf a allai gynnwys cyflogaeth leol, prentisiaid ac ati, fel y disgrifir yma: <https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/search?q=social+value>

## **TRANSPORT FOR THE NORTH**

### **Cyfarfod â Jonathan Spruce, Cyfarwyddwr Strategaeth, Deborah Dimock, Cyfreithiwr**

Trafododd yr Aelodau'r **drefn lywodraethu** ar gyfer Transport for the North, a gododd fel trefniant partneriaeth TfN a sefydlwyd yn 2015 ac y dyrannwyd cyllid iddi hyd at 2021 i ddatblygu cynllun trafndiaeth.

Hyd at fis Ebrill 2018 roedd yn bartneriaeth o gyrff cyhoeddus a phreifat ond bellach mae'n gorff statudol sy'n cwmpasu rhanbarth Gogledd Lloegr o Crewe i Newcastle/Cumbria, er chwiw ddaearyddol yw nad yw hyn yn cynnwys High Peak.

Mae TfN yn cydweithio'n drawsffiniol gyda Midlands Connect, Transport Scotland a Llywodraeth Cymru. Mae gan TfN gynllun statudol 30 mlynedd ar gyfer twf economaidd cynaliadwy ar draws y rhanbarth a rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol ystyried ei gyngor. Mae hyn yn fantais fawr i'w natur statudol, yn yr un modd â'r ffaith bod yn rhaid i gynlluniau trafndiaeth statudol yr awdurdodau lleol adlewyrchu cynlluniau TfN.

O dan y trefniadau llywodraethu statudol, fe wnaeth Llywodraeth y DU hi'n ofynnol i bob awdurdod lleol gael ei gynrychioli ar lefel uchel gan ei faer neu ei arweinydd. Fodd bynnag, mae i bob awdurdod lleol, maer, awdurdod cyfunol etc. benderfynu sut mae cynrychiolwyr yn cymryd yr awdurdod i wneud penderfyniadau ar y briff cludiant ar gyfer eu hardaloedd.

Mae cynrychiolwyr partneriaethau menter lleol hefyd yn cael eu cyfethol ar y bwrdd. Yn anarferol, mae **hawliau pleidleisio** yn ddibynnol ar y boblogaeth: e.e. caiff Manceinion Fwyaf ei chynrychioli gan ei maer etholedig, sydd ag un bleidlais fesul 200,000 o boblogaeth, h.y. 14 pleidlais. Prin y mae pleidlais wedi bod, ond i wrthbwysu'r gwahaniaeth mewn hawliau pleidleisio, mae rheolau statudol yn golygu bod angen uwch-fwyafrif sydd wedi'i osod ar lefel uwch na phleidleisiau'r awdurdodau cyfunol/dinas-ranbarthau er mwyn atal sefyllfa lle mae'r dinas-ranbarthau mawr yn dominyddu.

Nodwyd nad oedd y strwythur llywodraethu hwn, fel y'i nodir mewn deddfwriaeth, yn addas i gynrychiolaeth gytbwys ar sail rhyw ar Fwrdd TfN, ond nododd swyddogion fod yr aelodau'n ymwybodol o hyn a chodwyd hyn yng nghyd-destun yr aelodau cyfetholedig.

Roedd gwell cydbwysedd rhwng y rhywiau ar lefel waith ei fwrdd gweithredol. Yn yr un modd o ran cynrychioli pobl anabl, roedd ei gynllun drafft wedi bod yn destun cyfnod ymgynghori o 13 wythnos, gan gynnwys grwpiau anabled, a daeth targedau hygyrchedd yn y cynllun drafft o'r ymgynghoriad hwnnw.

