TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES

3 Llys Cadwyn
Pontypridd,
CF37 4TH,
029 2167 3434
James.price@trc.cymru
trc.cymru

3 Llys Cadwyn
Pontypridd
CF37 4TH
029 2167 3434
james.price@tfw.wales
tfw.wales

Russell George AS
Cadeirydd
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau
Senedd Cymru
Bae Caerdydd
Caerdydd CF99 1SN
SeneddESS@senedd.cymru

10 Mawrth 2021

Annwyl Russell, Aelodau'r Senedd,

Yn ystod y datganiad a wnaed ar 3 Tachwedd 2020 gan Weinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru ynghylch dyfodol rheilffyrdd, gwnaeth y Gweinidog ymrwymiad i Trafnidiaeth Cymru i ysgrifennu at yr Aelodau ynghylch costau a gwerthoedd asedau sy'n gysylltiedig â throsglwyddo rheilffyrdd i berchnogaeth gyhoeddus.

Rwyf felly'n ysgrifennu at yr Aelodau i roi'r wybodaeth ddiweddaraf i chi am y costau a'r gwerthoedd hyn, ac i roi rhagor o gyd-destun i'r broses gwneud penderfyniadau bryd hynny.

Fel y byddwch yn cofio, ym Mawrth 2020, cyrhaeddodd pandemig COVID19 y DU, ac o ganlyniad, cyflwynwyd cyfyngiadau'r cyfnod clo gan y llywodraeth er mwyn ceisio cyfyngu'r pandemig a lliniaru ei effeithiau ar iechyd. Arweiniodd hyn at ostyngiad o c90% mewn refeniw teithwyr gan roi'r gweithredwr (Keolis Amey Wales, gweithredwr Gwasanaethau Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru) mewn sefyllfa ariannol anghynaliadwy. Er mwyn sefydlogi'r contract a sicrhau bod gweithrediadau teithwyr yn parhau, gwnaethpwyd Cytundeb Mesurau Brys lle trosglwyddwyd yr holl risg o ran costau a refeniw i'r Awdurdod, Llywodraeth Cymru, o dan reolaeth Trafnidiaeth Cymru (TrC). Roedd hwn yn drefniant gweddol debyg i'r un yr oedd Adran Drafnidiaeth y DU wedi ymrwymo iddo ar gyfer ei gwmnïau gweithredu trenau a reolwyd.

Er bod y Cytundeb Mesurau Brys yn rhoi sefydlogrwydd tymor byr i'r contract, nid oedd yn cael ei ystyried yn ateb tymor hir na thymor canolig. O ganlyniad, mewn cydweithrediad agos â Llywodraeth Cymru, dechreuodd TrC broses gadarn o ddarlunio opsiynau er mwyn canfod yr opsiwn mwyaf priodol a fyddai'n sicrhau parhad gwasanaethau rheilffyrdd a sicrhau y byddai'r gwaith adnewyddu seilwaith rheilffyrdd sy'n angenrheidiol ar gyfer Metro De Cymru – un o amcanion allweddol Llywodraeth

TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES

3 Llys Cadwyn
Pontypridd,
CF37 4TH,
029 2167 3434
James.price@trc.cymru
trc.cymru

3 Llys Cadwyn
Pontypridd
CF37 4TH
029 2167 3434
james.price@tfw.wales
tfw.wales

Cymru a TrC – yn parhau i gael ei gyflawni gan amharu cyn lleied â phosib. Drwy ddarlunio opsiynau, rhoddwyd ystyriaeth i'r gwaith o gyflawni amcanion Llywodraeth Cymru, ond hefyd y meini prawf allweddol eraill fel gwerth am arian, diogelwch a chydymffurfiad cyfreithiol. Yn dilyn y broses drylwyr hon, penderfynwyd mai'r opsiwn a ffafriwyd oedd:

1. **Gweithredu'r dull 'Gweithredwr Dewis Olaf' ar gyfer darparu gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr.**
2. **Yn unol â'r is-gontract seilwaith presennol gydag Amey Keolis Infrastructure Ltd (AKIL) i TrC barhau i reoli seilwaith ar wasanaethau Adnewyddu Llinellau Craidd y Cymoedd a Llinellau Craidd y Cymoedd.**
3. **Gwneud trefniant menter ar y cyd ag Amey a Keolis i sicrhau mynediad at Eiddo Deallusol (ED), trwyddedau, cymorth technegol ac i gryfhau'r gwaith o integreiddio cerbydau newydd i linellau craidd y cymoedd sydd wedi'u hadnewyddu.**

Y strategaeth gyffredinol wrth fynd i'r afael â materion a oedd yn ymwneud â COVID-19 oedd sicrhau bod gwasanaethau rheilffyrdd yn gadael dan reolaeth a'u bod yn trosglwyddo'n ddidrafferth i Wasanaethau Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru Cyf., er mwyn diogelu, cymaint ag y bo modd, yr amserlen ar gyfer cyflawni Rhaglen Adnewyddu Llinellau Craidd y Cymoedd drwy barhad tîm cyflawni prosiect Amey, a sicrhau bod modd rhoi'r seilwaith a'r cerbydau newydd ar waith yn unol â'r cynllun. Mae'r opsiwn sy'n cael ei ffafrio wedi'i ddylunio i gyflawni'r amcan hwn.

