

Agenda – Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

Lleoliad:	I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch a:
Ystafell Bwyllgora 1 – Y Senedd	Gareth Price
Dyddiad: Dydd Iau, 23 Mai 2019	Clerc y Pwyllgor
Amser: 09.00	0300 200 6565
	SeneddESS@cynulliad.cymru

Rhag-gyfarfod preifat

(09.25–09.30)

1 Cyflwyniad, ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau

2 Papurau i'w nodi

2.1 Nodyn ar gyfer y Digwyddiad Rhanddeiliaid: Papur Gwyn ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus

(Tudalennau 1 – 5)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–14–19(P1) Nodyn ar gyfer y Digwyddiad Rhanddeiliaid

2.2 Gohebiaeth gan Gadeirydd y Pwyllgor Cyllid

(Tudalen 6)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–14–19(P2) Gohebiaeth gan Gadeirydd y Pwyllgor Cyllid



3 Papur Gwyn ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus: Llywodraeth Leol
(09.30–10.30) (Tudalennau 7 – 26)

Tim Peppin, Cyfarwyddwr Adfywio a Datblygu Cynaliadwy, Cymdeithas
Llywodraeth Leol Cymru

Y Cynghorydd Andrew Morgan, Llefarydd Cymdeithas Llywodraeth Leol
Cymru dros Drafnidiaeth, yr Amgylchedd a Chynaliadwyedd

Roger Waters, Cyfarwyddwr Gwasanaeth Priffyrdd a Gofal Stryd Cyngor
Rhondda Cynon Taf

Dave Holland, Pennaeth Gwasanaethau Rheoliadol a Rennir (Pen-y-bont ar
Ogwr, Caerdydd a Bro Morgannwg)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–14–19(P3) Papur Briffio'r Gwasanaeth Ymchwil

**4 Cynnig o dan Reol Sefydlog 17.42(vi) i benderfynu gwahardd y
cyhoedd o weddill y cyfarfod**

Egwyl

(10.30–10.45)

5 Trafodaeth ar y Papur Gwyn ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus
(10.45–11.00)

6 Adroddiad Drafft: Gorchmynion Prynu Gorfodol yng Nghymru
(11.00–11.15) (Tudalennau 27 – 48)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–14–19(P4) Adroddiad Drafft

7 Llythyr drafft: Adolygiad Williams o'r Rheilffyrdd

(11.15-11.30)

(Tudalennau 49 - 54)

Dogfennau atodol:

EIS(5)-14-19(P5) Llythyr drafft

8 Blaenraglen Waith

(11.30-11.45)

(Tudalennau 55 - 59)

Dogfennau atodol:

EIS(5)-14-19(P6) Blaenraglen Waith

Nodiadau o ddigwyddiad rhanddeiliaid Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 1 Mai 2019 – Themâu Allweddol

Roedd y cyfranogwyr yn cynnwys cynrychiolwyr o'r sefydliadau a ganlyn:

Age Cymru, Cymdeithas Swyddogion Cydgysylltu Trafnidiaeth Cymru, Cludiant Cymunedol Pen-y-bont ar Ogwr, y Gymdeithas Bysiau a Choetsys, yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well, Adran Drwyddedu Cyngor Caerdydd, Cynghrair Cerbyd Hacni Caerdydd, y Gymdeithas Cludiant Cymunedol, Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru, Cynllun Gwirfoddol Dinas Powys, Anabledd Cymru, Dragon Taxis/Veezu, Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol, GMB, y Gymdeithas Cerbydau Hurio Preifat Trwyddedig, y Gwasanaeth Galw'r Gyrwr yn y Drenewydd, y Comisiynydd Pobl Hŷn, Cymdeithas Mudiadau Cludiant Cymunedol Sir Benfro, Stagecoach, Sustrans, Gyrwyr Tacsi Caerdydd, Traveline Cymru, Partneriaeth TAS, Comisiwn y Gyfraith, Transport Focus, Uno'r Undeb, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru.

Cynigion y Papur Gwyn ar gyfer Gwasanaethau Bysiau a Thocynnau Teithio Rhatach

- Roedd y Papur Gwyn yn cynnwys rhai syniadau defnyddiol, ond nid oedd y weledigaeth gyffredinol ynddo yn ddigon cryf, ac nid oedd y papur yn datrys y mater o daro cydbwysedd rhwng cynnal gwasanaethau bws i greu elw a chyllido gwasanaeth o ansawdd da i bawb.
- Ni fydd y cam o ddarparu offerynnau cyfreithiol i awdurdodau lleol yn fesur digonol ar gyfer datrys y problemau sy'n bodoli o ran y rhwydwaith trafndiaeth.
- Roedd consensws cyffredinol o blaid cyflwyno Partneriaethau Ansawdd Uwch. Gallai'r rhain fod yn bwysig mewn perthynas â defnyddio darparwyr cludiant cymunedol.
- Y flaenoriaeth yw creu system drafnidiaeth sy'n canolbwyntio ar anghenion y teithiwr a phrofiad y cwsmer, gan gynnwys sicrhau bod gyrwyr yn canolbwyntio ar y cwsmer, a manteision wi-fi. Yn benodol, rhaid deall profiadau pobl ifanc a mynd i'r afael â'u pryderon. Mae angen corff annibynnol â llais cryf i gynrychioli teithwyr.
- Mae mynd i'r afael â thagfeydd ar adegau prysur yn hanfodol, a rhaid i'r