### **Tocynnau smart**

Nid yw gwaith TfN mewn perthynas â thocynnau smart yn ymwneud â datblygu un cynnyrch fel y cerdyn Oyster yn Llundain. Yn hytrach mae'n canolbwyntio ar ddarparu'r cyfleusterau cefn swyddfa i ganiatáu i'r cwsmer 'tapio ymlaen a thapio i ffwrdd' o wahanol fathau o drafnidiaeth ar draws y rhanbarth, gan ddefnyddio nifer o ddyfeisiau, apiau a dulliau talu gwahanol, ac i wybod y byddant bob amser yn talu pris teg. Yn yr un modd, mae'r dechnoleg yn sicrhau bod gweithredwyr yn cael eu had-dalu.

Bydd gwahanol ranbarthau'n defnyddio cardiau gwahanol, e.e. y cerdyn Walrus yn Lerpwl, ond bydd system tocynnau smart TfN yn rhwymo gwahanol gardiau a dulliau talu gyda'i gilydd gan ddefnyddio strwythur parth ar gyfer prisiau tocynnau.

Mae'r dull o'r gwaelod i fyny hwn yn canolbwyntio ar brofiad y cwsmer, sy'n dangos sut y gall gogledd Lloegr weithio fel un endid. Os oes pedair gwefan wahanol i gwsmeriaid edrych arnynt, mae'r cwsmer yn fwy tebygol o roi'r gorau a theithio mewn car. Diben 'Pwerdy Gogledd Lloegr' yw lleihau amseroedd teithio a chynyddu cynhyrchiant.

Cafwyd trafodaeth ynghylch sut mae tocynnau smart yn gweithio ar y ffin â gogledd Cymru a phwysleisiodd TfN nad oes ffiniau caled yn bodoli, gyda gweithio trawsffiniol â Chymru, yr Alban neu Ganolbarth Lloegr. Er enghraifft, maent yn edrych ar metro gogledd Cymru a 'datgloi' gorsaf Caer fel canolbwynt trafndiaeth â blaenoriaeth yn y 7 mlynedd nesaf.

### **Corff statudol neu drefniant partneriaeth?**

Ystyriwyd rhai o fanteision ac anfanteision y gwahanol fodelau llywodraethu ac effaith y diwylliant y maent yn ei greu. Mantais fawr TfN yw ei statws a natur statudol ei gyngor, ac mae cyfethol partneriaethau menter lleol ar ei fwrdd yn beth da. Mae'r statws hwn yn golygu bod yn rhaid i lywodraeth ganolog wrando ar TfN.

Mae trefniadau statudol yn fwy ffurfiol na phan oedd TfN yn gweithredu fel partneriaeth. Gallai hyn effeithio ar sut mae busnesau ac aelodau



cyfetholedig bellach yn ymgysylltu, a'i allu i ganolbwyntio ar fusnes. Fel sefydliad cyhoeddus, mae'r rheolau yn gorfodi bwrdd TfN i fod yn fwy tryloyw, ond gallai symud i fod yn fwy tryloyw yn y modd y mae'n cwrdd yn gyhoeddus effeithio ar y gwaith partneriaeth anffurfiol blaenorol.

Nodwyd y byddai'n dda cymharu'r ffordd y mae TfN yn gweithredu â sut mae partneriaeth Midlands Connect yn gweithredu ("Peiriant Canolbarth Lloegr" sy'n cyfateb i "Bwerdy Gogledd Lloegr"). Nid yw'r awydd i'r corff hwnnw fod yn statudol wedi bod mor gryf ac mae wedi dewis cadw model partneriaeth am y tro. Ar y llaw arall, mae Transport for the South East yn pwysu am statws statudol, yn rhannol efallai i wrthbwysu dylanwad ac awdurdod maer Llundain a Transport for London a rhoi mwy o rym i'r corff.

Nodwyd nad oedd partneriaeth TfN yn gallu contractio ac ati, ond bod perygl y gallai'r sail statudol danseilio'r dull partneriaeth/cydweithredol drwy wahaniaethu rhwng aelodau â phleidlais ac aelodau cyfetholedig heb bleidlais. Nid yw hyn yn ganlyniad anochel i symud i sylfaen statudol, ond yn hytrach roedd yn cael ei weld, i ryw raddau, fel rhywbeth seicolegol.