Yr opsiwn arall oedd gweld y Gweithredwr a'r Partner Datblygu (ODP) yn dychwelyd at delerau Cytundeb Grant ODP pe na ellid cytuno ar delerau terfynu Cytundeb Grant ODP a threfniadau yn y dyfodol, gan arwain at derfynu drwy "Fethiant" sy'n codi o'r ODP yn rhedeg allan o arian parod o fewn cyfnod byr (ar y pryd, amcangyfrifwyd bod hyn oddeutu 4 i 6 wythnos), a gweithredu'r opsiwn wrth gefn: OLR (drwy Wasanaethau Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru Cyf) a Rheolwr Seilwaith Last Resort (IMLR) a fyddai'n ysgwyddo'r cyfrifoldeb dros IM ar Linellau Craidd y Cymoedd a darparu gwasanaethau Adnewyddu Llinellau Craidd y Cymoedd. Disgrifir yr opsiwn hwn fel "gadael heb reolaeth". Cafodd opsiynau eraill eu hystyried, ond oherwydd ansicrwydd y refeniw sy'n gysylltiedig ag effaith Covid-19, a'r anhawster wrth lunio contractau ar gyfer dosrannu'r risg, ni chafodd yr opsiynau hyn eu hystyried.

Aseswyd y costau i Lywodraeth Cymru weithredu'r opsiwn a ffafrir er mwyn bodloni gofynion Cymorth Gwladwriaethol. Aseswyd bod cost "gadael heb reolaeth" yn sylweddol uwch na'r costau i Lywodraeth Cymru o'r opsiwn "gadael dan reolaeth" sy'n cael ei ffafrio. Roedd nifer o anfanteision eraill hefyd yn ogystal â'r anfanteision ariannol sy'n gysylltiedig â "gadael heb reolaeth". **Amcangyfrifwyd y byddai'r gost i Lywodraeth Cymru o derfynu drwy achos o fethiant ('terfynu heb ei reoli') rhwng £124m a £155m**

TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES

3 Llys Cadwyn
Pontypridd,
CF37 4TH,
029 2167 3434
James.price@trc.cymru
trc.cymru

3 Llys Cadwyn
Pontypridd
CF37 4TH
029 2167 3434
james.price@tfw.wales
tfw.wales

(os nad oedd Cefnogaeth y Rhiant-Gwmni wedi'i llunio eto gan yr ODP a Llywodraeth Cymru). Fel arall, petai Cyfleuster Cefnogaeth y Rhiant-Gwmni eisoes wedi'i lunio gan yr ODP cyn gadael, byddai'r gost rhwng £159m a £190m.

Pe bai costau setliad ymgyfreitha a risgiau eraill wedi cael eu cynnwys, byddai'r gost i Lywodraeth Cymru wedi gallu bod yn uwch na'r amcangyfrifon hyn. Roedd y prif risgiau o adael heb reolaeth yn ymwneud ag effeithiau oedi sylweddol iawn ar Adnewyddu Llinellau Craidd y Cymoedd, gan gynnwys y risg o golli Cyllid Datblygu Rhanbarthol Ewrop (ERD). Byddai terfyniad heb ei reoli yn debygol o fod wedi creu risgiau eraill yn ychwanegol at gostau amharu ar raglen Adnewyddu Llinellau Craidd y Cymoedd. Mae'r rhain yn cynnwys risgiau sy'n gysylltiedig â chysylltiadau diwydiannol, amharu ar wasanaethau, setlo unrhyw ymgyfreitha gyda'r ODP, oedi gyda cherbydau a chosbau difrifol yn sgil hynny, yn ogystal â cholli staff allweddol.

O ganlyniad, o safbwynt ariannol pur, roedd terfyniad wedi'i reoli yn amlwg yn opsiwn a oedd yn arwain at y canlyniad cost isaf a (drwy leihau'r risg o oedi gyda rhaglen Llinellau Craidd y Cymoedd ac ymgyfreitha) hefyd y risg leiaf, ac felly argymhellwyd ei fod yn cynrychioli'r gwerth gorau am arian, ar wahân i'r manteision ychwanegol sydd wedi deillio o'r model gweithredu newydd.

Mae'r gost net sy'n gysylltiedig â'r opsiwn sy'n cael ei ffafrio, fel yr amlinellir uchod, yn dod i £16.1m ar hyn o bryd (sy'n dal i fod yn amodol ar sicrwydd archwilio terfynol), sy'n cynnwys yr asedau net sydd eu hangen i barhau i weithredu gwasanaethau'n effeithiol, y ffi ar gyfer y fenter barhaus ar y cyd â Keolis Amey, gwerth eiddo deallusol a mynediad at systemau sy'n angenrheidiol ar gyfer integreiddio gwasanaethau yn y dyfodol, a chostau symud OLR. **Fel rhan o'r trosglwyddiad, ac wedi'i gynnwys o fewn y gost net o £16.1m, mae Trafnidiaeth Cymru wedi sicrhau asedau sefydlog sy'n angenrheidiol i redeg y busnes ac mae'r rhain werth £28.5m.**

Gobeithio eich bod yn cadw'n iawn, ac os oes gennych ragor o gwestiynau am unrhyw un o'r manylion uchod, mae croeso i chi gysylltu â mi.

Yn gywir,

James Price

James Price
Prif Weithredwr / Chief Executive