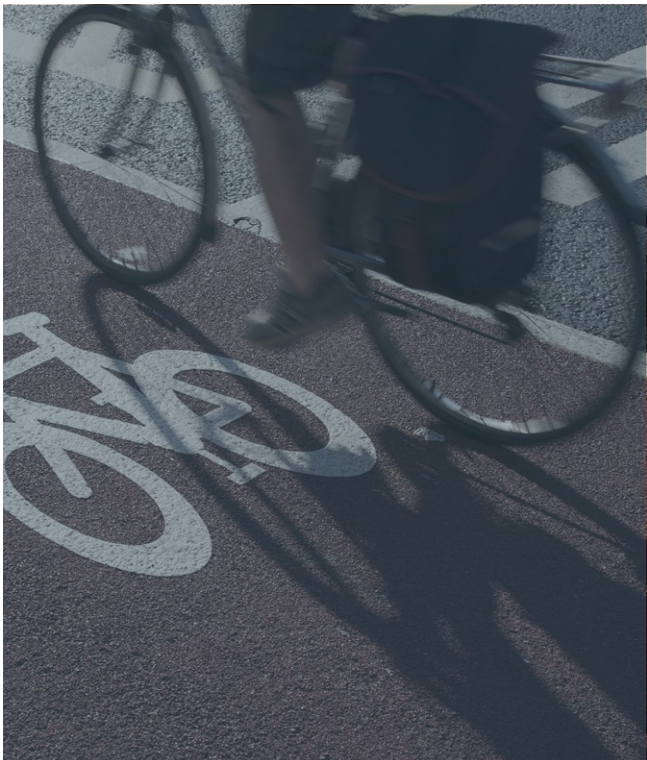




“A YDYM YNO ETO?”
MAP FFORDD AT WELL SEILWAITH
I GYMRU



Dr Llŷr ap Gareth

Medi 2019

 @FSB_Wales

fsb.wales

fsb⁸
Experts in Business
Arbenigwyr mewn Busnes

MYNEGAI

Rhagair	3
Y Cefndir a Sbardunwyr Polisi	4
Beth y mae ar BBaChau yng Nghymru ei eisiau gan Seilwaith?	6
Cyllido Seilwaith	16
Sefydliadau Cymreig Newydd	18
Llywodraethu Gwleidyddol a Seilwaith	23
Casgliad	28

RHAGAIR

Dychmygwch eich hun yn 1985

Roedd y ffilmiau *Back to the Future* hynod boblogaidd yn darlunio'r dyfodol yn 2015 yn nhermau ceir oedd yn hedfan, hofranfyrddau, ceir oedd yn gyrru'u hunain a dilyniannau Jaws diddiwedd.

Mae Emmett 'Doc' Brown yn dweud am y dyfodol yn 2015 'ble rydym ni'n mynd 'does dim angen ffyrdd arnom' – jôc sy'n gweithio am mai dyna'n hollol ydyw – *ffuglen* wyddonol. Yn ôl yn yr 1985 go iawn, mae'r car yn frenin.

Mae'r Rhyfel Oer ar ei anterth. Mae'r Gymuned Ewropeaidd eto i deithio ymhellach i lawr 'Undeb Bythol Agosach' cytuniad Maastricht – mae'r Ffranc, y Deutschmark, y Lira a'r lleill yn dal i fod yn arian cyfred cyfnewid i farchnad teithio tramor Ewropeaidd gynyddol.

Yng Nghymru, mae streic y Glowyr wedi pegynu'r byd gwleidyddol, ac yn rhagflaenu diwedd canrif o ddirywiad diwydiannol. Mae'r galw am 'Senedd i Gymru' yn dal i fod yn un diobaith i'r rhai oedd o blaid hynny, ar ôl gweld y galwadau am ryw gymaint o ddatganoli yn cael eu gwrthod yn bendant i bob golwg yn 1979 o 4 i 1.

Felly, wrth edrych tuag at y 30 mlynedd nesaf beth fydddech chi wedi'i wneud? Beth yw'r rhagdybiaethau am wleidyddiaeth, diwylliant a thueddiadau byd-eang a gymerir fel ffaith sicr, ac eto y cafwyd eu bod yn gyfeiliornus? Beth fyddai'r ffyrdd o reoli ansicrwydd? A fydddech chi wedi gwneud joben well na 'Back to the Future'?

Wrth gynllunio'r seilwaith o 'nawr tan 2050, ble fydddech *chi* yn dechrau?

Mae dod â'r cwestiwn hwnnw i lawr i ddull seilwaith o weithredu sy'n gweithio i BBaChau yn her mewn gwirionedd. Eto dyna nod yr adroddiad hwn – os nad i ddarparu'r holl atebion, o leiaf, i amlinellu'r tir, i ofyn y cwestiynau iawn, i edrych ar sut y byddai economi sy'n gweithio i BBaChau yn mynd i'r afael â strategaeth seilwaith yn y tymor byr, tymor canolig a thymor hir. Mae busnesau bach a chanolig eu maint yn ffurfio 99.4 y cant o'r holl fusnesau yng Nghymru, ac yn gwneud cyfraniad enfawr at economi Cymru. Hwysydd i gyfrif am £46 biliwn o drosiant y sector preifat ac maent yn cyflogi 62 y cant o weithlu'r sector preifat.¹ Fel y cyfryw, er mwyn i seilwaith ddatblygu economi Cymru, rhaid iddo weithio i BBaChau.

Er mwyn i BBaChau gael eu trin yn yr un modd â phawb arall mae seilwaith yn anhepgor. Mae BBaChau wedi ymwreiddio yn eu cymunedau ac felly maent yn llai tebygol o fod arnynt eisiau symud. Mae hyn yn cyflwyno'r cyfle o bolisi seilwaith sy'n cael y gorau allan o BBaChau yn union oherwydd yr ymlyniad hwnnw i le. Gall hyn yrru economïau a chymunedau lleol, a darparu ar gyfer mwy o gyfoeth a chyflogaeth yn y gymuned.

Yn hollol gywir, mae Llywodraeth Cymru wedi cysylltu'i dull seilwaith cyffredinol o weithredu â'i hagenda Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol ehangach. Ond mae angen mwy o waith ar hyn. Mae'r dangosyddion cenedlaethol sy'n darparu ar gyfer y fframwaith hwn yn brin o'r mesurau ar gyfer datblygu economaidd a datblygu busnes, sy'n sylfaen hollbwysig. Mae Llywodraeth Cymru wedi cydnabod yn ddiweddar bod angen hefyd ddod â thwf BBaChau i ffocws, i dyfu 'Canol Coll' (stoc mentrau canolig eu maint) economi Cymru. Bydd harneisio capasiti corfforedig BBaChau yn hanfodol i ddarparu ar gyfer llwyddiant yr agenda yma, a bydd seilwaith yn lifer pwysig i wneud hynny.

Ond mae i gyfrifoldeb am seilwaith berchenogaeth gymhleth ar draws Llywodraeth leol, Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU. Bydd sicrhau ffordd strategol o weithredu sy'n hyrwyddo effeithlonrwydd a chysylltedd ac yn lleihau dyblygu ymdrech neu ar y gwaethaf, ddiffyg gweithredu yn gofyn am gydweithrediad gwell, mwy dangosadwy i'n cael i ble mae angen inni fod.

Gobeithio y bydd yr adroddiad hwn yn cynnig cyfraniad ar sut i gyrraedd y gyrchfan honno.

¹ Llywodraeth Cymru 2018. *Dadansoddiad o Faint Busnesau Cymru* [Ar-lein].
Ar gael ar: <https://gov.wales/size-analysis-businesses-2018> (cyrchwyd 19eg Awst 2019).

1: Y CEFNDIR A SBARDUNWYR POLISI

*'High quality public infrastructure supports growth, improves well-being and generates jobs. Yet, infrastructure investment is complex, and getting from conception to construction and operation is a long road fraught with obstacles and pitfalls. Poor governance is a major reason why infrastructure projects often fail to meet their timeframe, budget, and service delivery objectives.'*² (OECD, *Getting Infrastructure Right*)

Nid all adroddiad byr fel hwn ddelio â manylion seilwaith ar draws pob sector. Yn hytrach, mae'r adroddiad hwn yn anelu at ddarparu dull o weithredu i gyrraedd gwneud penderfyniadau yn well, o fodd tuag at well sefydliadau, systemau a phrosesau i gefnogi'r penderfyniadau hynny, a chamau gweithredu penodol i wneud y seilwaith yn well.

Mae seilwaith yma'n cyfeirio at yr holl systemau a sectorau sy'n gallu gwneud gwahaniaeth i dwf a datblygiad BBaChau, ac mae'r adroddiad yn anelu at ddadansoddi beth y mae ar BBaChau ei eisiau, a pha ddull o weithredu sy'n gallu darparu ar gyfer y datblygiad economaidd gorau o bersbectif BBaCh. Er mwyn darparu dadansoddiad sy'n rhoi cyfrif am anghenion a dyletswyddau ehangach Llywodraethau'r DU a Chymru, bydd yr adroddiad yn amlygu'r prif sbardunwyr polisi wrth amlinellu eu hymagwedd at strategaeth seilwaith.

SBARDUNWYR POLISI

Datgarboneiddio

Mae'r Ddaear yn cynhesu – bydd y newid yn yr hinsawdd a chynhesu byd-eang yn cael effaith sylweddol. Mae'r Panel Rhynglywodraethol ar y Newid yn yr Hinsawdd (IPCC) yn y Cenhedloedd Unedig yn dweud, wrth gasglu tystiolaeth byd-eang gwyddonwyr a adolygwyd gan gymheiriaid, os bydd yn cyrraedd yn uwch na 1.5°C y gallai'r canlyniadau fod yn drychinebus.³ Mae Cytundebau Paris tuag at weithredu byd-eang i leihau allyriadau carbon a lleihau cynhesu byd-eang yn ceisio mynd i'r afael â hyn, ac yn gosod dyletswydd ar lywodraethau i leihau allyriadau carbon yn ôl targedau penodol. Bydd hyn yn cael effaith ar wariant ar seilwaith ac ar opsiynau seilwaith. Mae gan Lywodraeth Cymru rôl fel llywodraeth wrth helpu i gyflawni bwriadau Cytundeb Paris. Bydd seilwaith yn chwarae rhan fawr yn hyn, yn wir mae'n ffactor allweddol sydd wrth wraidd Strategaeth Datgarboneiddio Llywodraeth Cymru, *Cymru Carbon Isel*.⁴

Technoleg

Mae technoleg yn gallu helpu i lunio, neu i amharu ar gynlluniau, mewn ffyrdd anrhagweladwy ac annisgwyl yn aml. Mae i ddyfodiad 5G, awtomatiaeth a Deallusrwydd Artiffisial (AI) y potensial i chwyldroi sectorau cyfan o'r economi, o amaethyddiaeth i weithgynhyrchu uwch, gan gyflwyno llawer o gyfleoedd yn ogystal â gofyn cwestiynau dwfn am ddyfodol gwaith a chyflogaeth yng Nghymru (fel mewn manau eraill). Yng Nghymru, mae 'Adolygiad o Arloesi Digidol ar gyfer yr Economi a Dyfodol Gwaith' Llywodraeth Cymru dan arweiniad yr Athro Phil Brown yn cyflenwi'r cyd-destun ar gyfer hyn.⁵ Bydd effeithiau diwylliannol a rheoleiddiol canlyniadol amhariadau technolegol yn anodd eu mesur a byddant yn gofyn am ystywythder.

² OECD, *Getting Infrastructure Right* (OECD: 2017).

³ *Cynhesu Byd-Eang o 1.5°C. Adroddiad Arbennig yr IPCC ar effeithiau cynhesu byd-eang o 1.5°C yn uwch na lefelau cyn-ddiwydiannol a llwybrau allyriad nwyon tŷ gwydr byd-eang cysylltiedig, yng nghyd-destun cryfhau'r ymateb byd-eang i fygythiad newid yn yr hinsawdd, datblygu cynaliadwy, ac ymdrechion i ddileu tlodi* (CU IPCC: 2018).

⁴ Llywodraeth Cymru, *Cymru Carbon Isel* (2019).

⁵ P Brown, 'Adolygiad o Arloesi Digidol ar gyfer yr Economi a Dyfodol Gwaith' ar <https://gov.wales/review-digital-innovation-economy-and-future-work-wales>

Llywodraethu ac Ansicrwydd Cyllid Cyhoeddus

Mae llywodraethu Cymru yn y dyfodol yn ansicr ar sawl cyfrif, gyda Brexit yn codi cwestiynau ynghylch y berthynas rhwng penderfyniadau a wneir ym Mae Caerdydd, yn San Steffan ac ym Mrwsel. Mae i hyn effeithiau canlyniadol sylweddol ar ble mae penderfyniadau'n debygol o gael eu gwneud ar seilwaith ac ar lefel y cyllid sydd ar gael. Bu buddsoddi rhanbarthol o fewn maes yr Undeb Ewropeaidd i raddau helaeth am gyfnod cyfan datganoli, yn arbennig trwy raglen Cronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop (ERDF).

Mae siâp datganoli yng Nghymru yn ddramatig o wahanol i'w ddechreuad yn 1999 – bellach mae gennym ddeddfwrfa codi trethi sy'n delio â phwerau sylfaenol aruthrol. Er gwaethaf hyn, nid yw'r cyfrifoldeb am seilwaith yn eglur gyda phwerau'n aml wedi'u dosrannu neu'u rhannu rhwng sawl lefel llywodraethu.

Er y bu datganoli yng Nghymru yn y pair ers ei ddechreuad, mae yna ansefydlogrwydd hefyd ar y lefel ganolog, gyda diffyg eglurder ynghylch pwy fydd yn cymryd rheolaeth ar bwerau'r UE sydd newydd eu hailwladoli.

Mae yna sefydliadau Cymreig newydd sy'n ffurfio ecosystem seilwaith newydd, fel y Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol, Banc Datblygu Cymru a Trafnidiaeth Cymru. Bydd angen i'r rhain sicrhau perthynas dda gyda llywodraethu ar lefel Cymru a lefel y DU. Mae'n hanfodol fod y ddwy Lywodraeth yn rhannu cyfrifoldeb am ddatblygu seilwaith yng Nghymru.

Methiannau Seilwaith y Gorffennol

Nid yw methu datblygu consensws ar gyfer seilwaith hyfyw, cost-effeithiol a thymor hir yn broblem sy'n neilltuo i Gymru. Yn ogystal â dadleuon uchel eu proffil ar draws y DU ar gyllido ac effaith HS2, yn fyd-eang mae yna enghreifftiau dirifedi o brosiectau wedi methu, prosiectau'n dod i mewn dros y gyllideb, prosiectau wedi pallu oherwydd bod cyllid (cyhoeddus neu breifat) wedi'i dynnu yn ei ôl, blaenoriaethau wedi newid neu ansefydlogrwydd cyllidol dros dymor bywyd y prosiect.

Mae seilwaith yn anodd. Er hynny, gallwn gael goleuni ar sut i ymateb i'n hanawsterau ein hunain trwy edrych ar sut y mae gwledydd eraill wedi datrys problemau sy'n bod ers tro.

Felly er bod yr anawsterau y daethpwyd ar eu traws mewn prosesau penderfynu megis yr M4, Atomfa Wylfa, Morlyn Llanw Abertawe, ac ymestyn trydaneiddio i'r gorllewin o Abertawe yn ddifrifol, maent yn adlewyrchu problemau mewn mannau eraill. Mae gwledydd eraill wedi cymryd adegau o ddadlau ynghylch seilwaith fel sbardunwyr i newid tacteg a gwneud pethau'n wahanol. Does dim rheswm o gwbl pam nad all hi fod felly yng Nghymru.

Bydd y papur hwn yn ymorol am ddarparu'r offer i sicrhau strategaeth seilwaith sy'n darparu ar gyfer y 99.4% o fusnesau yng Nghymru sy'n fusnesau bach. Yn gyntaf, byddwn yn edrych ar beth y mae ar BBaChau eu hunain ei eisiau.

2: BETH Y MAE AR BBACHAU YNG NGHYMURU EI EISIAU GAN SEILWAITH?

Er mwyn sicrhau bod llywodraethu a phenderfynu effeithiol ynghylch seilwaith yn adlewyrchu pryderon BBaChau, bu inni gomisiynu arolwg o beth y mae ar BBaChau ei eisiau gan seilwaith yng Nghymru. Mae'r arolwg yn edrych ar beth yw eu pryderon, beth fyddent yn ei flaenoriaethu, a'u gwybodaeth am a'u hamgyffred o faterion yn ymwneud â phroblemau tymor hir megis datgarboneiddio, trafnidiaeth aml-ddull a theithio llesol.

Roedd yr arolwg yn cynnwys BBaChau o bob cwr o Gymru o fewn a thu allan i aelodaeth FSB Cymru. Arolygwyd 348 o Ymatebwyr trwy gymysgedd o arolygon ar-lein a chyfweliadau ffôn.

Sut y mae seilwaith yn effeithio ar fusnesau bach?

A YDY'CH BUSNES WEDI'I EFFEITHIO YN UNRHYW UN O'R FFYRDD CANLYNOL GAN BROBLEMAU YN SEILWAITH CYMRU?		
Cau safle busnes	12	3%
Gostyngiad yn nifer y cerbydau busnes ar gael	12	3%
Arall, nodwch beth os gwelwch yn dda	14	4%
Gostyngiad yn y dewis o gynhyrchion / wasanaethau ar gael	33	9%
Llai o niferoedd staff	37	11%
Newid yn y dull o deithio a ddefnyddir	48	14%
Llai o drosiant	75	22%
Llai o gwsmeriaid	88	25%
Llai o elw	99	28%
Mwy o gostau	145	42%
Dim un o'r rhain	130	37%

Mae 63% yn dweud bod eu busnes wedi'i effeithio gan seilwaith Cymru, mewn 3 prif faes, sef mwy o gostau, llai o elw a llai o gwsmeriaid. Mae BBaChau yn ystyried bod ansawdd seilwaith yn cael effaith sylweddol ar eu busnes, ac mae hyn yn adlewyrchu arolygon blaenorol FSB Cymru ar drafnidiaeth. Erys y patrwm hwn ar draws gwahanol sectorau.



Mae **63%** yn dweud bod eu busnes wedi'i effeithio gan seilwaith Cymru, **mewn 3 prif faes**, sef mwy o gostau, llai o elw a llai o gwsmeriaid.

“Byddai’n busnes yn tyfu pe gallem wasanaethu De Cymru. Mae angen blaenoriaethu cysylltiadau trafnidiaeth o Ogledd Cymru i’r De.”
Busnes wedi’i leoli yn Wrecsam

“Ein seilwaith ffyrdd yw’r peth sy’n ein gadael i lawr”
Busnes wedi’i leoli ym Mro Morgannwg

Mae’n ddiddorol (fel mewn cwestiwn tebyg a ofynnwyd yng Nghymru mewn arolwg FSB yn 2014 a oedd yn rhoi’r nifer yn 3.9%) ei fod ond yn cael ei grybwyll fel rheswm dros ‘gau safle busnes’ gan 3.5% o’r ymatebwyr.

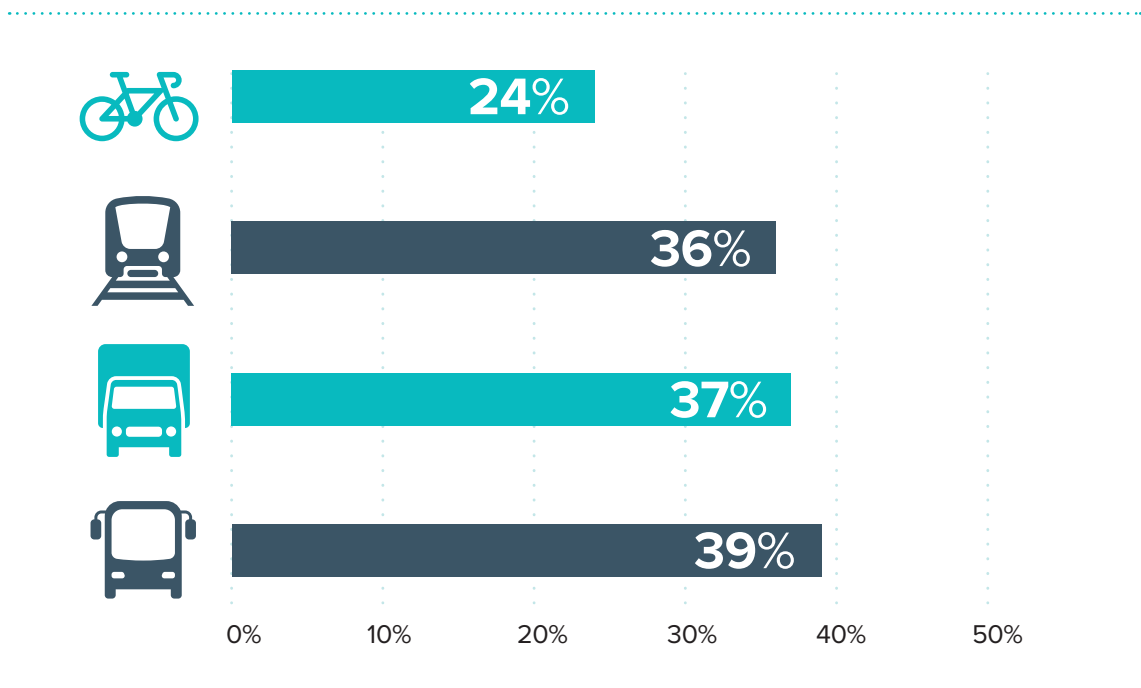
Mae hyn yn dangos sut y mae busnesau bach wedi ymwreiddio yn eu cymunedau, ac nad ydynt felly yn dymuno gadael, neu’i bod yn anodd symud oherwydd diffyg gallu i ariannu newidiadau o’r fath. O ganlyniad, mae ansawdd seilwaith yn anghymesur o bwysig i gefnogi’r busnesau hynny wedi ymwreiddio yn eu cymuned o gymharu â chwmnïau mwy, sydd â mwy o allu i adael os yw seilwaith yn tynnu oddi wrth broffidioldeb.

Pwysigrwydd Gwhanol Dulliau o Drafnidiaeth

Ran amlaf o lawer, roedd yr ymatebwyr yn ystyried car neu fan yn ‘eithaf pwysig’, neu’n ‘bwysig iawn’ i’w busnes. Roedd hyn yn wir ar draws pob rhan o Gymru, ar draws ardaloedd trefol a gwledig.

Mae hyn yn adleiso arolygon blaenorol a gafodd fod cerbydau preifat yn bwysig i 89% o fusnesau.⁶ Mae adroddiad yn 2016 yn dangos sut y mae tagfeydd, ffyrdd lleol wedi’u cynnal yn wael, a diffyg cynllunio strategol rhanbarthol i gyd yn cyfuno i greu rhwystr economaidd sylweddol i dwf economaidd – yn arbennig mewn ardaloedd gwledig.⁷

Roedd lleiafrif arwyddocaol o’r ymatebwyr yn gweld y dulliau trafnidiaeth canlynol yn ‘eithaf pwysig’ neu’n ‘bwysig iawn’.



⁶ Going the extra mile: Connecting businesses and rural communities (FSB: 2016).

⁷ Ibid.

Mae yna rywfaifaint o amrywiannau ar draws gwahanol ardaloedd daearyddol ar y dulliau trafndiaeth hyn. Er enghraifft, mae 50% o Fro Morgannwg yn ystyried trenau'n bwysig yn erbyn 77% yn Sir y Fflint a 78% yng Nghastell-nedd Port Talbot. Mae'r amrywiad yn llawer llai gyda bysiau (oherwydd rhwydeithiau bysiau ehangach yn ôl pob tebyg).

Mae pwysigrwydd y car yn cael ei adlewyrchu mewn cwestiwn dilynol ar ba feysydd polisi llywodraeth sy'n fwyaf pwysig, gyda 86% o'r ymatebwyr yn rhoi 'buddsoddi yn y seilwaith ffyrdd' yn 'eithaf pwysig' neu'n 'bwysig iawn' – gan roi hyn fel polisi pwysicaf ein hymatebwyr.

Y polisiâu a ystyrir yn fwyaf pwysig ar ôl 'seilwaith ffyrdd' oedd 'gwell rheoli traffig i leihau tagfeydd' (72%) a 'gwell trafndiaeth wledig' (65%) sy'n dangos pryderon yn rhychwantu'r gwledig a'r trefol.

"Dyw'r seilwaith trafndiaeth yn ein hardal ddim llai na gwarthus. Mae cyflwr y ffyrdd ag angen sylw o ddifrif ac mae maint y traffig yn golygu ein bod yn hwyr ar gyfer cyfarfodydd yn aml."

Busnes wedi'i leoli yn Nhorfaen

"Mae tyllau a diffyg atgyweirio cyffredinol ar is-ffyrdd yn achosi cost enfawr imi o ran fy ngherbydau ac o ran incwm rhent gan nad yw cleientiaid posibl yn dymuno rhentu mewn ardal ble nad ydynt yn gallu osgoi difrod posibl i'w cerbydau."

Business based in Torfaen

Polisiâu eraill gyda mwyafrif yn eu hystyried yn 'eithaf pwysig' neu'n 'bwysig iawn' oedd prisiau tocynnau is am Drafndiaeth Gyhoeddus (60%), ehangu'r rhwydwaith bysiau i ardal ehangach (54%), a'r gallu i ddefnyddio un tocyn ar gyfer pob math o drafndiaeth gyhoeddus (51%).

Yn yr un modd, pan ofynnwyd beth fyddai'r mentrau pwysicaf a fyddai'n annog yr ymatebwyr a'u gweithwyr i ddefnyddio mwy ar y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus roedd y prif ymatebion yr un fath ag yn ein harolwg yn 2014 – prisiau tocynnau is (60%), gwasanaethau amlach (50%) a mwy o lwybrau'n cael eu cynnig (47%). Problemau yn arolwg 2019 ac yn arolwg 2014 oedd prydlondeb a pha mor ddibynadwy oedd gwasanaethau (43%), tocynnau integredig (39%), ac amserlenni integredig (39%).

"Nid ydym yn cael llawer o drenau y dydd o Gaerdydd felly ni allwn ddefnyddio'r gweithwyr llawrydd y mae arnom eisiau eu defnyddio. Mae'r sefyllfa gyda thrafndiaeth yn effeithio ar y bobl ifanc yr ydym yn eu cefnogi'n lleol i gyrraedd cyfleoedd eraill yng Nghymru, ac nid yw pobl ifanc sy'n dymuno cael at ein prosiectau yn gallu cyrraedd yma. Rydym yn treulio llawer o amser yn trefnu cludiant."

Busnes wedi'i leoli yn Sir Gâr

- Dylai Llywodraeth Cymru barhau i weld buddsoddi mewn ffyrdd fel blaenoriaeth, gan ymorol yn arbennig am gael gwared ar dagfeydd a gwella llif traffig.
- Dylai Llywodraeth Cymru ymorol am leihau costau trafndiaeth gyhoeddus ble mae'n bosibl er mwyn annog newid moddol.
- Dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio pwerau bysiau newydd a'r amrywiol fetros i wella cwmpas ac amllder y rhwydwaith.
- Mae effaith newidiadau i drafndiaeth ffyrdd a thrafndiaeth gyhoeddus yn cydberthyn, felly dylai cyfrifoldeb am ffyrdd eistedd dan Trafndiaeth Cymru hefyd i sicrhau polisi a chasglu tystiolaeth cydgysylltiedig.

Teithio Llesol a Beicio

Er ei fod yn cael ei ystyried yn llai pwysig i BBaChau na dulliau trafndiaeth eraill o'i gymhwyso'n uniongyrchol i'w gweithgaredd busnes, nid yw beicio'n cael ei ystyried gyda gelyniaeth yn yr arolwg, fel y gwelir yn y cwestiwn canlynol:

C8. PA RAI O'R MENTRAU CANLYNOL FYDDAI'N EICH ANNOG CHI A'CH GWEITHWYR I DDEFNYDDIO BEIC YN AMLACH AR GYFER BUSNES?		
Cefnogaeth i gynlluniau beicio i'r gwaith / cerdded i'r gwaith	85	24%
Gwell llwybrau beiciau	128	37%
Parcio diogel	70	20%
Seilwaith beiciau mwy cysylltiedig	94	27%
Mwy o fannau hurio beiciau	37	11%
Diogelwch ar y ffyrdd	136	39%
Mwy o gludwyr ar gael	17	5%
Arall, nodwch beth os gwelwch yn dda	7	2%
Ni fydd yn addas defnyddio beiciau yn fy musnes i	109	31%
Dim un o'r uchod	57	16 %

“Gan fy mod yn byw yng Nghasnewydd mae'r seilwaith yn ymddangos yn bur dda, mae'n hawdd imi fynd i Lundain ac i'r gogledd a Chanobarth Lloegr ar y trê'n. Gallai llwybrau beiciau o amgylch Casnewydd fod yn well. Mae gennyf fand eang go lew.”

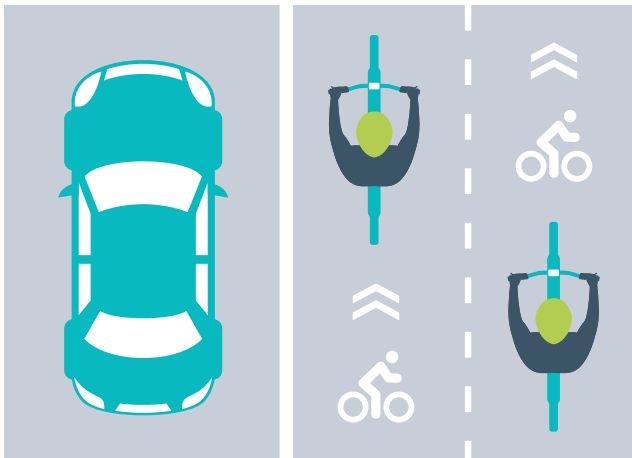
Busnes wedi'i leoli yng Nghasnewydd

Mae'r ymatebion yma yn gwahaniaethu rhwng rôl trafndiaeth o ran cymudo a theithio busnes. Tra bod rhesymau ymarferol y gall beicio beidio â bod mor bwysig i weithgaredd busnes BBaChau â dulliau eraill, mae'r cwestiwn hwn yn dal i ddangos ymgysylltiad gweithredol, gyda gwell llwybrau beiciau (a seilwaith yn gyffredinol) a diogelwch ar y ffyrdd yn cael eu crybwyll fel y prif rwystrau i ddefnydd beiciau.

Dim ond 31.3% o BBaChau a ddywedodd yn bendant 'ni fydd yn addas defnyddio beiciau yn fy musnes i'. Yn 2014, pan ofynnwyd 'a fyddai'n addas gwneud unrhyw siwrneiau'n gysylltiedig â'r busnes ar feic', dywedodd 86.7% 'na'. Er y gall y gwahaniaeth fod oherwydd geiriad y cwestiwn, mae'r ymateb hwn yn dangos bod pobl yn agored i deithio llesol, yn bendant ar ran gweithwyr.

Mae hyn yn adlewyrchu Sustrans Cymru wrth iddynt nodi bod pryderon diogelwch yn rhwystro pobl rhag beicio, a bod "angen i lwybrau fod yn atyniadol ac yn gysylltiedig", a bod ar 82% o'r preswylwyr yng Nghaerdydd ei hun eisiau gwell diogelwch er mwyn eu cael hwy i feicio.⁸ Mae'r pryderon hyn yn adlewyrchu rhai busnesau llai, a dylent fod yn ffocws ar gyfer polisi ar feicio yn y tymor byr.

- **Y ffordd orau o normaleiddio teithio llesol yw trwy wella diogelwch ac ansawdd llwybrau beiciau i gymudwyr, yn hytrach na chanolbwyntio ar ei ddefnydd mewn teithio busnes, o leiaf yn y tymor byr.**
- **Dylai buddsoddi mewn seilwaith ffyrdd a beicio fynd llaw yn llaw, gyda diogelwch y ffyrdd i feicwyr yn cael ei wella wrth i fuddsoddiad gael ei wneud mewn ffyrdd.**



Dylai buddsoddi mewn seilwaith ffyrdd a beicio fynd llaw yn llaw, gyda diogelwch y ffyrdd i feicwyr yn cael ei wella wrth i fuddsoddiad gael ei wneud mewn ffyrdd.

Graddfa prosiectau seilwaith

Roedd arnom eisiau archwilio ar ba lefel a graddfa yr oedd ar BBaChau eisiau datblygiadau seilwaith ac fe wnaethom ofyn hyn am y ffyrdd a'r rheilffyrdd. Roeddem yn edrych pa un a fyddai'r ymatebwyr yn dewis yr opsiwn o brosiectau cenedlaethol mwy neu newidiadau a oedd â ffocws lleol.

C4. Â PHA UN O'R DATGANIADAU HYN YR YDYCH YN CYTUNO FWYAF O RAN SEILWAITH FFYRDD?		
'Byddai ffocws ar ffyrdd a thraffig lefel leol yn fwy buddiol i'm busnes na ffocws ar ffyrdd a thraffig graddfa genedlaethol fwy'	179	51%
'Byddai ffocws ar ffyrdd a thraffig graddfa genedlaethol yn fwy buddiol i'm busnes na ffocws ar ffyrdd a thraffig lefel leol'	109	31%
Dyw'n cael dim effaith y naill ffordd	60	17%

C5. A PHA UN O'R DATGANIADAU HYN YR YDYCH YN CYTUNO FWYAF O RAN SEILWAITH RHEILFFYRDD?		
'Byddai ffocws ar lwybrau a gorsafoedd lefel leol yn fwy buddiol i'm busnes na ffocws ar lwybrau a gorsafoedd graddfa genedlaethol fwy'	136	39%
'Byddai ffocws ar lwybrau a gorsafoedd lefel genedlaethol yn fwy buddiol i'm busnes na ffocws ar lwybrau a gorsafoedd lefel leol'	74	21%
Dyw'n cael dim effaith y naill ffordd	138	40%

⁸ <https://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-41524127>

Yn amlwg mae'r ymatebwyr yn ffafrio atebion lleol yn hytrach na rhai 'graddfa genedlaethol fwy'. Mae'r canlyniad hwn yn dangos, o gael dewis rhwng lleol a chenedlaethol, rhwng llai a mwy, y byddai'r mwyafrif yn dewis prosiectau sy'n effeithio ar eu seilwaith trafndiaeth lleol. Mae'r cwestiwn am y rheilffyrdd yn atgyfnerthu hyn, ond gyda 'dim effaith y naill ffordd' mwy, sy'n debygol o fod a wnelo â rhwydwaith llai (o reidrwydd) o reilffyrdd o gymharu â ffyrdd – ac mae ardaloedd gyda llai o rwydwaith rheilffyrdd yn tueddu i fod yn fwy tebygol o bleidleisio dros dim gwahaniaeth. Er hynny, pan fyddwn yn tynnu'r 'dim effaith', mae'n well gan yr ymatebwyr y seilwaith lleol na'r 'cenedlaethol mwy' o fwllch 2-1 iach.

Mae tystiolaeth arall a gasglwyd gan Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau'r Senedd wedi amlygu sut y mae ansawdd ffyrdd lleol yn arbennig wedi dioddef gan doriadau cyllidebol yn y blynyddoedd diweddar.⁹ Fe wnaeth Llywodraeth Cymru archwilio'r posibilïadau yn ddiweddar i Gyd-Awdurdodau Trafnidiaeth rhanbarthol gyflawni ymyriadau trafndiaeth.¹⁰ Mae hyn yn dangos bod angen ailwrthbwyso cyllid oddi wrth brosiectau unigol, mawr tuag at brosiectau lleol. Byddem yn rhagweld hyn yn cael ei gyflawni gan awdurdodau rhanbarthol fel y cynigiwyd gan Lywodraeth Cymru. Yn seiliedig ar ein tystiolaeth o bwysigrwydd seilwaith lleol i BBaChau, mae angen arian arnom sy'n cydnabod hynny. Byddem yn argymhell bod o leiaf £100 miliwn yng nghyd-destun y gyllideb gyfalaf ehangach yn cael ei ddyrannu at y diben hwn.

- Dylai seilwaith ganolbwyntio cymaint ar brosiectau lleol ag ar brosiectau 'clec fawr' i hyrwyddo twf cynaliadwy ehangach.
- Fel rhan o'i strategaeth seilwaith, dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu cronfa drafnidiaeth leol. Byddai'r gronfa hon yn cael ei rhoi i awdurdodau rhanbarthol a dylai fod yn o leiaf £100m.
- Dylai sefydliadau seilwaith Cymru fod â dyletswydd i feithrin gallu ac arbenigedd lleol i fanteisio ar gyfleoedd seilwaith lleol, a chefnogi adrannau cynghorau sydd heb adnoddau digonol yn ogystal ag ennyn brwdfrydedd busnesau lleol.
- Dylai unrhyw gronfeydd rhanbarthol sy'n cymryd lle'r cyllid Ewropeaidd presennol fod â chyfran sylweddol wedi'i chlustnodi ar gyfer prosiectau seilwaith lleol.



Fel rhan o'i strategaeth seilwaith, dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu cronfa drafnidiaeth leol.
Byddai'r gronfa hon yn cael ei rhoi i awdurdodau rhanbarthol a dylai fod yn o leiaf £100m.

⁹ Economy Infrastructure and Skills Committee, The State of Roads in Wales (NAfW: 2018).

¹⁰ Welsh Government, 'Improving Public Transport' (Dec 2018), at https://gov.wales/sites/default/files/consultations/2018-12/improving-public-transport_0.pdf

Cysylltedd Digidol

Mewn arolwg blaenorol, roedd 99% o'r ymatebwyr¹¹ yn ystyried y rhyngrwyd yn dra phwysig i'w busnes. O ystyried pa mor bendant oedd yr ateb hwn nid oeddem yn teimlo bod angen ailofyn y cwestiwn. Yn hytrach, y cwestiwn, o ystyried pa mor bwysig yw, yw pa gamau y mae BBaChau yn eu cymryd i wneud eu cysylltiad yn gyflym a diogel.



**99% o'r ymatebwyr
yn ystyried y rhyngrwyd
yn dra phwysig
i'w busnes**

Mae'n hadroddiadau blaenorol yn y DU wedi nodi cysylltiad cryf rhwng gweithio gartref a defnyddio band eang cartref, ac adlewyrchwyd hyn yn yr arolwg hwn hefyd. Yn y busnesau hunangyflogedig a maint micro, gwelwn ddewis cyffredinol o fwy o gyflymder gyda ffeibr optig neu gebl fel yr opsiwn dewisol. Mae hyn yn cyd-daro â'n harolwg band eang newydd yn y DU sy'n awgrymu bod busnesau bach yn agored i symud i fand eang cyflymach pan fo hynny'n ymarferol. Mae 52% o fusnesau bach yn cytuno eu bod yn bwriadu uwchraddio i gysylltedd ffeibr llawn pan ddaw ar gael yn eu hardal. Mae'r chwant hwn am well cysylltedd yn dangos bod busnesau bach yn fodlon rhoi cynnig ar dechnoleg newydd i wella'u cysylltedd, gan nad yw eu lefel bresennol yn ddigonol.

Gwelwn fwy o alw am fwy o gyflymder gyda mwy o weithwyr pan fyddir yn symud o fusnesau maint micro i fusnesau cymedrol eu maint. Mae busnesau cymedrol eu maint o 50 i 249 o weithwyr yn fwy tebygol o ddewis llinell ar les na'r busnesau eraill yn ein sampl – er hyd yn oed yn y categori hwn dim ond 29% o'r ymatebwyr sy'n dewis y diogelwch hwn.

Mae llinell ar les yn rhoi gwell yswiriant yn erbyn amhariad ar y cysylltiad rhyngrwyd, gyda gwarant o ailgysylltu o fewn 24-48 awr; nid fel yna y mae hi gyda'r mathau eraill o gontractau. Gall hyn adael busnesau yn agored i golledion oherwydd colli cysylltiad band eang (mwy o risg gyda defnydd ehangach o wasanaethau cwmwl).

Mae data Ofcom ar y cyflymder sydd ar gael i safleoedd yng Nghymru yn awgrymu, er bod cynnydd sylweddol wedi'i wneud o ran cysylltu safleoedd i fand eang cyflym iawn (gyda 93 y cant o safleoedd yn gallu ei gyrchu'n awr) erys heriau sylweddol yn ein gallu i fynd bob yn gam â newid technolegol.¹²

Er enghraifft, dim ond 30 y cant o safleoedd sy'n gallu cyrchu cyflymder gwib (300 Mbit/s neu uwch) a dim ond 7 y cant sy'n gallu cyrchu ffeibr llawn. Yng Ngogledd Iwerddon y ffigurau cyfatebol yw 45 y cant ac 16 y cant ac yn Lloegr 56 y cant a 7 y cant.

¹¹ *Reassured, Optimised, Transformed: Driving Digital Demand Among Small Businesses* (FSB: 2015), p9.

¹² https://www.ofcom.org.uk/__data/assets/pdf_file/0021/146613/connected-nations-update-spring-2019.pdf

Mae hyn yn awgrymu nad yw cyflwyniad y technolegau hyn dan arweiniad y farchnad yng Nghymru yn mynd yr un mor gyflym â gwledydd eraill y DU, rhywbeth a brofwyd o'r blaen gyda band eang cyflym iawn yn arwain at ymyriad trwy Superfast Cymru.

Mater arall sy'n codi'n aml ynglŷn â seilwaith o'r math yma yw ei bod yn anodd deall ble mae'r seilwaith presennol. Mae hyn yn her arbennig i ddatblygwyr sy'n dibynnu'n aml ar gynlluniau sydd wedi'u drafftio'n wael neu'n anghywir. Gallai NICW gyflawni rôl yma fel storfa i seilwaith Cymru, gan fapio ein hasedau presennol a sicrhau hygyrchedd y cyhoedd at y mapiau asedau hyn.

- **Dylai Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru geisio gosod Cymru ar y blaen i dueddiadau cyflwyno marchnad y DU ar gyfer technolegau megis band eang a signal ffonau symudol 5G yn ei gynllun seilwaith 30 mlynedd.**
- **Dylai Llywodraeth Cymru ariannu ymyriadau yn y farchnad sy'n debyg o ran graddfa ac uchelgais i Superfast Cymru i sicrhau bod Cymru yn rheng flaen cysylltedd digidol.**
- **Mae 99% o fusnesau'n ystyried y rhyngwyd yn bwysig i'w busnes. Dylai Llywodraethau'r DU a Chymru barhau i weithio gyda gweithredwyr telathrebu symudol i ehangu cwrpas y rhwydwaith ar gyfer rhyngwyd symudol, yn arbennig gyda dyfodiad 5G.**

Canfyddiadau o Dueddiadau'r Dyfodol

Gofynnodd arolwg gan yr FSB ledled y DU yn 2017 pa un ai bygythiad ynteu cyfle i'w busnes oedd y symudiad at economi carbon isel.¹⁴ Y canlyniad oedd 2-1 iach yn ystyried y symud i ddatgarboneiddio yn gyfle yn hytrach na bygythiad, gyda 27% yn meddwl y bydd economi carbon isel yn creu mwy o gyfleoedd na bygythiadau i'w busnes, o'i gyferbynnu ag ond 14% sy'n credu'r gwrthwyneb.

Roedd hyn yn tanlinellu bod BBaChau, er yn cael problemau pob dydd anodd i ganolbwyntio arnynt, megis rheoli cost yn gysylltiedig â materion amgylcheddol, yn gweld mater datgarboneiddio yn gadarnhaol at ei gilydd.

Roedd arnom eisiau gofyn cwestiwn tebyg am ddatgarboneiddio'r economi, ynghyd â materion yn ymwneud ag Awtomatiaeth a Deallusrwydd Artiffisial (AI), sydd wedi'u clustnodi'n rhannau allweddol yn agenda dyfodol gwaith Llywodraeth Cymru:

C12. SUT YDYCH YN GWELD Y TECHNOLEGAU A'R NEWIDIADAU CANLYNOL I BROSESAU A'U HEFFAITH MEWN PERTHYNAS Â'CH BUSNES?				
	Effaith gadarnhaol ar fy musnes	Ni fydd yn effeithio ar fy musnes	Effaith negyddol ar fy musnes	Ddim yn gwybod/ddim yn siŵr
Awtomatiaeth (e.e. defnyddio peiriannau awtomatig mewn unrhyw weithgynhyrchu neu brosesau eraill a ddefnyddiwch)	21%	65%	6%	8%
Deallusrwydd artiffisial (e.e. defnyddio systemau cyfrifiadurol i ddarparu llafur medrus)	22%	59%	10%	9%
Economi Carbon Isel (newidiadau i ostwng allyriadau nwy tŷ gwydr e.e. mewn polisi trafniadaeth, gweithgynhyrchu neu brosesau eraill)	26%	49%	15%	10%

¹³ *The Price of Power* (FSB: 2017), P6.

Yn gyffredinol roedd BBaChau yn niwtral ynghylch effaith y tueddiadau hyn ar eu busnes, ond o'r rheini a roddodd farn, ym mhob tueddiad roedd yn sylweddol fwy o ymatebwyr yn gadarnhaol nag yn negyddol.

Roedd y rheini a oedd yn rhoi barn niwtral yn uwch o ran Awtomatiaeth ac AI, gan ddangos efallai nad yw'r rhagolygon o dueddiadau'r dyfodol wedi hidlo drwodd i BBaChau. Mae hyn yn ddealladwy, o ystyried bod y tueddiadau hyn a'u heffaith yn parhau'n ddadleuol a'u bod yn weddol ddiweddar.

Yr argraff gyffredinol y gellir ei chymryd o hyn yw bod BBaChau yn ystyried y tueddiadau hyn yn y dyfodol yn ddiffygiol yn eu huniongyrchedd i'w busnes, ond maent yn gadarnhaol ar y cyfan wrth eu gweld yn gyfleoedd yn hytrach na bygythiadau. Atgyfnerthir hyn hefyd gan ein cwestiwn ar gerbydau trydan:

C9. Pa mor debygol ydych o brynu neu ddefnyddio cerbydau trydan yn eich busnes yn y ... nesaf?



- Tebygol**
- Nid yn debygol nac yn annhebygol**
- Annhebygol**
- Ddim yn gwybod**
- Byth: nid yw cerbydau trydan yn briodol ar gyfer fy musnes**

Dim ond 8% o'r ymatebwyr a ddywedodd ar y cychwyn nad yw cerbydau trydan yn briodol ar gyfer eu busnes.

Roedd canran yr ymatebwyr a oedd yn teimlo eu bod yn debygol o brynu cerbyd trydan ar gyfer eu busnes yn y 5 mlynedd nesaf yn 28%, mewn 10 mlynedd yn 40%, ac mewn 15 mlynedd yn 41% (mae cwmp yn yr atebion o un categori i'r nesaf, felly ymhen 10 mlynedd yw ble y gwelwn yr ymatebwyr yn fwyaf agored i gerbydau trydan).

Roedd canran y rheini a oedd yn teimlo eu bod yn annhebygol o wneud hynny o gwbl yn y 15 mlynedd nesaf yn 28%, er o ystyried natur gwasgarog y cwestiwn roedd yr ymatebwyr yn fwy tebygol o symud ar draws categorïau neu i 'ddim yn gwybod' y pellaf y gofynnwyd iddynt edrych i'r dyfodol. Rhyngddynt, roedd y rheini'n dweud 'niwtral' neu 'ddim yn gwybod' ar gyfer 15 mlynedd i ffwrdd yn 31%.

Er bod mintai gref a fyddai'n edrych tuag at gerbydau trydan, i lawer nid yw'r drafodaeth hon wedi mynd i'r afael â'u pryderon uniongyrchol, sy'n adlewyrchiad o gymdeithas yn gyffredinol yn ôl pob tebyg. Ar hyn o bryd, mae cost cerbydau trydan a'r diffyg seilwaith gwefru yn rhwystrau allweddol. Ymddengys mai ychydig iawn o batrwm daearyddol sydd yn nosbarthiad yr ymatebion.

O ran polisi, mae hyn yn dangos bod angen gwneud y drafodaeth yn fwy real ac ymarferol i fusnes os yw llywodraethau Cymru a'r DU i gefnogi'r targed o wahardd cerbydau petrol a diesel erbyn 2040.

- **Bydd nifer o gwmnïau'n ymorol am fabwysiadu cerbydau trydan yn y 5-10 mlynedd nesaf. Ar hyn o bryd, mae cost cerbydau trydan a'r diffyg seilwaith gwefru yn rhwystrau allweddol. Rhaid i lywodraethau'r DU a Chymru fynd i'r afael â'r ddau o'r rhain os ydynt i ddatgarboneiddio trafnidiaeth bersonol.**
- **Gyda chwmnïau'n edrych ar 5-10 mlynedd fel amser realistig i symud i gerbydau trydan, mae yna gyfle i dargedu symudiad i gerbydau trydan i fusnesau o fewn y llinell amser yma. Dylai llywodraethau'r DU a Chymru ymorol am gynnig cymhellion ar gyfer y symudiad hwn trwy gyflwyno cymhellion treth neu gynlluniau sgrapio fel sydd wedi digwydd o'r blaen.**
- **O ran technolegau newydd a datgarboneiddio, mae BBaChau yn gadarnhaol at ei gilydd ynghylch sut y maent yn gweld yr effaith bosibl ar eu busnes, ond mae llawer BBaCh yn parhau i fod wedi ymddieithrio. Gellid gwneud mwy gan ddefnyddio Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol i feithrin y sgysiau hyn gyda BBaChau.**

3: CYLLIDO SEILWAITH

Mae sut ydym yn cyllido seilwaith a faint o gyllid sydd ar gael yn annatod i lwyddiant. I'r gwrthwyneb, yn nhermau cyllido ac ariannu y mae prosiectau'n gallu methu yn aml. Mae'n bwysig fod modelau arfer gorau megis model 'pum achos' y Trysorlys yn cael eu defnyddio i'r effaith orau.

MAE'R INSTITUTE OF GOVERNMENT YN PWYNTIO AT YR OPSIYNAU LEFEL UCHEL CANLYNOL AR GYFER GWARIANT AR SEILWAITH: ¹⁴			
		Cyllid	
		Cyhoeddus	Preifat
Perchenogaeth	Cyhoeddus	Gwariant cyhoeddus o drethi neu fenthycyca (e.e. HS2)	Cyfryngau Cyllid Prosiect (e.e. PFI ffyrdd a gwastraff)
	Preifat	Cymorth ariannol sector cyhoeddus (e.e. Sianel y Tafwys)	Preifateiddio a chyllid corfforaethol (e.e. cwmnïau dŵr rheoledig)

Yn gyffredinol, nid oes gan BBaChau unrhyw ffafriaeth ideolegol o ran yr uchod – fel y rhan fwyaf o ddinasyddion, mae'r sector yn ymddiddori mwy yn yr 'hyn sy'n gweithio'. Rydym yn ymwybodol, mewn cyfnod o newid economaidd parhaus, efallai na fydd yr hyn sydd wedi gweithio yn y gorffennol yn gweithio bellach a bod angen inni edrych ar archwilio ffyrdd newydd o gyllido yng Nghymru, fel mewn mannau eraill, yn arbennig yn yr amgylchiadau presennol.

Yn ddiweddar, rydym wedi gweld peryglon posibl cyllido'r sector preifat a'r sector cyhoeddus. Gyda ffordd liniaru'r M4, penderfynodd Llywodraeth Cymru fod yr effaith ar y gyllideb gyfalaf ehangach a lefelau benthyca yn gwneud y prosiect yn anfforddiadwy (ynghyd â phryderon amgylcheddol). Yn atomfa Wylfa, penderfynodd Hitachi dynnu eu cyllid o'r prosiect £20 biliwn ar ôl buddsoddi £2 biliwn yn barod, gan ddaflu polisi economaidd rhanbarthol a oedd wedi'i addasu i raddau helaeth tuag at y prosiect oddi ar y cledrau.

Y Cyd-destun:

Y Wasgfa ar Gyllid Cyhoeddus

Mae cwmp economaidd byd-eang 2008 wedi cael, ac yn parhau i gael, ôl-ffeithiau ar wariant ar seilwaith a chyllid, megis gyda phob sector arall.

O ran arian a chyllid cyhoeddus, bu Llywodraeth y DU yn fwy cyndyn i ddefnyddio ysgogiadau gwario a benthyca, ac fel y cyfryw, bu maint yr arian cyhoeddus sydd ar gael yn llai. Mae hyn wedi effeithio ar gyllideb y Cynulliad Cenedlaethol a chyllidebau cynghorau yn sylweddol.

Mae wedi effeithio ar feysydd seilwaith sy'n gyfrifoldeb Llywodaeth y DU yng Nghymru hefyd. Er enghraifft, cafodd ymrwymadau blaenorol i drydaneiddio'r rheilffordd i Abertawe eu canslo ac fel y nodar Athro Mark Barry mae Cymru wedi'i llwgu'n ddifrifol o ran buddsoddiad yn y rheilffyrdd i uwchraddio capasiti dros gyfnod hir o amser.¹⁵ Mae hyn wedi gadael y wlad gyda seilwaith rheilffyrdd nad yw'n ateb y gofyn ac nad yw'n gallu hyrwyddo lles economaidd.

¹⁴ G Atkins et al 'Public vs Private: How to pick the best infrastructure finance option' (Institute for Government: Nov 2017), p8.

¹⁵ <https://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-politics-48921533>

Cyllido ac ariannu preifat

Mae defnydd Mentrau Cyllid Preifat (PFI) wedi disgyn yn ddramatig ar ôl 2008, i raddau helaeth oherwydd y rheoliadau newydd sydd mewn grym.

Fel y mae ymchwil Tŷ'r Cyffredin yn ei nodi, roedd yna gymhellion gwrthnysig i ddefnyddio PFI, yn aml gyda phrosiectau yr oedd yn anaddas ar eu cyfer.¹⁶ Dylai unrhyw ddefnydd o PFI, neu'i olynwyr megis PFI2, y Model Buddsoddi Cydfuddiannol (fel y'i defnyddir yng Nghymru ar hyn o bryd), neu fodol y 'dull dosbarthu di-elw' yn yr Alban yn y dyfodol ddysgu o'r camgymeriadau hyn. Fe all y Banc Datblygu fod yn ffynhonnell arbenigedd defnyddiol yn y cyswllt hwn. Fe wnaeth Gerald Holtham gyferbynnu'r dull Cymreig â'r un yn yr Alban yn ddiweddar:

“The Scottish Government has adopted an ambitious programme of infrastructure investment...it has created state institutions such as the Scottish Future Trust to devise new forms of contract for private finance initiatives (PFI) to reduce the risk of the public sector paying excessively for assets... Welsh response was not the Scottish one, of setting up specialist departments to attempt innovation, but avoiding PFIs altogether...There have been no egregious policy errors in infrastructure development in Wales. However, the absence of an economic policy detailed enough to establish priorities is evident.”¹⁷

Fel y byddir yn ei weld, mae Cymru bellach yn datblygu sefydliadau arbenigol newydd a fydd gyda'i gilydd yn gallu darparu cynllun manwl ac uchelgeisiol o'r fath, yn cyd-fynd â strategaeth trosfwaol Llywodraeth Cymru. Fel y nododd Gerald Holtham yn y dadansoddiad y cyfeiriwyd ato uchod, mae cysylltiad Llywodraeth Cymru â dyled yn isel iawn ar hyn o bryd, gyda gwasanaethu dyledion yn cyfateb i lai nag 1 y cant o'i chyllideb.

Fe wnaeth Holtham amcangyfrif yn 2010 y byddai rhaglen £4 biliwn yn cyfateb i ddim mwy na 1-2 y cant o'r gyllideb o ran gwasanaethu dyled. Ar hyn o bryd, mae gwasanaethu dyled yn cymryd 5% o gyllideb yr Alban.¹⁸ Er nad yw heb ei beryglon, gallai Llywodraeth Cymru ddefnyddio'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol y mae wedi'i ddatblygu i fuddsoddi mewn seilwaith economaidd ar raddfa llawer mwy heb greu pwysau cyllidebol gormodol.

- **Dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio Modelau Buddsoddi Cydfuddiannol i ymgymryd â 'phecyn ysgogi seilwaith' i gynyddu ein buddsoddiad yn asedau ein gwlad.**

Brexit

Rhan arall o'r cyd-destun rhyngwladol sy'n achosi ansicrwydd yw Brexit. Mae Cymru'n arbennig o ddibynnol ar gyllid yr UE, gan dderbyn tua £680 miliwn y flwyddyn o gyllid yr UE ar hyn o bryd.¹⁹ Erys beth fydd yn cymryd lle'r rhain yn aneglur yn niffyg cynigion Llywodraeth y DU ar gyfer eu 'Cronfa Ffyniant Gyffredin'.

Mae angen i Gymru edrych ar rôl buddsoddiad a throsoleddu cyllid arall trwy Fanc Datblygu Cymru, ac fe all Brexit ddarparu ysbardun i hyn. Mae FSB Cymru wedi galw eisoes ar i Gymru dderbyn yr un cwantwm o gyllid ag a fu ar gael trwy gyllid yr UE, a bod unrhyw gyllid newydd yn cyfannau'r seilwaith cymorth busnes presennol yng Nghymru trwy Busnes Cymru a'r Banc Datblygu.

¹⁶ L Booth & V Starodubtseva, 'PFI: Costs and Benefits' (HoC library: May 2015).

¹⁷ G Holtham, 'Has Devolution led to more effective government in Wales? The case of the economy', from *Has Devolution Worked* p65-6, in A Paun & S Macrory *Has Devolution Worked? The First 20 Years* (Institute of Government: 2019).