Cydnabuwyd yr angen i ddiogelu ac adfywio'r dull gweithredu partneriaeth. Mae gan TfN y pŵer i roi hawliau pleidleisio i bartneriaid.

Mae pwerau statudol o fantais gan ei bod yn fuddiol i un sefydliad gael pwerau clir - mae angen llai o drafodaethau ac, er enghraifft, gall gomisiynu ffordd, lle na all partneriaeth wneud hynny.

Nodwyd bod materion o ran amserlenni'r rheilffyrdd wedi dod yn wleidyddol iawn yn ystod y naw mis diwethaf, ac o ystyried ffurf wleidyddol y bwrdd, roedd hyn wedi dominyddu'r drafodaeth, a oedd wedyn yn gwasgu ar yr amser sydd ar gael ar gyfer materion polisi pwysig fel ansawdd aer. Yn aml, mae cyfarfodydd yn ddibynnol ar yr hyn sy'n digwydd y diwrnod cynt, ac mae'r problemau dydd i ddydd yn cael blaenoriaeth. Fodd bynnag, pe bai mwy o bŵer yn cael ei roi i aelodau cyfetholedig, e.e. drwy newid hawliau pleidleisio, byddai gan hyn oblygiadau o ran atebolrwydd democrataidd.

Roedd hyn yn dangos sut y gallai materion gweithredol/tymor byr achub y blaen ar ffocws mwy strategol.

Mae'r Cadeirydd yn annibynnol ac mae'n rhaid sicrhau cydbwysedd rhwng atebolrwydd democrataidd ac arweinwyr busnes o wahanol sectorau, o ran pa lais sy'n cael ei gynrychioli. Byddai'n ddiddorol gweld a fyddai dominyddiaeth problemau amserlennu'r rheilffyrdd yn nhrafodaethau diweddar y bwrdd yn effeithio ar ymgysylltiad yr arweinwyr busnes yn y dyfodol.

Hyd yma mae TfN wedi cael sgysiau gyda Llywodraeth Cymru yn hytrach na Trafnidiaeth Cymru ac nid oedd yn glir ar y pwynt hwn a ddylai TfN fod yn siarad â Trafnidiaeth Cymru.

### **Cymwyseddau TfN**

Nid oes gan TfN rôl uniongyrchol mewn perthynas â bysiau, ond mae ganddo rôl yn y strategaeth briffyrdd – er nad yw'n awdurdod priffyrdd.

Mae'n werth nodi nad oedd cynllun trafndiaeth drafft cyntaf TfN yn mynd i'r afael â gwasanaethau bysiau gan nad oedd yn gyfrifol amdanynt. Fodd bynnag, fe'i beirniadwyd am hyn, o ystyried yr angen i integreiddio dulliau teithio. Felly, y cynllun fydd yn mynd i'r afael ag integreiddio. Nid ymarfer "cipio tir" yw hwn, ond mae'n angenrheidiol i fynd i'r afael ag integreiddio.

Mae cynllun trafndiaeth strategol TfN yn nodi'r 'prif alluoedd' ar draws y rhanbarth ym meysydd digidol, ynni, arloesi iechyd a gweithgynhyrchu uwch, yn ogystal ag asedau'r amgylchedd naturiol sy'n bwysig i'r economi ymwelwyr, a chanolfannau economaidd ac ardaloedd menter cyfredol ac yn y dyfodol. Yn y modd hwn, mae'n mapio'r smotiau neu glystyrau o alluoedd sydd yn ymwneud â mwy na dim ond anghenion y rhanbarthau mawr fel Manceinion, ond er enghraifft yn dangos clystyrau o ofal iechyd ac arloesedd yn Swydd Gaer a gogledd Cymru, ac yn nodi materion mynediad i'r ardaloedd hynny. Felly, er enghraifft, mae ynni niwclear a galluoedd ynni yn tueddu i fod mewn lleoliadau anghysbell. Mae angen i TfN gael mynediad i'r cymunedau gwledig hynny, er mwyn osgoi'r sefyllfa yn Barrow lle mae gweithwyr yn cyrraedd ar y trê'n o Lundain, yn aros stopio mewn gwesty cadwyn ac yn gadael y diwrnod wedyn, sy'n anghynaliadwy i economi Barrow.

**Gwaith TfN o reoli masnachfreintiau'r rheilffyrdd** - mae partneriaeth Rail North yn gydweithrediad rhwng TfN a'r Adran Drafndiaeth i reoli masnachfreintiau rheilffyrdd Northern a TransPennine. Mae tîm o weision sifil yr Adran Drafndiaeth a swyddogion TfN yn rheoli'r masnachfreintiau ar ran partneriaeth Rail North. Nid oes gan TfN unrhyw bwerau uniongyrchol ar gyfer gorfodaeth y rheilffyrdd.

### **3. Cyfarfod ag Awdurdod Cyfunol Dinas-ranbarth Lerpwl/Merseytravel**

Cyfarfod â Huw Jenkins, Swyddog Arweiniol ar gyfer Trafnidiaeth

Er y sefydlwyd Merseytravel ym 1968 fel gweithrediaeth trafndiaeth teithwyr, erbyn hyn i bob pwrpas dyma yw cangen darparu trafndiaeth Awdurdod Cyfunol Dinas-ranbarth Lerpwl (LCRCA). Mae'n cyfateb â TfGM. Er bod gan Merseytravel a TfGM gweithrediaeth trafndiaeth teithwyr, mewn

gwirionedd maent angen cymeradwyaeth gan eu hawdurdodau cyfunol priodol.

Roedd gan yr LCRCA lai o hawliau pleidleisio ar fwrdd TfN na Dinas-ranbarth Manceinion Fwyaf oherwydd maint. Roedd yn cynnwys pum arweinydd a maer etholedig Lerpwl, dan gadeiryddiaeth Steve Rotheram. Mae wedi cymryd peth amser i ddeall strwythur llywodraethu LCRCA a'i lwybr hanesyddol o ystyried rôl a statws blaenorol Merseytravel.

Mae cyllid llywodraeth ganolog yn cael ei sianelu trwy LCRCA, yn bennaf drwy'r fargen ddatganoli. Mae'r Gronfa Fuddsoddi Sengl (SIF) yn ffynhonnell ariannu allweddol a'r maer etholedig sy'n penderfynu sut i'w dyrannu, yn seiliedig ar achosion busnes a phrosesau Llyfr Gwyrdd Trysorlys Ei Mawrhydi.

Mae'r LCRCA hefyd yn berchen ar dwneli'r Mersi, sydd i bob pwrpas yn ffyrdd preifat a sefydlwyd gan Ddeddf Seneddol ac nad ydynt yn rhan o'r rhwydwaith cenedlaethol. Mae Merseytravel yn gweithredu'r twneli ac yn casglu tollau, ond mae'r graddau y gellir amrywio'r rhain yn gyfyngedig gan ddeddfwriaeth.

Mae'r LCRCA hefyd yn rheoli'r consesiwn rheilffyrdd 25 mlynedd ar gyfer rhwydwaith Merseyrail, sy'n cael ei rhedeg fel cyd-fenter 50/50 gan weithredwyr rheilffyrdd Serco ac Abellio. Cytunodd yr Adran Drafnidiaeth i ddatganoli'r rhwydwaith rheilffyrdd yn 2003. Gan ei fod yn rhwydwaith trydedd reilffordd hunangynhwysol (i ryw raddau fel rheilffordd ysgafn), roedd dadl gref dros ddatganoli i'w rhedeg yn lleol.

O ran y berthynas â Network Rail, mae'r LCRCA ar ddechrau'r broses o ymchwilio i'r pwerau posibl ar gyfer cymryd cyfrifoldeb am orsafoedd rheilffordd neu seilwaith y rheilffyrdd

Mae'n nodedig y cafodd Merseytravel ei awdurdodi gan LCRCA i brynu trenau newydd ar gyfer y rhwydwaith Merseyrail oddi wrth Stadler, i'w cyflwyno ar draws y rhwydwaith erbyn 2020. Mae Merseyrail yn talu llawer o arian i brydllesu trenau, felly mae'r achos busnes yn dangos ei bod yn cynnig mwy o werth iddo brynu'r trenau a'u prydlesu i Merseyrail.

Defnyddiwyd cyfuniad o gyllid i brynu'r trenau dosbarth 777 newydd ar gyfer y rhwydwaith a chawsant eu caffael drwy weithdrefn deialog gystadleuol. Manteision hyn yw rheolaeth ar ei gerbydau ei hun sy'n methu â chael ei symud i ran arall o'r DU a'r ffaith y gall benderfynu ar fanylebau'r trenau i ddiwallu anghenion defnyddwyr lleol. Roedd defnyddio sicrwydd drwy fwrdd benthyciadau gwaith cyhoeddus ynghylch cymorth grant yr Adran Drafnidiaeth a thollau twneli Mersi – cyllid dros ben i gyllid trafnidiaeth ehangach – yn galluogi i'r prosiect fynd yn ei flaen.

**Etifeddiaeth gaffael ar gyfer hyfforddiant a chyfleoedd gwaith** yw cryfder yr awdurdod cyfunol a'r rheswm dros ei ffurfio yn 2014 - gall alinio arian ar

gyfer seilwaith cyfalaf ac arian ar gyfer sgiliau, a chysylltu â hyfforddiant a phrentisiaethau lleol, a hynny yn achos adeiladu, peirianeg, rheoli busnes. Mae modd dod â mwy o bobl ifanc yn rhan o'r diwydiant rheilffyrdd.

Bydd rheolaeth dros y gyllideb addysg oedolion i alinio a blaenoriaethu sgiliau yng nghynlluniau'r awdurdod cyfunol. Yn ogystal â'r ardoll brentisiaethau, mae hefyd gan yr LCRCA reolaeth ddatganoledig dros swm posibl o £56 miliwn o gyllid addysg bellach o 2019. Bydd angen sicrhau sgiliau at y dyfodol o ran technoleg newydd fel trenau hydrogen. Mae gan faer Mersi hefyd uchelgeisiau mawr ar gyfer sgiliau a phrentisiaethau yn y rhanbarth o ran y diwydiant ynni a gweithgynhyrchu uwch.

### **Cyngor ar gyfer datblygu Trafnidiaeth Cymru**

Y brif wers a ddysgwyd trwy ddatganoli yw mai'r allwedd yw integreiddio: mae gan gorff sy'n ymdrin â thrafnidiaeth yn unig gyfyngiadau a gwendidau. Ni ddylai trafndiaeth fodoli er ei fwyn ei hun: dylid alinio seilwaith trafndiaeth â'r cynllun gofodol a safleoedd twf a safleoedd tai, ac mae mantais o gael un corff yn goruchwyllo popeth.

Cyn 2014, roedd trafndiaeth yn y rhanbarth wedi bod ychydig yn ddi-drefn, wedi ei lledaenu ar draws saith awdurdod lleol heb unrhyw integreiddio aml-foddol. Mae angen integreiddio'r rhwydwaith ar draws dulliau trafndiaeth, gyda chylch gorchwyl traws-bolisi: "mae cryfder gwirioneddol mewn cael corff sydd â chyfrifoldebau polisi ehangach, neu o leiaf gyfrifoldebau teithio aml-foddol". Mae hefyd angen integreiddio rhwng trafndiaeth gyhoeddus a cherdded a beicio.

Mae model yr awdurdod cyfunol yn rhoi cyfrifoldeb strategol dros ffyrdd strategol, bysiau, rheilffyrdd, cyllid, a thocynnau, gyda'r holl bwerau allweddol hyn mewn un lle, a chyllidebau i wella teithio lleol a chyllid i sicrhau prentisiaethau, datblygu economaidd, sgiliau ac ati.

Gofynnodd y Pwyllgor am gynigion Papur Gwyn Llywodraeth Cymru ar gyfer cyd-awdurdodau trafndiaeth, a gofynnodd, yn seiliedig ar brofiad LCRCA fel aelod o Transport for the North, pa faglau y dylid eu hosgoi. Ar bapur, mae gan yr LCRCA bwerau dros ffyrdd allweddol ar y rhwydwaith, ond mae hyn yn gynnar iawn o hyd ac mae gan awdurdodau lleol lawer o rym o hyd dros briffyrdd lleol. Mae'n anodd cymryd rheolaeth strategol dros briffyrdd neu faterion fel trwyddedu tacsis heb ymddengys bod hyn yn "cipio tir".

Roedd angen mwy o gyllid o hyd ar gyfer LCRCA gan mai dyma'r canolbwynt, ond mae hefyd angen arian ar gyfer ardaloedd gwledig, ac nid oes gan yr LCRCA yr holl bwerau sydd ei hangen arno o hyd. Fel yn achos Manceinion, mae awdurdodau lleol yn parhau i fod yn gyfrifol am drwyddedu tacsis, ond gallai LCRCA fabwysiadu safonau, ffioedd cyffredin

ac ati ar draws y rhanbarth cyfan, gyda gorfodaeth yn parhau i fod yn gyfrifoldeb lleol.

### **Profiad Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017**

Ar hyn o bryd, mae'r LCRCa yn gweithio drwy'r achos busnes a'r opsiynau i ddefnyddio pwerau o dan Ddeddf 2017. Nid oes penderfyniad wedi bod eto o ran pa fodel i'w ddefnyddio. Un dewis yw masnachfrait, ond bydd opsiynau eraill yn cael eu hystyried, gan gynnwys partneriaethau uwch.

Ar hyn o bryd, mae LCRCa yn gweithredu model partneriaeth. Fodd bynnag, mae'r ffaith nad oes pwerau cydlynu priodol mewn perthynas â phriffyrdd yn rhwystr mawr i dyfu a gwella'r gwasanaethau bysiau: "heb gael y priffyrdd yn gweithio er budd gwasanaethau bws, gallem fod yn cael llai a llai o fudd". Mae tagfeydd yn broblem, ac mae rhai awdurdodau lleol yn llai agored i bethau fel lonydd blaenoriaeth i fysiau a blaenoriaethau golau gwyrdd. Drwy'r fargen datganoli, gallai'r LCRCa gael mwy o reolaeth dros hyn, oherwydd yn y pen draw, nid yw'r defnyddwyr yn poeni pwy sy'n gyfrifol.

### **Beth am frandio?**

Ystyriwyd bod cael y logo 'Trafnidiaeth Cymru' ar draws popeth yn beth da. Mae brand "M melyn" Merseytravel yn bwysig ac nid yw wedi newid ers yr 1980au, felly mae defnyddwyr y gwasanaeth yn ei adnabod. Mae'n rhoi teimlad ac eglurdeb cyson i'r cwsmer, felly nid oes bwriad i newid hynny yn Lerpwl, er gwaethaf y newidiadau yn y trefniadau llywodraethu trafndiaeth.

### **Tocynnau smart**

Roedd yr hen gerdyn 'Walrus' yn cael ei ddisodli oherwydd ei fod yn anghydnaws â system cefn swyddfa newydd TfN, a oedd yn cydnabod bod y byd wedi symud o'r hen dechnoleg atodi (top up) i bobl dalu am deithio.