broses hon gynnwys darparu gwasanaethau gwell y tu allan i oriau brig, a hynny er mwyn atal pobl rhag defnyddio eu ceir fel yr unig opsiwn i deithio i'r gwaith.

- Diffyg arbenigedd ymhlith awdurdodau lleol o ran ymdrin â'r masnachfreintiau bysiau.
- Mae gwasanaethau wedi dioddef toriadau sylweddol ar lefel awdurdod lleol, ac mae diffyg cyllid yn fater sylfaenol nad yw'r cynigion yn mynd i'r afael ag ef. Gall gweithredwyr mwy ddewis darparu gwasanaethau ar lwybrau sy'n creu elw sylweddol, gan adael i weithredwyr llai wneud cais am y llwybrau sy'n creu'r elw lleiaf. Mae llawer o lwybrau'n cael eu colli—mae'r sefyllfa o ran diffyg cyllid wedi cael effaith ddramatig ar wasanaethau yng ngogledd Cymru—ac mae hyn wedi cael effaith ddifrifol ar deithwyr. Mae angen strategaeth fuddsoddi genedlaethol.
- Rhaid cydnabod fel ffactor y gwahaniaethau sylweddol sy'n bodoli o ran cyflogau ac amodau gyrwyr bysiau a gyrwyr trenau, a rhwng gweithredwyr llai a mwy. Mae recriwtio a chadw staff yn broblem. Nid yw rhai llwybrau'n gweithredu o ganlyniad i brinder gyrwyr.
- Roedd yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well o'r farn bod cynyddu'r oedran lle mae pobl yn gymwys i hawlio tocynnau teithio rhatach ar fysiau yn syniad da. Fodd bynnag, byddai angen cynnal asesiad effaith ynghylch y newid hwn.
- Amserlenni – gall y broses o ddeddfu ar y materion hyn gymryd amser hir cyn cyrraedd y cyfnod gweithredu – mae ffordd bell i fynd.
- Roedd siom mawr fod Cludiant Cymunedol wedi'i hepgor o'r cynigion. Mae trafndiaeth gymunedol dda yn hanfodol ar gyfer iechyd a lles, a hefyd o ran mynd i'r afael ag unigedd.
- Mae'r terfyn oedran ar gyfer bysiau yn bryder i rai o'r cwmnïau sy'n gweithredu'r masnachfreintiau.
- Mae'r cam o bwysoli ffactorau o fewn y model masnachfaint yn hanfodol. Pe rhoddir 80 y cant o'r pwysiad ar y pris, mae perygl y bydd hynny'n arwain at ras i'r gwaelod. Ni allwn fforddio gweld hynny'n digwydd yng Nghymru os ydym am gael gwasanaethau trafndiaeth o ansawdd da.

Cynigion ar gyfer Trwyddedu Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

- Cytunwyd y dylid cael safonau cenedlaethol cyson – heb unrhyw hyblygrwydd – a chofrestr genedlaethol ar gyfer rhannu data.