¹⁸ Ibid.

¹⁹ *Brexit a Datganoli: Sicrhau Dyfodol Cymru*, Llywodraeth Cymru (2017).

4: SEFYDLIADAU CYMREIG NEWYDD

Yng Nghymru, mae yna rywfaint o sefydliadau newydd yn yr ecosystem seilwaith.

Yn gyffredinol, cyrff 'hyd braich' yw y rhain. Mae hyn yn symudiad tuag at ddadwleidyddoli seilwaith y mae FSB Cymru yn ei gefnogi, ond byddwn yn rhoi sylw i rai o'r risgiau o ran craffu ac atebolrwydd yn y bennod nesaf. Yn y bennod hon, byddwn yn dadansoddi potensial y cyrff hyn i alluogi datblygu seilwaith yn y dyfodol, beth ddylai eu rolau a'u cyfrifoldebau fod, a sut y dylent ymwneud â'i gilydd.

Mae'r Institute for Government wedi nodi rhai o'r problemau sy'n gyffredin i fethiant seilwaith yn rhyngwladol:²⁰

● **Diffyg strategaeth meddwl blaengar trosfwaol:** Mae'r hinsawdd wleidyddol yn tueddu i symbylu buddugoliaethau a gwario tymor byr. Yn wir, mae penderfynwyr sy'n gweithredu tuag at seilwaith tymor hir llwyddiannus yn annhebygol o fod yn eu swydd i gael eu gwobrwyo am y penderfyniadau hynny – mae hyn yn creu cymhelliad tuag at ennill 'clec fawr' tymor byr yn hytrach nag adeiladu sylfeini tymor hir, neu oedi'r costau i lywodraeth yn y dyfodol.

Gall hyn hybu diffyg ffocws ar ganlyniadau tymor hir cynaliadwy, a thueddiad tuag at naill brosiectau mawrfri neu gamau gweithredu cynyddrannol, tameidiog ond anghyd-drefnus.

● **Methiant i sicrhau consensws, gan greu risg wleidyddol uchel:** Mae penderfynwyr yn tueddu i osgoi ymgysylltu (a gwrthdaro) cynnar, ac yn dibynnu ar yrru penderfyniadau trwodd. Mae'r diffyg ymgysylltu cynnar hwn yn tueddu i ddod yn ôl fel gwrthdaro mwy angerddol yn ddiweddarach yn y broses. Mae diffyg dilyniant yn ennyn ar risg hefyd, mae newid gweinyddiaeth wedi'i gyfuno â system sy'n hyrwyddo gwleidyddiaeth wrthdrawiadol a diffyg cytundebau trawsbleidiol, yn golygu y gall penderfyniadau gael eu gwrthdroi'n gyflym, ac felly mae iddynt y risg o ansefydlogrwydd o ddechreud unrhyw brosiect.

Byddai system sydd wedi'i haddasu tuag at greu consensws a lliniaru'n erbyn y gwendidau hyn yn well.

● **Sylfaen dystiolaeth wan a diffyg ymddiriedaeth:** Gan fod penderfyniadau'n cael eu gyrru'n adrannol o'r canol yn aml, mae yna ddiffyg **ymddiriedaeth** gyhoeddus ynghylch y dystiolaeth a osodwyd mewn trefn o blaid y penderfyniadau a wnaed – mae'r sylfaen ar gyfer tystiolaeth yn gwyo'n aml yn ôl amodau gorchwyl a nodwyd yn fanwl i gael prosiect penodol drwodd yn hytrach nag yn ôl fframweithiau polisi ehangach. Gall adrannau'r llywodraeth sy'n gweithio mewn seilos anghyd-drefnus ar draws gwahanol bolisiau waethygu hyn. Byddai **sylfaen dystiolaeth annibynnol** a ddarperir gan actiwr y gellir ymddiried ynddo neu **sefydliad sydd hyd braich o'r llywodraeth** sy'n gweithredu'n unol ag **egwyddorion cyffredinol ehangach** yn darparu ar gyfer trafodaeth wedi'i seilio o amgylch tystiolaeth tir cyffredin.

● **Gwrthwynebiad cymunedol a diffyg ymgysylltu effeithiol:** Gwir effaith yr uchod yw dwysáu gwrthwynebiad cymunedol a'i gyflenwi â grym cyfreithlon fel rhywbeth sy'n gorwedd y tu allan i'r broses benderfynu, sydd heb fewnbynnu i'r sylfaen dystiolaeth na'i chasglu, ac o ddarparu trafodaeth begynedig iawn.

Mae cyrff hyd braich yn cynnig rhan o'r ateb i'r problemau hyn, ac mae sut y gall y rhain gael eu defnyddio yng Nghymru yn destun y bennod hon.

²⁰ Addaswyd o D Slade and N Davies, How to design an infrastructure strategy for the UK (Institute for Government: 2017) p6-7; *Getting Infrastructure Right* (OECD: 2017); M Coelho, V Ratnoo, S Dellepiane, *The Political Economy of Infrastructure in the UK* (Institute for Government: 2014).

Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru (NICW)

Sefydlwyd NICW yn 2018, gyda chylch gwaith i weithredu fel sail i ddull gweithredu Llywodraeth Cymru, yn gweithio 'ar draws y rhanbarthau i glustnodi anghenion seilwaith Cymru yn y dyfodol am y 5-30 mlynedd nesaf.²¹

Heblaw am fod wedi'i seilio ar rwymedigaethau Llywodraeth Cymru dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, mae hi'n aneglur sut y bydd NICW yn gweithio ar hyn o bryd gyda 'trefniadau gweithio manwl NICW yn cael eu cytuno rhwng Llywodraeth Cymru a'r comisiynwyr penodedig trwy sefydlu ffyrdd o weithio a meini prawf asesu sy'n cyd-fynd â gofynion y llythyr cylch gwaith hwn'. Mae NICW i gynhyrchu ei adroddiad blynyddol cyntaf ym mis Tachwedd 2019 ac adroddiad 'Cyflwr y Wlad' yn 2022, gan awgrymu bod cynnydd yn araf hyd yma.²²

Mae cylch gwaith NICW yn amwys, ac mae'r cylch gwaith yn canolbwyntio ar yr hyn nad all ei wneud, yn hytrach na'r hyn y gall ei wneud.

Yn dilyn y penderfyniad i beidio â mynd ymlaen â ffordd liniaru 'llwybr Du' yr M4, mae'n rhyfedd fod Llywodraeth Cymru wedi dewis peidio â rhoi'r dasg i NICW o ymchwilio i atebion i broblem tagfeydd o gwmpas Casnewydd ond yn hytrach wedi gosod y dasg o ymchwilio i hyn i gomisiwn arbenigol cwbl newydd. Gwelwn hyn fel cyfle wedi'i golli gan y byddai wedi bod yn faes arbrofi da i NICW ac wedi'i gadarnhau fel cyfrwng awdurdodol wrth hysbysu'r blaenoriaethau a'r atebion tymor hir ar gyfer seilwaith.

Mae hyn yn codi amheuan ynglŷn â pha un a yw Llywodraeth Cymru ei hun yn gweld NICW fel peirianwaith awdurdodol o'r fath ar gyfer hysbysu blaenoriaethau seilwaith a 'dyw'n gwneud fawr ddim i atgyfnerthu hyder ynddo ymhlith rhanddeiliaid allanol.

Er yn gorfod gweithio mewn ffordd dryloyw ac ymgysylltiol, 'does gan NICW ddim gwefan ar hyn o bryd ac mae'r wybodaeth sydd ar gael ar dudalen Llywodraeth Cymru yn unig. Mae hyn yn cyferbynnu â'r Alban ble mae gan Gomisiwn Seilwaith yr Alban wefan sy'n amlinellu ei swyddogaethau, cylch gwaith a dull gweithredu yn glir.²³ Felly, tra bod gan NICW i bob golwg gylch gwaith tebyg i Gomisiwn Seilwaith Talaith Victoria yn Awstralia²⁴, mae'i swyddogaethau'n aneglur. Yn yr un modd mae sut y mae'n ymwneud â sefydliadau eraill yn aneglur.

Mae cylch gwaith aneglur a diffyg cynnydd yn ei waith hyd yn hyn yn creu pryderon eraill. Er bod y syniad o weledigaeth strategol dros 5-30 mlynedd yn ganmoladwy, os yw ei awdurdod yn ansicr yn ymarferol, ac felly bod ei argymhellion mewn perygl o ddisgyn i drap o ran dilyniannu – o fod yn adweithiol i ble mae cynnydd wedi'i wneud yn hytrach nag yn rhagweithiol wrth ddeall ble dylid gwneud cynnydd. Er enghraifft, gyda Trafniadaeth Cymru eisoes yn arwain ar strategaeth rheilffyrdd a bysiau, os yw ei gylch gwaith a'i awdurdod yn aneglur fe allem fod â sefyllfa ble mae'r strategaeth yn dilyn angenrheidiau mwy tymor byr ac yn rhoi'r drol o flaen y cefyl, yn hytrach na chyflawni ei amcanion o ddarparu strategaeth drosfwaol resymoleddig i gyrrff eraill ei dilyn.

I ddarparu'r modd tuag at well sylfaen tystiolaeth o ble i ddatblygu cynigion seilwaith, dylai NICW ddal data ar seilwaith, asedau ac adnoddau naturiol i gynorthwyo datblygiad yn y dyfodol. Dylai hyn gynnwys cofrestru manylion a data gwaith a wneir gan ddarparwyr a chofnod yn erbyn cyflawni.

Dylai'r storfa ddata ganolog hon gael ei datblygu gyda'r bwriad o fapio asedau seilwaith yn y dyfodol (mae mapio ble mae asedau'n gorwedd yn dameidiog ac fe all hyn ein symud tuag at well map o ble mae asedau'n gorwedd).

Dylai NICW ddal atlas o asedau ac adnoddau naturiol Cymru hefyd ar gyfer datblygu seilwaith cynaliadwy yn y dyfodol. Dylai hwn edrych hefyd ar ba un a oes asedau o arwyddocâd cenedlaethol a ddylai dderbyn mwy o warchodaeth rheoleiddiol i'w ddefnyddio mewn prosiectau yng Nghymru.

I'r graddau sy'n bosibl (gan gymryd diogelwch a sensitifwydd masnachol i ystyriaeth) dylai'r data ar seilwaith fod yn ddata agored ac yn hygyrch.

²¹ Ken Skates, Remit Letter for National Infrastructure for Wales, <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2018-12/national-infrastructure-commission-for-wales-remit-letter.pdf>

²² <http://record.assembly.wales/Committee/5548>

²³ See, <https://infrastructurecommission.scot/>

²⁴ *From the Ground Up: Developing a 30-year Infrastructure Strategy for Victoria* (Infrastructure Victoria: 2016)

Byddem yn argymhell bod rôl NICW yn cael ei heglurhau a'i rhoi ar sail statudol:

- **Dylai cylch gwaith cliriach i NICW ar gyfer y cyhoedd gael ei gynhyrchu.**
- **Dylid rhoi NICW ar sail statudol.**
- **Dylai datblygu gweledigaeth 30 mlynedd fod yn gyfrifoldeb allweddol NICW gyda Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am ei hariannu.**
- **Mae angen eglurhau perthynas NICW â chyrrff seilwaith eraill ar draws sectorau. Dylai fod protocol ynghylch sut y mae'n ymwneud â (er enghraifft) Trafnidiaeth Cymru, Cyfoeth Naturiol Cymru, Llywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Cynulliad Cenedlaethol Cymru.**
- **Gyda'r uchod wedi'i eglurhau, dylai rôl NICW fod fel man cyswllt canolog ac fel ffwlcwrm sefydliadol.**
- **Dylai'r rôl yma o fan cyswllt canolog gymryd unrhyw newidiadau yn y berthynas rynglywodraethol rhwng San Steffan a'r gweinyddiaethau datganoledig, yn cynnwys cysylltu â Swyddfa Cymru, i ystyriaeth.**
- **Mewn partneriaeth â Banc Datblygu Cymru, dylai NICW gymryd cyfrifoldeb am ddatblygu ac am y defnydd o fodolau cyhoeddus preifat ar gyfer cyllid (megis y Model Buddsoddi Cyd-fuddiannol neu PFI) ar gyfer prosiectau seilwaith yng Nghymru.**
- **Dylai Llywodraeth Cymru gynhyrchu mapiad clir, sy'n hygyrch i'r cyhoedd, o sut y mae'r gwahanol sefydliadau yn ymwneud â'i gilydd.**
- **Dylai Llywodraeth Cymru ddal storfa ganolog ar gyfer data agored ar brosiectau seilwaith, yn cynnwys manylion y gwaith a wneir, gyda'r bwriad o fapio aedau seilwaith yn y dyfodol.**
- **Dylid rhoi ystyriaeth i sut i gynyddu amlygrwydd cyhoeddus NICW a'r ddealltwriaeth ohono.**

Banc Datblygu Cymru / Busnes Cymru

Beth bynnag fydd rôl cronfeydd strwythurol ar ôl Brexit, mae'r wasgfa ar gyllid cyhoeddus yn golygu bod angen inni fod yn ddyfeisgar o ran sut ydym yn cael gafael ar gyllid ar gyfer seilwaith. Mae hyn yn gofyn am symudiad oddi wrth wariant grantiau tuag at drosoleddu cronfeydd.

Mewn polisi ehangach, bu symudiadau diweddar i ailgyfeirio'r cydbwysedd hwn wrth agor Banc Datblygu Cymru (DBW) a Busnes Cymru.

Yn fyd-eang, mae yna fwlch ariannu mewn 'buddsoddiad seilwaith o tua \$1 triliwn y flwyddyn, a \$100 triliwn mewn adnoddau buddsoddwyr sefydliadol sy'n chwilio am gartref'.²⁵ Mewn dadansoddiad o'r hyn y gall banciau datblygu ei wneud ar gyfer seilwaith mae Humphreys yn nodi bod 'Bylchau gwybodaeth a chanfyddiadau risg' wedi atal buddsoddiad mewn seilwaith ac yn 'awgrymu rôl ar gyfer cydgysylltu swyddogol', yn cynnwys "gweithredu swyddogol wrth gefnogi'r broses o drawsnewid seilwaith yn ddosbarth asedau yn llygaid buddsoddwyr sefydliadol... i fynd i'r afael â bylchau gwybodaeth a hyrwyddo adroddiadau safonedig am ddata, fframweithiau asesu risg a threfniadau cytundebol yn gysylltiedig â seilwaith."²⁶

Mae'r Banc Datblygu wedi gweld llwyddiant cychwynnol o ran mynd i'r afael â diffyg yn y farchnad, yr un pryd â darlunio hefyd trwy'u llwyddiant buddsoddi fod cyfle ar gyfer buddsoddiad preifat yng Nghymru. Maent ar hyn o bryd yn ymgymryd â rolau megis datblygu 'Cronfa Werdd' ar gyfer buddsoddi yng Nghymru ac yn trosoleddu Cronfa Bensiwn Clwyd ar gyfer eu Cronfa Olyniaeth Rheoli. Mae hyn yn awgrymu y gallent ymgymryd â'r rôl o fynd i'r afael â bylchau gwybodaeth a chanfyddiad risg a datblygu seilwaith yng Nghymru yn gynnig ased.

²⁵ C Humphreys, 'Channelling private investment to infrastructure: What can multilateral development banks realistically do?' (ODI: 2018)

²⁶ Ibid.

Er y dylai Banc Datblygu Cymru fod yn uchelgeisiol yn ei nodau, dylai fod hefyd archwiliadau a phrotocolau clir ar y risg gyhoeddus y mae'n cymryd y cyfrifoldeb amdani. Yn gyntaf, mae'n bwysig ei fod yn parhau i adeiladu'i hygyrdd i gynyddu'i opsiynau wrth ddenu buddsoddwyr yn y dyfodol. Yn ail, bu llawer o enghreifftiau o fanciau datblygu yn symud y tu hwnt i'w cylch gwaith gwreiddiol ac yn ymgymryd â gormod o risg gyhoeddus (megis y Cajas ym muddsoddiadau mentrus Sbaen mewn tai cyn 2008).²⁷ Yn drydydd, mae'n hanfodol nad yw'n symud ffocws o ddatblygu'r sector BBaCh a darparu ar gyfer benthyciadau ble bu banciau'n anfodlon gwneud hynny.

Mae Banc Datblygu Cymru yn buddsoddi ar hyn o bryd gyda'r preifat a'r cyhoeddus gan gymryd lefel gyfartal o fuddsoddi a risg. Mae hyn yn ddoeth ar gyfer ei bwrpas ar hyn o bryd. Os yw i edrych ar seilwaith ehangach, fe all fod angen ymchwilio i ddewisiadau eraill, yn ogystal â sut y mae'r risg yn cael ei rhannu, yn arbennig petai i ddatblygu galluoedd tuag at fuddsoddiadau mwy.

Dylai Banc Datblygu Cymru

- **Weithio i ddatblygu seilwaith Cymru yn asedau ar gyfer buddsoddwyr sefydliadol, darparu modd i leihau bylchau gwybodaeth a chanfyddiadau risg i fuddsoddwyr, a gweithio gyda NICW er mwy hyrwyddo'r rhain yn effeithiol.**
- **Dylai hyn adeiladu ar waith Banc Datblygu Cymru yn barod wrth ddefnyddio cronfa bensiwn Clwyd i gyflenwi'r Gronfa Olyniaeth Rheoli, a'i waith o ddatblygu Cronfa Werdd.**
- **Dylai protocolau fod yn eu lle i sicrhau nad yw cynnydd yng ngweithgaredd Banc Datblygu Cymru yn arwain at risg gyhoeddus annerbyniol, wrth symud o'i gylch gwaith i ddatblygu BBaChau, a'i fod yn parhau i adeiladu ei hygyrdd ar gyfer trosoleddu buddsoddiad yn y dyfodol.**

Trafnidiaeth Cymru (TfW)

'Mae'n gwella ac o gael amser rwyf yn meddwl y bydd Trafnidiaeth Cymru yn gwneud gwahaniaeth'

Busnes wedi'i leoli yng Nghaerdydd

O ran ei nodau strategol, mae gan Trafnidiaeth Cymru (TfW) eglurder ynghylch nodi ei rôl(rolau) yn glir o ran gweithrediadau a chynghor yn wahanol i Lywodraeth Cymru:

"Cwmni nid er mwyn elw yw Trafnidiaeth Cymru, sy'n eiddo'n llwyr i Lywodraeth Cymru. Ar draws Cymru a'i ffiniau, rydym yn cydweithredu â darparwyr, partneriaid a rhanddeiliaid trafndiaeth eraill i gyflenwi system drafndiaeth integredig ddiogel, hygyrch, dibynadwy, fforddiadwy a charbon isel.

"...Rydym yn darparu cyngor technegol i ganiatáu i Lywodraeth Cymru ddatblygu polisi. Mae popeth a wnawn yn cael ei gyflawni o fewn fframwaith polisi Llywodraeth Cymru."²⁸

Fel corff hyd braich mae Trafnidiaeth Cymru yn gallu delio gyda set o bwerau datganoledig a chydgylltu polisi a'r sylfaen dystiolaeth yn ganolog. Yn yr un modd, wrth ddelio â phartneriaid a rhanddeiliaid allanol mae'n ddefnyddiol cael un corff adnabyddadwy.

Mae FSB Cymru wedi croesawu'r ymrwymiad i rôl TfW i 'sefydlu dull gweithredu seiliedig ar dystiolaeth i gefnogi gwneud penderfyniadau yn gysylltiedig â buddsoddiad seilwaith' ac wrth 'sicrhau bod [TfW] yn gwasanaethu Cymru i gyd yn effeithiol...mwyhau ein dealltwriaeth o anghenion lleol a rhanbarthol ar draws Cymru er budd defnyddwyr trafndiaeth yn awr ac yn y dyfodol'.²⁹

Nodwn fod y nodau hyn yn mapio'n dda ar draws yr egwyddorion ar gyfer llywodraethu seilwaith a nodwyd uchod.

²⁷ Time for a Full Public Bank in Wales? (PPIW Awst 2017), t13-14.

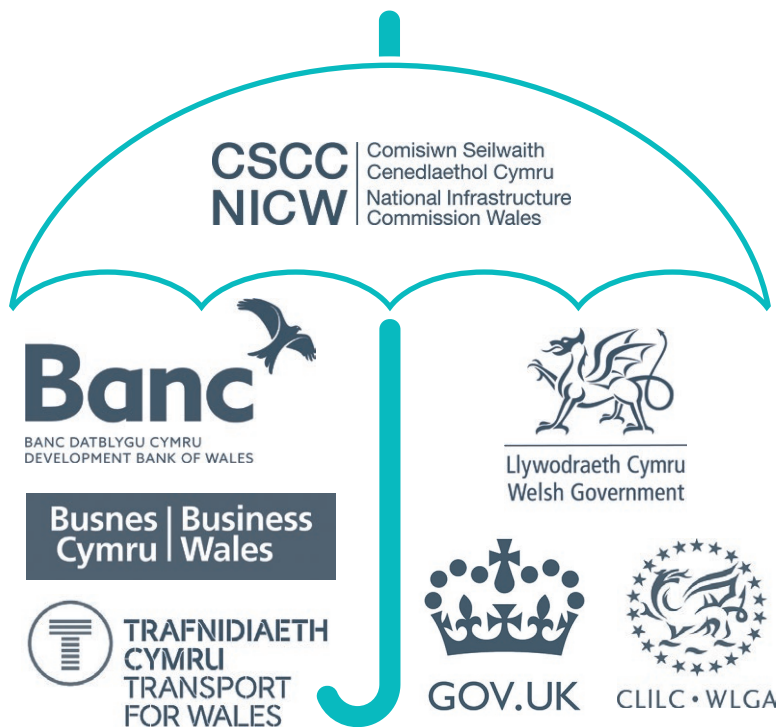
²⁸ Trafnidiaeth Cymru, 'Cynllun busnes cryno hyd at 31 Mawrth 2020' (2018), t3.

²⁹ Ibid, t4,5.

Er hynny, byddem yn nodi fod y rhain, o fewn y dogfennau hyn, yn parhau'n ymrwymiadau rhethregol i raddau helaeth. Mae yna bob amser y risg, heb broses ymgynghori strwythuredig sy'n cael ei hintegreiddio yn ffyrdd TfW o weithio, y gall hyn syrthio wrth ymyl y ffordd wrth i flaenoriaethau eraill gymryd blaenoriaeth.

Byddem yn argymhell fod TfW a'r holl sefydliadau eraill o fewn ecosystem seilwaith Cymru:

- Yn datblygu strategaeth Llywodraeth Agored ac Ymgynghori, gan gymryd pa mor gymesur y dylai ymgynghori fod i ystyriaeth, yn delio gyda materion cyfrinachedd a sensitifrwydd masnachol, a strategaeth ar gyfer clustnodi rhanddeiliaid BBaChau.
- Â dyletswydd i ddarparu sylfaen dystiolaeth gref, o glustnodi anghenion lleol a rhanbarthol a chydbwyso buddion ar draws Cymru, ac o gydgrynhoi gwahanol fuddiannau trwy fframwaith cyfranogi ac ymgysylltu cryf.
- Amlinelliad clir o linellau atebolrwydd o ran strwythurau llywodraethu.
- Yn amlwg atebol i Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau Cynulliad Cenedlaethol Cymru.



5: LLYWODRAETHU GWLEIDYDDOL A SEILWAITH

Mae'r bennod flaenorol wedi edrych ar rôl yr ecosystem o sefydliadau seilwaith Cymru sy'n datblygu a'u rôl wrth ateb y problemau dynodedig ar gyfer seilwaith. Mae'r bennod hon yn edrych ar y sefydliadau cynrychiolaidd a'r prosesau penderfynu, a sut y gallwn ddefnyddio'r system yng Nghymru i beri gwell canlyniadau.

Nid yw'n fuddiol nac yn ddefnyddiol beio penderfynwyr y gorffennol, yr ydym yn disgwyl eu bod wedi mynd i'r afael â phrosiectau seilwaith mentrus gyda didwylledd. Mae'r diffyg ffordd systemig o roi sylw i broblemau sylfaen dystiolaeth annibynnol, ymddiriedaeth yn y penderfyniadau, ymgysylltu fel y'u hamlinellwyd yn golygu bod gweinidogion ac adrannau unigol yn aml wedi gorfod gwneud penderfyniadau gyda bylchau gwybodaeth sylweddol, diffyg eglurder ar strategaeth drosfwaol, a phwysau gwleidyddol sylweddol.

Mae gan Gymru fanteision. Yn wir, os gallwn gael siâp prosesau penderfynu ar seilwaith yn gywir, mae yna fanteision cymharol y gall fod gan Gymru a'i sefydliadau o'i gymharu â lleoedd eraill. Gall helpu wrth adeiladu tuag at gonsensws, wrth drosoleddu cyllid at anghenion Cymru, ac oherwydd ei maint cymharol, fodd o ymgysylltu'n go iawn â chymunedau a'i sector BBaCh i fwyhau buddion prosiectau seilwaith.

Gall strategaeth sy'n hyrwyddo sylfaen dystiolaeth glir, sy'n cyflenwi consensws, ac sydd â'r cyfreithlondeb a ddaw yn sgîl ymgysylltu go iawn, ei gwneud yn haws hefyd i ddarparu ar gyfer gweithio ar y cyd a gwneud yr achos i Lywodraeth y DU dros brosiectau a chyllid.

Mae datblygu strategaeth drosfwaol yn fater i Lywodraeth Cymru ynghyd â NICW. Er hynny, dylem gofio bod rôl y ddeddfwrfa'n hanfodol i'r broses yma hefyd, o ran creu consensws, a darparu craffu ac atebolrwydd hollbwysig. Ar hyn yr edrychwn yn y bennod hon.

Rôl creu consensws

• Consensws trawsbleidiol a Chynulliad Cenedlaethol Cymru

Gellir gweld pwysigrwydd consensws polisi yn y profiad Danaidd, ble mae at ei gilydd ddiwylliant o greu consensws trawsbleidiol ar dwf a datblygu economaidd:

“Yn 2009, fe wnaeth saith o wyth plaid yn Senedd Denmarc gytuno ar nifer o egwyddorion cyffredinol a mentrau pendant fel rhan o bolisi trafndiaeth gwyrdd newydd sy'n berthnasol tan 2020. Dilynodd nifer o gyrgordiau y cytundeb yn 2009, 2010 a 2011. Mae'r cyrgordiau hyn wedi cynhyrchu nifer fawr o fuddsoddiadau a phrosiectau seilwaith. Mae rhai o'r prosiectau hyn wedi'u cwblhau yn barod, tra ein bod yn mynd i weld canlyniadau'r prosiectau sy'n weddill yn y blynyddoedd i ddod.”³⁰

Mae'r consensws hwn wedi'i ddyblygu ym margin seilwaith Werdd 2018 ac felly mae'n arwain at gonsensws pellach. Roedd yr ysbardun dechreuol i gytundeb yn ateb i broblem methiant hanesyddol wrth ddarparu ar gyfer seilwaith – gyda thrafodaethau ar dwnel rheilffordd a ffordd Cyswllt Sefydlog Fehmarn Belt i Hamburg wedi digwydd dros 30 o flynyddoedd, ac mae'r adeiladu i fod i offren yn awr yn 2028.³¹

Gall Cynulliad Cenedlaethol Cymru gymryd ymagwedd debyg. Mae fframweithiau polisi fel Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn darparu sylfaen a ddylai hyrwyddo trafodaeth drawsbleidiol iach wedi'i seilio ar egwyddorion clir.

³⁰ Gweinyddiaeth Drafndiaeth Denmarc, Buddsoddiadau Seilwaith Denmarc (DMoT: 2012), t5.

³¹ Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol, Adroddiad Llywodraethu Seilwaith Rhyngwladol (NIC: 2017) <https://www.nic.org.uk/wp-content/uploads/NIC-International-Infrastructure-Governance-Report.pdf> t15-6.

Er hynny, mae darparu lefel o gonsensws yn golygu cymryd fframweithiau o'r fath o ddifrif fel egwyddorion sydd wrth wraidd polisi'r dyfodol a nodau polisi strategol tymor hir, neu maent yn tansilio'r pwynt o'u cyflwyno fel fframweithiau yn y lle cyntaf. Gall gwneud hynny'n effeithiol ddarparu modd tuag at gonsensws trawsbleidiol ar y lefel strategol (hyd yn oed os byddai o reidrydd anghytundebau ynghylch ei weithredu).

- **Dylai pob plaid gynnwys blaenoriaethau seilwaith clir yn eu manifesto.**
- **Dylai hyn ddarparu'r sylfaen tuag at greu consensws trawsbleidiol ar gynllun seilwaith 30-mlynedd. Dylai pob plaid gytuno ar gyfarfodydd trawsbleidiol gyda'r nod o ddarparu consensws ar strategaeth. Dylai'r cyfarfodydd gael eu hwyluso gan NICW.**
- **Y nod ddylai fod i ennill cymaint o gonsensws ag sy'n bosibl mewn pleidais yng Nghynulliad Cenedlaethol Cymru.**



Dylai hyn ddarparu'r sylfaen tuag at greu consensws trawsbleidiol ar gynllun seilwaith 30-mlynedd

Ar sail yr angen i weithio ar draws llywodraethau gyda San Steffan ar brosiectau seilwaith, mae creu consensws yn y Cynulliad Cenedlaethol yn rym cyfreithloni pwysig. Mae'n darparu parhad petai newid yng nghyfansoddiad pleidiau'r Cynulliad Cenedlaethol yn y dyfodol. Mae'n sicrhau hefyd fod pob plaid yn gyfrannog ni waeth pwy sy'n rheoli ym Mae Caerdydd neu yn San Steffan. Byddai datblygu strategaeth seilwaith ar y cyd ar draws y pleidiau ar gyfer y tymor hir yn nod cychwynnol da.

'Dyw hyn ddim i ddweud na fyddai unrhyw le i anghytundebau ar flaenoriaethau gwario. Er hynny, byddai gweledigaeth gyffredinol ar gyfer y tymor hir, yn cael ei chefnogi gan gonsensws, yn ymorol am gael gwared â'r gagendor o wahaniaethau sydd wedi ymddangos yn y gorffennol, er enghraifft ynghylch prosiect Ffordd Liniar'r M4.

• **Gweithio ar draws llywodraethau a sefydliadau**

Mae llywodraethu Cymru o fewn y DU wedi newid yn ddramatig dros yr 20 mlynedd ddiwethaf. Mae'r cyd-destun datganoledig hwn, ochr yn ochr â seilwaith ehangach a arweinir gan gyrff fel Pwerdy Gogledd Lloegr ac Injan Canolbarth Lloegr, yn newydd o fewn y DU gyfoes. Er hynny, nid yw gwariant seilwaith datganoledig yn beth hynod ledled y byd:

"Sub national governments, defined as federated states, regions and municipalities, undertake almost 60% of the total public investment across the OECD area (OECD 2016). A large part of this investment is spent on infrastructure. Sub national public investment ranges from 13% in Chile to 95% in Canada."³²- OECD

Yn nghyd-destun Brexit, mae polisi San Steffan ar Gymru mor bwysig ag y bu erioed. Er bod hynodion i'r berthynas hon, 'dyw tensiynau o'r fath ddim yn unigryw ar unrhyw gyfrif. Fel y gwnaeth yr OECD ei roi yn eu hadroddiad 'Getting Infrastructure Right':

"Collaboration for public investment strategies across jurisdictions and levels of government is difficult, even in situations where the actors involved clearly recognise the need for it. Transaction costs, competitive pressures, resource constraints, differing priorities and fears that the distribution of costs or benefits from co-operation will be one-sided, can all impede efforts to bring governments together."³³

³² 'Getting Infrastructure Right' (OECD:2016), p8.

³³ Ibid.

Mae gan y llywodraethau heb eu datganoli a datganoledig gyfrifoldeb i ddinasyddion Cymru, yn arbennig felly ble mae'r pwerau'n gymhleth a danheddog. Mae'n bwysig felly fod y ddwy lywodraeth yn cydnabod y cyfrifoldebau a rannant a'u bod yn gweithio gyda'i gilydd i gyflawni'r canlyniadau gorau – mae hyn yn haws os oes yna gonsensws sefydliadol cryf o fewn y sefydliadau Cymreig.

Yn dilyn yr adolygiad parhaus o gysylltiadau rhynglywodraethol, bydd gofyn am well perthynas trwy adrannau o'r ddau sefydliad, neu yn y prosesau rhynglywodraethol rhwng llywodraethau.³⁴ Y nod yw dod o hyd i fframwaith a phensaerniaeth sefydliadol sy'n gallu cyfrannu at olwg 'lle mae pawb ar ei ennill' o wariant o'r fath ar draws y ddwy lywodraeth (a deddfwrfa).

Er mwyn iddo fod yn holistaidd rhaid i NICW yn ei strategaeth 30 mlynedd gymryd yr holl ysgogiadau seilwaith i ystyriaeth, nid dim ond y rheini sydd wedi'u datganoli neu'n debygol o gael eu datganoli. Mae hyn yn golygu bod angen bod peirianwaith clir ar gyfer sut mae NICW yn ymwneud â Llywodraeth y DU, ei hadrannau a'i chyrrff seilwaith allweddol.

- **Dylai Llywodraeth y DU barhau ei hadolygiad o weithio rhynglywodraethol a'i strwythurau, gyda golwg ar sut y gall y rhain optimeiddio'r potensial ar gyfer penderfyniadau a chyllid seilwaith yng Nghymru.**
- **Dylai peirianwaith gael ei roi yn ei le ar gyfer datblygu seilwaith yng Nghymru ble mae pwerau'n cael eu rhannu, yn aneglur a heb eu datganoli.**
- **Dylai NICW geisio meithrin ei weledigaeth, a'r consensws sydd wrth ei wraidd, ar draws ffiniau datganoli.**

Atebolrwydd a Chraffu

Ar gyfer y cyrrff hyd braich a dddansoddwyd yn y bennod flaenorol, mae lefel o annibyniaeth yn bwysig i sicrhau sylfaen tystiolaeth annibynnol y gellir dibynnu arni. Er hynny, mae'r lefel o annibyniaeth yn gofyn hefyd am gydbwysedd llinellau clir o atebolrwydd a chraffu cyhoeddus a gwleidyddol.

Dylai'r berthynas rhwng Llywodraeth Cymru a chyrrff seilwaith neilltuol gael ei heglurhau trwy gylchoedd gwaith clir a nodi cyfrifoldebau yn glir, ar gael i'r cyhoedd mewn ffurf sy'n hawdd ei deall. Dylai'r llinellau atebolrwydd i'r Gweinidog(ion) Cymreig perthnasol gael eu hamlinellu.

Heb linellau atebolrwydd clir ac angen i gyflwyno adroddiadau a chraffu wedi'u hymgorffori yn y system, mae yna berygl i'r 'genhadaeth lithro' a thrwy hynny gall sefydliadau fynd i edrych tuag at i mewn ac i ymorol am eu blaenoriaethau eu hunain yn hytrach na rhai anghenion ehangach Cymru.

- **Dylai llinellau atebolrwydd fod yn glir rhwng Gweinidogion Llywodraeth Cymru a sefydliadau (wedi'i seilio ar nodi cyfrifoldebau yn glir rhyngddynt)**
- **Dylai fod rhaid i bob sefydliad adrodd i'r Cynulliad Cenedlaethol yn Flynyddol.**
- **Dylai fod rhaid i uwch-swyddogion ac aelodau pob sefydliad fynychu unrhyw ymchwiliadau neu gyfarfodydd gan Bwyllgorau'r Cynulliad.**

Dylai llinellau atebolrwydd fod yn glir rhwng Gweinidogion Llywodraeth Cymru a sefydliadau



³⁴ See <https://www.parliament.uk/business/publications/written-questions-answers-statements/written-statement/Commons/2019-07-03/HCWS1687/>

Daearyddiaeth Economaidd Cymru

"Er y gellir ystyried trafndiaeth ffyrdd ar hyd llain arfordirol Gogledd Cymru yn ddigonol, mae cyfran fawr o Gymru heb ddim trafndiaeth ffyrdd iawn ac rydym bron â bod yn dair gwlad ar wahân: Gogledd, De a'r berfeddwlad esgeulusedig sydd heb na ffyrdd na rheilffyrdd a seilwaith digidol a thelathrebu gwael."

Busnes a leolir yng Nhonwy

Wrth ymgymryd â'n prosiect ar Canol Coll Cymru fe wnaethom nodi bod i ddaearyddiaeth Cymru berthynas arwyddocaol â pholisi economaidd. Yn ein barn ni, mae i argaeledd seilwaith berthynas uniongyrchol â pha un a yw rhai busnesau yn hyfyw mewn rhannau o'r wlad. Er enghraifft, mae busnesau sy'n dibynnu'n drwm ar gyflymder rhyngwyd cyflym a dibynadwy yn dod dan bwysau yn aml i symud o ardaloedd gwledig i osgoi cyfyngu ar eu twf.

Er yn siomedig â'r broses benderfynu yn ei amgylchynu, mae FSB Cymru'n cytuno y byddai 'llwybr du' Ffordd Liniaru'r M4 wedi cael effaith anghynaliadwy ar y gyllideb gyfalaf yn rhywle arall petai wedi mynd yn ei blaen. Er hynny, er gwaethaf penderfyniad Llywodraeth Cymru ar yr M4, does dim eglurder o hyd ynghylch sut y bydd seilwaith mewn mannau eraill yng Nghymru yn elwa oherwydd y penderfyniad hwn.

"Mae'r rhwydwaith ffyrdd yn wael. Mae'r M4 yn tagu danfoniadau i mewn ac allan o'r wlad yn barhaus. Mae unrhyw ddanfoniadau i Ganolbarth a Gogledd Cymru yn cymryd amser fwy na rhaid o hir."

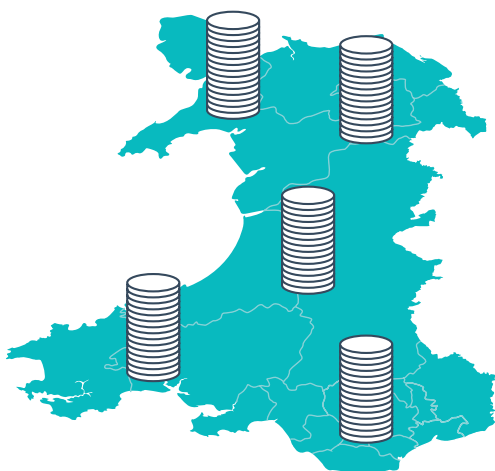
Busnes wedi'i leoli yng Nghaerdydd

Yn fyr, mae hyn yn amlygu nad all penderfyniadau am seilwaith gael eu gwneud ar wahân i ddaearyddiaeth. Er nad ydym yn credu y dylai cyllidebau fod yn sefydlog ar gyfer pob rhanbarth – mae'n bwysig, ble mae angen prosiectau mawr, y gellir mynd ar eu trywydd – er hynny dylai pob busnes yng Nghymru allu elwa ar fuddsoddiad yn seilwaith eu rhanbarth.

Yn y cyswllt hwn, mae dyfodiad bargeinion dinesig a dinas-ranbarthau wedi ychwanegu ffynhonnell cyllid a llywodraethu ychwanegol at y sgwrs am seilwaith hefyd. Mae hyn yn arbennig o bwysig ar gyfer prosiectau seilwaith mawr sydd ag iddynt ddimensiwn rhanbarthol megis Metro De Cymru. Mae angen i lywodraethu'r ardaloedd hyn yn y dyfodol gael ei alinio'n iawn â llywodraethu rhanbarthol. Er enghraifft, os yw Llywodraeth Cymru yn mynd ar drywydd model cyd-awdurdodau trafndiaeth i ddyrannu gwariant a gwneud penderfyniadau strategol yna mae hi'n dyngedfennol bod y bargeinion dinesig yn gallu ffurfio rhan o'r broses o wneud penderfyniadau.

Mae hi'n bwysig hefyd deall natur drawsffiniol llawer o gymunedau Cymru wrth wneud penderfyniadau. Yn aml bydd angen ymgymryd â phrosiectau ar draws ffin Cymru/Lloegr er budd y ddwy wlad.

- Dylai Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru ymorol am sicrhau bod pob rhanbarth o Gymru yn derbyn digon o gyllid i ddatblygu'i seilwaith.
- Fel ag sy'n wir gyda'r Cynllun Gweithredu ar yr Economi a'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol arfaethedig, dylai'r ôl troed rhanbarthol fod yn sbardun allweddol wrth ddyranu adnoddau ar gyfer buddsoddi mewn seilwaith.
- Dylai llywodraethu seilwaith yn rhanbarthol sicrhau aliniad â'r bargeinion dinesig, gan gydnabod eu bod yn fodd pwysig o dynnu buddsoddiad seilwaith ychwanegol i lawr.
- Dylai NICW gadw materion trawsffiniol mewn cof wrth ystyried ei weledigaeth 30 mlynedd ar gyfer seilwaith..



Dylai Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru ymorol am sicrhau bod pob rhanbarth o Gymru yn derbyn digon o gyllid i ddatblygu'i seilwaith

CASGLIAD

Dychmygwch eich hun yn 2050.

Yng Nghymru, mae gwariant ar seilwaith bellach yn dilyn cyd-strategaeth genedlaethol uchelgeisiol ac mae wedi gyrru datblygiad economaidd, gan gyfrannu at sector busnesau bach a chanolig sy'n ffynnu. Mae busnesau bach yn gydnabyddus â chyfleoedd arloesi a ddaw yn sgîl newid technolegol.

Bu buddsoddiad sylweddol yn ffyrdd Cymru, gyda thagfeydd yn llawer llai o broblem a gyda beicwyr a cherddwyr yn rhannu lle yn ddiogel ar y ffyrdd gyda cherbydau preifat. Mae rhwydwaith rheilffyrdd Cymru wedi'i drawsnewid gyda metros yn y prif ardaloedd trefol yn cysylltu â rhwydweithiau bysiau a rheilffyrdd lleol effeithlon a fforddiadwy. Mae amseroedd siwrneiau rhwng gogledd a de Cymru wedi'u lleihau gan ddod â rhanbarthau Cymru yn agosach at ei gilydd.

Mae hyd yn oed ardaloedd gwledig Cymru â mynediad at rywfaint o'r cysylltedd digidol gorau sydd ar gael yn y byd.

Mae yna graidd o gyflogaeth gynaliadwy, medrus, gyda chyflog da i fusnesau sydd wedi ymwreiddio yn eu cymunedau. Mae dysgu trwy gadwyni cyflenwi wedi codi busnesau a meithrin gallu cwmnïau i arloesi ac allforio. Mae i'r ffocws ar ddatblygu BBaChau effeithiau canlyniadol ar economïau lleol ac ar les dinsasyddion ar draws pob rhan o Gymru.

Mae Cymru wedi'i galw'n 'wlad o entrepreneuriaid' ers tro byd a jôc ers amser maith yn y cyfryngau rhyngwladol yw gofyn 'beth ydi'r gair Cymraeg am entrepreneur?'.

Mae pob rhan o ecosystem seilwaith Cymru yn gweithio'n gynhyrchiol gyda'i gilydd, ac yn dal i groesawu technolegau newydd wrth sicrhau bod y rhain yn cael eu harneisio ar gyfer datblygiad economaidd ehangach er budd dinaryddion. Mae'i sefydliadau'n dal i ddatblygu ac yn croesawu atebion cyllido ac ariannu newydd arloesol.

Mae Cymru'n hollol garbon niwtral, wedi croesawu cyfleoedd awtomatiaeth a Deallusrwydd Artiffisial ac wedi lliniaru'i anawsterau, ac wedi bod yn barod i groesawu 5G a'i olynwyr.

Mae'r cyhoedd yn edrych yn ôl ar y trafodaethau trawsbleidiol yn 2021, ar waith NICW, y gwaith ar draws Llywodraethau'r DU a Chymru, ac ar greu strategaeth seilwaith tymor hir a manwl, gyda hoffter mawr. Maent bellach yn teimlo eu bod wedi ymgysylltu'n llwyr â'r drafodaeth ar seilwaith yng Nghymru.

Mae Tacsis y Ddraig yn cynnig gwasanaeth ceir sy'n hedfan, carbon niwtral erbyn hyn...

Fe all yr uchod ymddangos yn gymaint o ffuglen wyddonol â darogan ceir yn hedfan ar gyfer 2015.

Bydd mwy o newidiadau trafferthus, digwyddiadau na ellir eu rhagweld a newidiadau technolegol aflonyddol mawr. Wedi'r cyfan, roedd y rhyngryd fel y newid cymdeithasol y datblygodd i fod yn annealladwy i raddau helaeth yn 1985.

Yn wir 'dyw'r adroddiad hwn ddim yn edrych tuag at seilwaith fel 'rhywbeth disglair mawr' neu'r ateb idealistig i bob helbul. Yn hytrach, mae'n rhan o flwch offer ar gyfer datblygu economaidd, ar gyfer twf yn y sector busnesau bach, a'r gwerth y mae strategaeth seilwaith gref yn ei ychwanegu at gymunedau, gyda sefydliadau a phrosesau penderfynu cryf wrth ei wraidd, ac ewyllys wleidyddol i greu consensws trawsbleidiol.

Wrth feithrin y galluoedd hyn, a gwneud y gorau o'r potensial ar gyfer penderfynu yng Nghymru ar seilwaith, mae'r adroddiad hwn yn dadlau y bydd Cymru mewn gwell sefyllfa i ddelio gyda'r ansicrwydd sydd o'i blaen, i fanteisio ar gyfleoedd i dyfu ein sector busnes hen sefydledig, ac i liniaru unrhyw risgiau.

Byddem yn annog pob plaid i ymrwymo, yn dilyn etholiad nesaf y Cynulliad Cenedlaethol, i'r egwyddor o geisio consensws ar gyfer seilwaith Cymru, wedi'i seilio ar ddatblygiad economaidd sector BBaChau Cymru. Dylai pob plaid ddarparu manylion am eu blaenoriaethau o'i flaen mewn maniffesto, ac ymrwymo i sicrhau bod y sefydliadau o fewn yr ecosystem seilwaith yn derbyn yr offer i ddarparu'r annibyniaeth, y sylfaen dystiolaeth a'r ymgysylltu â'r cyhoedd a buddiannau sydd eu hangen i wneud seilwaith yng Nghymru yn llwyddiant.

Rhestr lawn o Argymhellion

- Dylai Llywodraeth Cymru ddal i weld buddsoddiad mewn ffyrdd yn flaenoriaeth, gan ymorol yn arbennig am gael gwared ar dagfeydd a gwella llif traffig.
- Dylai Llywodraeth Cymru ymorol am leihau costau trafndiaeth gyhoeddus ble mae'n bosibl i annog newid moddol.
- Dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio pwerau bysiau newydd a'r amrywiol fetros i wella cwmpas ac amllder rhwydweithiau.
- Mae effaith newidiadau i drafnidiaeth ffyrdd a thrafnidiaeth gyhoeddus yn cydberthyn, felly dylai cyfrifoldeb am ffyrdd eistedd dan Trafnidiaeth Cymru hefyd i sicrhau polisi a chasglu dystiolaeth cydgysylltiedig.

Trafnidiaeth

- Y ffordd orau o normaleiddio teithio llesol yw trwy wella diogelwch ac ansawdd llwybrau beiciau i gymudwyr, yn hytrach na chanolbwyntio ar ei ddefnydd mewn teithio busnes, o leiaf yn y tymor byr.
- Dylai buddsoddi mewn seilwaith ffyrdd a beicio fynd llaw yn llaw, gyda diogelwch y ffyrdd i feicwyr yn cael ei wella wrth i fuddsoddiad gael ei wneud yn y ffyrdd.

Graddfa prosiectau seilwaith

- Dylai seilwaith ganolbwyntio cymaint ar brosiectau lleol ag ar 'prosiectau clec fawr' i hyrwyddo twf cynaliadwy ehangach.
- Fel rhan o'i strategaeth seilwaith, dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu cronfa drafnidiaeth leol. Byddai'r gronfa hon yn cael ei rhoi i awdurdodau rhanbarthol a dylai fod yn o leiaf £100m.
- Dylai sefydliadau seilwaith Cymru fod â dyletswydd i feithrin gallu ac arbenigedd lleol i fanteisio ar gyfleoedd seilwaith lleol, a chefnogi adrannau cyngor sydd heb adnoddau digonol yn ogystal ag ennyn brwdfrydedd busnesau lleol.
- Dylai unrhyw gronfeydd rhanbarthol sy'n cymryd lle'r cyllid Ewropeaidd presennol fod â chyfran sylweddol wedi'i chlustnodi ar gyfer prosiectau seilwaith lleol.

Band Eang a 5G

- Dylai Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru geisio gosod Cymru ar y blaen i dueddiadau cyflwyno marchnad y DU ar gyfer technolegau megis band eang a signal ffonau symudol 5G yn ei gynllun seilwaith 30 mlynedd.
- Dylai Llywodraeth Cymru ariannu ymyriadau yn y farchnad sy'n debyg o ran graddfa ac uchelgais i Superfast Cymru i sicrhau bod Cymru yn rheng flaen cysylltedd digidol.
- Mae 99% o fusnesau'n ystyried y rhyngwrwd yn bwysig i'w busnes. Dylai Llywodraethau'r DU a Chymru barhau i weithio gyda gweithredwyr telathrebu symudol i ehangu cwmpas y rhwydwaith ar gyfer rhyngwrwd symudol, yn arbennig gyda dyfodiad 5G.

Tueddiadau'r Dyfodol

- Bydd nifer o gwmnïau'n ymorol am fabwysiadu cerbydau trydan yn y 5-10 mlynedd nesaf. Ar hyn o bryd, mae cost cerbydau trydan a'r diffyg seilwaith gwefru yn rhwystrau allweddol. Rhaid i lywodraethau'r DU a Chymru fynd i'r afael â'r ddau o'r rhain os ydynt i ddatgarboneiddio trafndiaeth bersonol.
- Gyda chwmnïau'n edrych ar 5-10 mlynedd fel amser realistig i symud i gerbydau trydan, mae yna gyfle i dargedu symudiad i gerbydau trydan i fusnesau o fewn y llinell amser yma. Dylai llywodraethau'r DU a Chymru ymorol am gynnig cymhellion ar gyfer y symudiad hwn trwy gyflwyno cymhellion treth neu gynlluniau sgrapio fel sydd wedi digwydd o'r blaen.
- O ran technolegau newydd a datgarboneiddio, mae BBaChau yn gadarnhaol at ei gilydd ynghylch sut y maent yn gweld yr effaith bosibl ar eu busnes, ond mae llawer BBaCh yn parhau i fod wedi ymddieithrio. Gellid gwneud mwy gan ddefnyddio Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Cyfodol i feithrin y sgysiau hyn gyda BBaChau.

Cyllid

- Dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio Modelau Buddsoddi Cydfuddiannol i ymgymryd â 'phecyn ysgogi seilwaith' i ddwysáu ein buddsoddiad yn asedau ein gwlad.

Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru

- Dylai cylch gwaith cliriach i NICW ar gyfer y cyhoedd gael ei gynhyrchu.
- Dylid rhoi NICW ar sail statudol.
- Dylai datblygu gweledigaeth 30 mlynedd fod yn gyfrifoldeb allweddol NICW gyda Llywodraeth Cymru'n gyfrifol am ei hariannu.
- Mae angen eglurhau perthynas NICW â chyrrff seilwaith eraill ar draws sectorau. Dylai fod protocol ynghylch sut y mae'n ymwneud â (er enghraifft) Trafnidiaeth Cymru, Adnoddau Naturiol Cymru, Llywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, Cynulliad Cenedlaethol Cymru.
- Gyda'r uchod wedi'i eglurhau, dylai rôl NICW fod fel man cyswllt canolog ac fel ffwlcwm sefydliadol.
- Dylai'r rôl yma o fan cyswllt canolog gymryd unrhyw newidiadau yn y berthynas rynglywodraethol rhwng San Steffan a'r gweinyddiaethau datganoledig, yn cynnwys cysylltu â Swyddfa Cymru, i ystyriaeth.
- Mewn partneriaeth â Banc Datblygu Cymru, dylai NICW gymryd cyfrifoldeb am ddatblygu ac am y defnydd o fodelau cyhoeddus preifat ar gyfer cyllid (megis y Model Buddsoddi Cydfuddiannol, neu PFI) ar gyfer prosiectau seilwaith yng Nghymru.
- Dylai Llywodraeth Cymru gynhyrchu mapiad clir, sy'n hygyrch i'r cyhoedd, o sut y mae'r gwahanol sefydliadau yn ymwneud â'i gilydd.
- Dylai Llywodraeth Cymru ddal storfa ganolog ar gyfer data agored ar brosiectau seilwaith, yn cynnwys manylion y gwaith a wneir, gyda'r bwriad o fapio asedau seilwaith yn y dyfodol.
- Dylid rhoi ystyriaeth i sut i gynyddu amlygrwydd cyhoeddus NICW a'r ddealltwriaeth ohono.

Banc Datblygu Cymru

- Gweithio i ddatblygu seilwaith Cymru yn asedau ar gyfer buddsoddwyr sefydliadol, darparu modd i leihau bylchau gwybodaeth a chanfyddiadau risg i fuddsoddwyr, a gweithio gyda NICW er mwyn hyrwyddo'r rhain yn effeithiol.
- Dylai hyn adeiladu ar waith Banc Datblygu Cymru yn barod wrth ddefnyddio Cronfa Bensiwn Clwyd i gyflenwi'r Gronfa Olyniaeth Rheoli, a'i waith o ddatblygu Cronfa Werdd.
- Dylai protocolau fod yn eu lle i sicrhau nad yw cynnydd yng ngweithgaredd Banc Datblygu Cymru yn arwain at risg gyhoeddus annerbyniol, wrth symud o'i gylch gwaith i ddatblygu BBaChau, a'i fod yn parhau i adeiladu ei hygyrdd ar gyfer trosoleddu buddsoddiad yn y dyfodol.

Trafnidiaeth Cymru

- Datblygu strategaeth Llywodraeth Agored ac Ymgynghori, gan gymryd pa mor gymesur y dylai ymgynghori fod i ystyriaeth, delio gyda materion cyfrinachedd a sensitifrwydd masnachol, a strategaeth ar gyfer clustnodi rhanddeiliaid BBaChau.
- Bod â dyletswydd i ddarparu sylfaen dystiolaeth gref, o glustnodi anghenion lleol a rhanbarthol a chydbwyso buddion ar draws Cymru, ac o gydgrynhoi gwahanol fuddiannau trwy fframwaith cyfranogi ac ymgysylltu cryf.
- *Amlinelliad clir o linellau atebolrwydd o ran stwythurau llywodraethu.*
- Yn amlwg yn atebol i Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau Cynulliad Cenedlaethol Cymru.

Pleidiau Gwleidyddol

- Dylai pob plaid gynnwys blaenoriaethau seilwaith clir yn eu manifesto.
- Dylai hyn ddarparu'r sylfaen tuag at greu consensws trawsbleidiol ar gynllun seilwaith 30 mlynedd. Dylai pob plaid gytuno ar gyfarfodydd trawsbleidiol gyda'r nod o ddarparu consensws ar strategaeth. Dylai'r cyfarfodydd gael eu hwyluso gan NICW.
- Y nod ddylai fod i ennill cymaint o gonsensws ag sy'n bosibl mewn pleidlais yng Nghynulliad Cenedlaethol Cymru.

Llywodraeth y DU

- Dylai Llywodraeth y DU barhau ei hadolygiad o weithio rhynglywodraethol a'i strwythurau, gyda golwg ar sut y gall y rhain optimeiddio'r potensial ar gyfer penderfyniadau a chyllid seilwaith yng Nghymru.
- Dylid peirianwaith gael ei roi yn ei le ar gyfer datblygu seilwaith yng Nghymru ble mae pwerau'n cael eu rhannu, yn aneglur a heb eu datganoli.
- Dylai NICW geisio meithrin ei weledigaeth, a'r consensws sydd wrth ei wraidd, ar draws ffiniau datganoli.

Atebolrwydd a Chraffu

- Dylai llinellau atebolrwydd fod yn glir rhwng Gweinidogion Llywodraeth Cymru a sefydliadau (wedi'i seilio ar nodi cyfrifoldebau yn glir rhyngddynt).
- Dylai fod rhaid i bob sefydliad gyflwyno adroddiad i'r Cynulliad Cenedlaethol yn Flynyddol.
- Dylai fod rhaid i uwch-swyddogion ac aelodau pob sefydliad fynychu unrhyw ymchwiliadau neu gyfarfodydd gan Bwyllgorau'r Cynulliad.

Daearyddiaeth Economaidd Cymru

- Dylai Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru ymorol am sicrhau bod pob rhanbarth o Gymru yn derbyn cyllid digonol i ddatblygu'i seilwaith.
- Fel ag sy'n wir gyda'r Cynllun Gweithredu ar yr Economi a'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol arfaethedig, dylai'r ôl troed rhanbarthol fod yn sbardun allweddol wrth ddyrannu adnoddau ar gyfer buddsoddi mewn seilwaith.
- Dylai NICW gadw materion trawsffiniol mewn cof wrth ystyried ei weledigaeth 30 mlynedd ar gyfer seilwaith.



FSB Wales
1 Cleeve House, Lambourne Crescent
Caerdydd, CF14 5GP
T/Ff: 02920 747406
M/S: 07917 628977
www.fsb.org.uk/wales
Twitter: @FSB_Wales