- Mae diogelu, a diogelwch gyrwyr, yn faterion pwysig. Unwaith eto, gellid cymhwyso safonau cenedlaethol/dull cydlynol i'r broses hon yng nghydestun trwyddedu, hyfforddi a chymhwyso mesurau diogelwch fel defnyddio teledu cylch cyfyng a thechnolegau eraill.
- Mae'n anodd cael mynediad at dacsis sy'n hygyrch i bobl anabl y tu hwnt i Gaerdydd. Mae hygyrchedd yn fater allweddol, ond nid yw'n cael ei grybwyll yn y Papur Gwyn o gwbl. Codwyd y posibilrwydd o osod gofynion hygyrchedd ar weithredwyr cerbydau hurio preifat dros faint penodol.
- Awgrymodd cynrychiolwyr awdurdodau lleol y dylai materion gorfodi barhau i fod yn faterion lleol, a hynny er mwyn manteisio ar wybodaeth leol.
- **Cafwyd trafodaeth ar lygredd ac effaith cyflwyno peiriannau Euro VI (peiriannau sydd â lefelau llygru is) ar yrwyr.**
- Mae gormod o dacsis yng Nghaerdydd, nid oes digon o le mewn gorsafoedd tacsï, ac mae gyrwyr yn ei chael hi'n anodd ennill yr isafswm cyflog. Mae gweithio trawsffiniol yn fater enfawr (gyrwyr o lefydd y tu hwnt i Gaerdydd yn gweithio yn y ddinas). A fyddai modd cymryd camau gorfodi er mwyn sicrhau bod yn rhaid i yrwyr o Gasnewydd, er enghraifft, ddechrau neu orffen pob taith yng Nghasnewydd? Mae'r ffioedd, safonau a phrofion gwahanol sy'n cael eu defnyddio gan awdurdodau trwyddedu gwahanol yn ffactor.
- Rhaid deall materion gwledig a'u hadlewyrchu yn y broses o ddatblygu cynigion. Er enghraifft, gall gweithio trawsffiniol fod yn hanfodol mewn ardaloedd gwledig yn sgil prinder gyrwyr.
- Roedd Gyrwyr Tacsï Caerdydd am gapio nifer y gyrwyr sy'n gyrru cerbydau hurio preifat, fel sy'n bodoli yn ninas Glasgow. Dywedodd llywodraeth leol fod deddfwriaeth yr Alban yn wahanol, ond nodwyd y gallai'r deddfwriaeth arfaethedig yng Nghymru fod yn gyfle i newid y sefyllfa honno. Nid oedd Uber yn cefnogi'r cam o gyflwyno cyfundrefn gapio. Awgrymodd y byddai'r cam hwn yn llesteirio datblygiadau tuag at greu "byd o gerbydau a rennir" a allai leihau perchnogaeth ceir preifat, gan arwain at fuddion. Yn ogystal, heriodd Uber y fethodoleg a ddefnyddiwyd yn ninas Glasgow. Er enghraifft, awgrymodd fod yr arolwg wedi canolbwyntio ar ardaloedd lle'r oedd cyflenwad da o gerbydau hurio preifat, ond ei fod heb ystyried y galw nad oedd yn cael ei ddiwallu. Nododd hefyd na fu cyfle i herio'r penderfyniad.

[Cynigion yn y Papur Gwyn ar gyfer Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth](#)

- Nid oes digon o wybodaeth yn y Papur Gwyn i ddeall y rhesymeg dros gael cyd-awdurdodau trafndiaeth mewn perthynas â thacsis/cerbydau hurio preifat a gwasanaethau bws. Mae angen llawer mwy o eglurder, yn benodol er mwyn deall manteision y cynigion.
- Mewn perthynas â thacsis/cerbydau hurio preifat, pwysleisiodd rhai pa mor bwysig oedd sicrhau bod ffiniau awdurdodau lleol yn parhau. Gallai system genedlaethol arwain at fwy fyth o orgyflenwad mewn ardaloedd trefol fel Caerdydd. Mae angen llawer mwy o fanylion am y cynigion dan sylw.
- Yn sgil diffyg manylion, gallai pobl symud yn ddiodyn tuag ag Opsiwn B, sef bod safonau cenedlaethol yn cael eu cyflwyno ar gyfer tacsis/cerbydau hurio preifat ond bod cyfrifoldeb dros dacsis/cerbydau hurio preifat yn aros gydag awdurdodau lleol. Fodd bynnag, awgrymwyd y gellid cael 'Opsiwn C', sef cymysgedd o elfennau cenedlaethol a lleol, tra'n cadw ffiniau lleol. Awgrymodd Gyrwyr Tacsis Caerdydd y dylai'r cyd-awdurdodau trafndiaeth fod yn gyrff gweinyddol yn unig—sef eu bod yn gyfrifol am reoli safonau, gorfodi a data ac ati—ond bod ffiniau lleol yn cael eu cadw.
- Nid yw'r cynigion yn adlewyrchu'n ddigonol llais teithwyr bysiau a theithwyr rheilffyrdd. Mae'r cam o gael gwared ar gonsortia trafndiaeth rhanbarthol a'r panel cynghori teithwyr fel fforwm ar gyfer lleisio barn yn peri pryder yn hynny o beth. Mae hefyd yn destun pryder fod trafndiaeth gymunedol wedi'i hepgor o'r cynigion, er y byddai modd mynd i'r afael â nifer o'r amcanion sy'n ymddangos yn y Papur Gwyn drwy ddefnyddio trafndiaeth gymunedol.
- Rhaid cael dealltwriaeth well o'r hyn sy'n atal pobl rhag defnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Mae angen ymchwil yn ogystal â gwaith ymgysylltu â phobl nad ydynt yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Rhaid i'r cynigion adlewyrchu newid cymdeithasol o ran y modd y mae pobl yn byw, yn gweithio ac yn teithio.
- Gofynnwyd y cwestiwn a ganlyn: a fydd angen cyd-awdurdod trafndiaeth cenedlaethol arnom os bydd gennym safonau cenedlaethol cryf a gwybodaeth sy'n cael ei rhannu?
- Mae perygl na fydd corff cenedlaethol o'r fath yn deall nac yn adlewyrchu materion lleol. Mae'n hanfodol bod gwybodaeth leol yn cael ei defnyddio ar lefel cyd-awdurdod trafndiaeth rhanbarthol, a rhaid i fusnesau chwarae rhan lawn yn y broses honno.
- Rhaid i'r cyd-awdurdodau trafndiaeth gydnabod hefyd fod materion

gwledig yn wahanol i faterion trefol, a sicrhau bod rhywun yn cynrychioli anghenion ardaloedd gwledig yn benodol.

- Mae'r pethau priodol y gellir eu gwneud ar lefel cyd-awdurdod trafndiaeth cenedlaethol yn cynnwys:
 - Cynllunio a chydlynu gwasanaethau
 - Gwybodaeth amser real am deithwyr
 - Pennu a phlismafa safonau cenedlaethol
 - Caffael seilwaith trafndiaeth gwell: er enghraifft, arosfannau bysiau, cyrbiau uwch, ac ati
 - Tocynnau rhatach
 - Darparu data ar gyfer gweithredwyr a theithwyr, gan gynnwys data perfformiad
 - Tocynnau integredig a chydlynu teithio aml-foddol ar rwydwaith integredig
 - Cydlynu camau i gyflwyno moddau newydd i'r rwydwaith, er enghraifft, cerbydau hunan-yrru
- Mae diffyg eglurder ynghylch y bwrdd/corff a fydd yn goruchwyllo'r cyd-awdurdodau trafndiaeth ac ynghylch rôl a statws Trafndiaeth Cymru ym model y cyd-awdurdodau trafndiaeth. Hefyd, a fyddai'r cyd-awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol a chenedlaethol yn llesteirio gwaith ei gilydd yn y pen draw?
- Mae cynllunio defnydd tir, sy'n fater hanfodol, wedi'i hepgor o'r cynigion.
- Mae rheilffyrdd rhanbarthol hefyd wedi'u hepgor. Er enghraifft, yn neddwyrain Cymru, rhaid sicrhau bod Rheilffyrdd y Cymoedd yn rhan o weithio tuag at rwydwaith integredig. Oni ellir sicrhau dull cydlynol o deithio ar fysiau a threnau, nid oes unrhyw bwynt i'r cynigion.
- Mae lefel yr arbenigedd technegol sydd gan y cyd-awdurdodau trafndiaeth yn hanfodol. Byddai'n ddefnyddiol pe bai cwmnïau mwy sy'n gweithredu ar draws saith ardal awdurdod lleol ond yn gorfod ymdrin ag un person, ond rhaid sicrhau bod y person hwnnw'n addas ar gyfer y rôl.
- Fel rhan o ddatblygu'r cynigion, rhaid ystyried cylch gwaith a rôl y Comisiynydd Traffig mewn perthynas â thrwyddedu.

Item 2.2

Russell George AC

Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

16 Mai 2019

Annwyl Russell,

Taliadau cadw mewn contractau adeiladu

Mae gan y Pwyllgor Cyllid ddiddordeb mewn gwneud darn o waith ar daliadau cadw mewn contractau adeiladu, a thrafodwyd y mater yn ein cyfarfod ar 9 Mai 2019.

Mae ein pryderon yn seiliedig ar yr oedi o ran talu arian cadw i gontractwyr a'r effaith y mae hyn yn ei chael ar y gadwyn gyflenwi, yn arbennig yr effaith ar isgontractwyr llai sydd wedi cwblhau eu gwaith yn foddhaol heb ddiffygion, ond sy'n aml yn gorfod aros cryn amser i gael eu taliad cadw am amrywiol resymau.

Cynhaliodd Llywodraeth y DU ymgynghoriad yn ddiweddar ar [Daliadau cadw yn y diwydiant adeiladu](#) a daeth i ben ym mis Ionawr 2018 ac mae'r ymatebion yn cael eu dadansoddi.

O ystyried bod y gwaith hwn yn torri ar draws cylch gwaith pwyllgorau'r ddau ohonom, byddai gan y Pwyllgor Cyllid ddiddordeb mewn gwneud darn o waith ar y cyd â Phwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau (ESS) ar y mater hwn. Byddwn yn ddiolchgar pe byddai'r Pwyllgor ESS yn ystyried y cais hwn ac os yw'n cytuno, bydd Bethan Davies, Clerc y Pwyllgor Cyllid, yn trefnu inni gyfarfod i drafod y materion ymarferol.

Yn gywir,



Llyr Gruffydd AC,

Cadeirydd y Pwyllgor Cyllid



Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon