

Adroddiad ar berfformiad Trafnidiaeth Cymru 2024-25

Ebrill 2025

1. Cyflwyniad

- Ar ddechrau tymor y Senedd hon, cytunodd y Pwyllgor i lunio adroddiad blynyddol ar Trafnidiaeth Cymru (TrC), a chynnal dadl wedi hynny yn y Cyfarfod Llawn. Dyma'r trydydd o'r adroddiadau hynny.
- Mae'r adroddiad hwn yn ymdrin â Rheilffyrdd TrC a Grŵp TrC fel endid corfforaethol.
- Llywiwyd yr adroddiad gan sesiwn graffu gyda chynrychiolwyr TrC ar 23 Ionawr 2025.
- Ar 7 Tachwedd 2024, bu aelodau'r Pwyllgor yn ymweld â Depo Metro a Chanolfan Reoli TrC yn Ffynnon Taf. Mae'r Pwyllgor yn ddiolchgar am y croeso a gafodd ac am yr amser a dreuliwyd gan staff TrC yn cyflwyno'r cyfleusterau trawiadol.



2. Datblygu corfforaethol a sefydliadol TrC

Cynnydd o ran cydbwysedd rhywedd

5. Mae adroddiad blynyddol TrC ar gyfer 2023-24 yn cyfeirio at gynnydd o ddau y cant o un flwyddyn i'r llall yng nghyfran y menywod a gyflogir gan Grŵp TrC a chynnydd o 0.7 y cant ar gyfer Rheilffyrdd TrC.

6. Pan ymddangosodd gerbron y Pwyllgor, dywedodd James Price fod y cynnydd a wnaed gan TrC ar y materion hyn yn rhesymol ac yn gyson. Pwysleisiodd ymrwymiad bwrdd TrC a'i uwch dîm arwain i gynyddu nifer y staff benywaidd yn y sefydliad a mynd i'r afael â'r bwlch cyflog rhwng y rhywiau.

7. Rhybuddiodd y gallai'r ffigurau yn yr adroddiad blynyddol fod yn gamarweiniol oherwydd gwahanol gyfraddau twf yn adrannau rheilffyrdd TrC a'r adrannau nad ydynt yn ymwneud â'r rheilffyrdd. Eglurodd:

"If you look at the aggregate figure, it looks like we've gone backwards, and that is a trick of maths, basically, because the rail part of the business has grown faster than the non-rail part of the business, and the rail part of the business, because of the historic nature of rail, is more male dominated. Therefore, when you aggregate all the figures up into one, the aggregate figure looks like it's gone backwards, but every single team within it has gone in the right direction."

8. Nododd James Price fod dros 50% o'r staff mewn rolau rheoli uwch, ac ar gynlluniau hyfforddi graddedigion ac interniaethau, yn fenywod. Fodd bynnag, yn hanesyddol, mae mwy o ddynion wedi bod mewn rolau eraill, megis rolau gweithredol sy'n gysylltiedig â'r rheilffyrdd, ac mae hynny'n dal i fod yn wir, yn bennaf oherwydd trosiant staff isel. Dywedodd fod materion fel hyn yn cael effaith ganlyniadol ar ffigurau TrC o ran y bwlch cyflog rhwng y rhywiau: "the two front-line roles in rail, that of a guard and that of a driver, are paid higher than, arguably, equivalent roles in other parts of the business."²

9. Mae TrC wedi ceisio cynyddu nifer y menywod yn y sefydliad, yn enwedig mewn rolau gweithredol sy'n gysylltiedig â'r rheilffyrdd. Soniodd Heather Clash

¹ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

² Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

am y 'digwyddiad camau cadarnhaol o ran recriwtio'³ a gwaith gyda modelau rôl benywaidd, megis goruchwylwyr, gyrwyr, a pheirianwyr.

10. Holodd y Pwyllgor TrC ynghylch sut y mae'n mynd i'r afael ag amrywiaeth ei staff yn ehangach. Pwysleisiodd James Price bwysigrwydd sicrhau amrywiaeth mewn rolau sy'n ymdrin â chwsmeriaid, a dywedodd fod cael tîm sy'n adlewyrchu'n well y bobl y mae'n eu gwasanaethu yn gwneud y tîm hwnnw'n dîm gwell.⁴ Roedd yn cydnabod bod cynnydd yn hyn o beth wedi bod yn arafach na'r disgwyl, yn enwedig o ran amrywiaeth ethnig. Mae TrC wedi targedu recriwtio mewn ardaloedd penodol, megis Bae Caerdydd a Thre-biwt, er mwyn ceisio denu gweithlu mwy cynrychioliadol.

11. Mae TrC hefyd wedi creu partneriaethau â sefydliadau fel Oasis, elusen sy'n cefnogi ffoaduriaid, i helpu mwy o fenywod i ymuno â'r gweithlu, ac mae'n ymgysylltu ag ysgolion i hyrwyddo cyfleoedd gyrfa yn y sector.

Proses cyllideb TrC

12. Mae'r Pwyllgor wedi argymhell yn y gorffennol y dylai cyllideb lawn TrC fod ar gael i graffu arni ochr yn ochr â chyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru. Er nad yw hyn wedi digwydd eto, mae papur cyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru a phapur tystiolaeth TrC yn nodi bod ymdrechion wedi'u gwneud i wella gwaith cynllunio ariannol a sicrhau mwy o dryloywder.

13. Yn ystod y gwaith craffu ar gyllideb ddrafft 2025-26, dywedodd yr Ysgrifennydd Cabinet wrth y Pwyllgor ei bod yn annhebygol y bydd cyllideb TrC yn cael ei chyhoeddi ar yr un pryd â chyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru. Roedd Llywodraeth Cymru yn cyhoeddi cyllideb TrC fel atodiad, cyn gynted â phosibl ar ôl cyhoeddi'r gyllideb ddrafft. Roedd y Pwyllgor o'r farn bod hyn yn gyfaddawd derbyniol a gofynnodd am ymrwymiad gan yr Ysgrifennydd Cabinet y bydd yr un peth yn digwydd yn y dyfodol.

14. Dywedodd James Price fod proses gyllidebu TrC wedi bod yn symlach yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Er hynny, eglurodd nad yw TrC yn gweithredu gydag un gyllideb. Eglurodd:

"Our budget, as such, is made up of a whole number of different budget lines and the corporate centre is funded via a percentage charge on those individual budget lines. So, it is

³ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

⁴ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

quite a different model and therefore it is more complex than, maybe, a different arm's-length body.”⁵

15. Wrth graffu ar y gyllideb ddrafft, dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod wedi herio TrC i symud tuag at ddull amlflwyddyn sy'n edrych tua'r dyfodol. Cadarnhaodd Heather Clash fod TrC wedi cyflwyno rhagolwg ariannol amlflwyddyn yn y flwyddyn flaenorol ac y byddai fersiwn wedi'i diweddarau'n cael ei darparu ym mis Chwefror 2025. Cydnabu James Price yr heriau sydd ynghlwm wrth gyllidebu amlflwyddyn, gan gynnwys yr angen am ragolygon ariannol cywir, tymor hwy. Dywedodd fod refeniw o werthu tocynnau yn enghraifft o hynny, gan esbonio: “Any commercial business would not be able to put a number on the product they're going to sell, probably, even two years out, let alone five years out.” Ychwanegodd fod dull o'r fath yn gymhleth pan nad oes gan Lywodraeth Cymru setliadau cyllideb amlflwyddyn.

16. Gofynnodd y Pwyllgor am eglurhad ynghylch a fyddai cyllideb 2025-26 yn ddigon i gyflawni cylch gwaith TrC. Ymatebodd James Price nad oedd cyllideb derfynol wedi'i chadarnhau, dim ond llinellau ariannu dangosol. Dywedodd na fyddai'n iawn iddo ddweud bod ganddo gyllideb pan nad oes ganddo un,⁶ ond roedd am sicrhau'r Pwyllgor fod TrC yn gweithio'n agos gyda Llywodraeth Cymru i egluro ei sefyllfa ariannu. O ran cyllid refeniw, aeth yn ei flaen i ddweud bod ffigurau incwm TrC wedi gwella'n sylweddol:

“I think the good news is that our income figures have been really very good. Broadly speaking, we grew from £130 million to £150 million. We're expecting to achieve around £175 million this year, and then we're targeting £200 million next year. The figures that we are talking to the Welsh Government about, with some significant stretch on those figures, which I can't guarantee we can achieve, and some significant stretch on squeezing costs, which, again, I can't at the minute guarantee we can achieve, feel much, much more close together than they have before.”⁷

17. Dywedodd James Price, er bod heriau o ran cyllid cyfalaf, fod natur prosiectau seilwaith yn caniatáu mwy o hyblygrwydd o ran gwariant cyfalaf. Esboniodd y gall y gofynion o ran cyllid cyfalaf amrywio drwy gydol y flwyddyn, ond bod maint yr addasiadau sydd eu hangen ar gyfer TrC yn gymharol fach o gymharu â chyllideb gyfalaf gyfan Llywodraeth Cymru. Roedd Heather Clash yn

⁵ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

⁶ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

⁷ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

cytuno, a dywedodd fod yr her o ran cyllid cyfalaf yn llai nag mewn blynyddoedd blaenorol⁸ ond y byddai angen ei rheoli'n ofalus o hyd.

18. Dywedwyd wrth y Pwyllgor yn y gorffennol fod TrC wedi cyflwyno dull “bwrdd perfformiad” er mwyn rhoi trosolwg cryfach o weithrediadau TrC. Esboniodd James Price fod un o uwch swyddogion Llywodraeth Cymru - y Cyfarwyddwr Trafnidiaeth fel arfer - ar hyn o bryd yn mynychu cyfarfodydd y bwrdd fel ‘arsylwr sy’n cyfranogi’. Mae hyn yn creu sianel gyfathrebu uniongyrchol rhwng TrC a Llywodraeth Cymru. Mae TrC wedi gwahodd arsylwyr eraill sy’n cyfranogi, gan gynnwys cynrychiolydd undeb llafur ac arweinydd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru i fynychu cyfarfodydd y bwrdd.

Cyhoeddi Dangosyddion Perfformiad Allweddol corfforaethol

19. Mae TrC wedi cyflwyno Dangosyddion Perfformiad Allweddol corfforaethol mewn pum maes: Ar gyfer Diogelwch, Ar gyfer Cwsmeriaid, Ar gyfer Pobl, Ar gyfer Cyllid, ac Ar gyfer Cynladwyedd. Rhoddir adroddiad chwarterol ar y Dangosyddion Perfformiad Allweddol hyn drwy system cardiau sgorio i’r Bwrdd Perfformiad, sy’n craffu ar dueddiadau ac yn uwchgyfeirio unrhyw bryderon.

20. Cadarnhaodd Heather Clash fod TrC wedi cyhoeddi diweddariadau chwarterol ar y Dangosyddion Perfformiad Allweddol. Mae’r adroddiadau’n cymharu perfformiad presennol â blynyddoedd blaenorol er mwyn olrhain tueddiadau, gan gynnwys boddhad cwsmeriaid, amrywiaeth a chynhwysiant, caffael, a phrosiectau mawr. Disgrifiodd y dull hwn fel un sy’n asesu iechyd y sefydliad yn ei gyfanrwydd.

21. Cydnabu James Price, er bod TrC wedi symud ymlaen o ran y Dangosyddion Perfformiad Allweddol, fod y gwaith hwn yn dal i fynd rhagddo:

“I don’t think we’ve got it entirely right yet, for what it’s worth, and some of the KPIs are used much more intensively than others. So, for me, the rail performance KPIs are used really intensively. In the rail board that I chair, those are the headlines that we look at all the time, and we focus the entire business around them, basically. Within the business, we have a traffic light system on the KPIs, and the ones that are working really well will flash between red and green, because that’s what you’re trying to do: you’re trying to stretch people all the time,

⁸ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

and stretch yourself, to make them green. But, if they never went red, there would be no stretch.”⁹

22. Esboniodd nad yw rhai dangosyddion, fel y rhai sy’n ymwneud ag anafiadau i’r gweithlu ac i deithwyr, yn ddefnyddiol iawn, oherwydd eu natur statig (h.y. nid yw eu statws ‘goleuadau traffig’ yn newid). Dywedodd y byddai’r Dangosyddion Perfformiad Allweddol yn cael eu hadolygu i sicrhau eu bod yn wirioneddol ddefnyddiol o ran ysgogi’r ymddygiad cywir.¹⁰

23. Mae TrC hefyd yn datblygu metrigau perfformiad ar gyfer gwasanaethau bysiau. Amlinellodd Lee Robinson gynlluniau ar gyfer tri Dangosydd Perfformiad Allweddol cychwynnol, yn canolbwyntio ar fynediad, cyfleoedd, a chysylltedd, fel rhan o’r broses ehangach o fasnachfreinio ac integreiddio’r bysiau.

Ein barn ni

Roeddem yn falch o glywed bod lefelau’r staff benywaidd yn TrC wedi gwella’n gyffredinol, ond nodwn fod y bwlch cyflog rhwng y rhywiau wedi tyfu. Hoffem weld cynnydd pellach o ran recriwtio menywod i rolau gweithredol allweddol sy’n gysylltiedig â’r rheilffyrdd, megis gyrru trenau a pheirianeg. Bydd hyn nid yn unig yn mynd i’r afael â chydbwysedd rhywedd y sefydliad, ond bydd hefyd yn helpu i gau’r bwlch cyflog rhwng y rhywiau. Bydd cynlluniau recriwtio, mentora ac arwain wedi’u targedu i gyd yn ymyriadau gwerthfawr er mwyn mynd i’r afael â’r materion hyn. Byddem yn ddiolchgar pe gallem gael y wybodaeth ddiweddaraf o fewn 6 mis am y cynnydd a wnaed yn hyn o beth, gan gynnwys manylion ynghylch ymyriadau penodol i fynd i’r afael â’r materion hyn.

Nodwn fod cynnydd o ran amrywiaeth y gweithlu yn ehangach hefyd wedi bod yn arafach na’r disgwyl. Rydym yn croesawu’r ymgyrchoedd recriwtio wedi’u targedu mewn ardaloedd fel Bae Caerdydd a Thre-biwt, a byddem yn annog TrC i wneud mwy o hyn. At hynny, credwn fod partneriaethau â sefydliadau sy’n cefnogi grwpiau lleiafrifol yn hanfodol a hoffem weld hyn yn cael ei ehangu, gan gynnwys i rannau eraill o Gymru.

Yn dilyn ein beirniadaethau blaenorol o broses pennu cyllideb TrC, roeddem yn falch o glywed bod hyn wedi gwella. Rydym hefyd yn croesawu’r ffaith bod cyllideb TrC yn cael ei darparu fel atodiad, cyn gynted â phosibl ar ôl cyhoeddi cyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru. Fodd bynnag, credwn y gellir gwneud mwy i wella tryloywder, yn enwedig o ran strwythur a chyflwyniad cyllideb TrC. Mae

⁹ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

¹⁰ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

llinellau niferus yn y gyllideb yn golygu ei bod yn heriol gwneud gwaith craffu ariannol ar TrC, a chredwn y dylid anelu at gael cyllideb lawn a chynhwysfawr, a fyddai'n golygu bod TrC yn cyd-fynd â chyrff hyd braich eraill. Fel y nodir yn ein hadroddiad ar gyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru, rydym yn cefnogi cyllidebu amlflwyddyn fel ffordd o hwyluso a gwella gwaith cynllunio hirdymor.

Gwnaethom ystyried gweithrediad y bwrdd perfformiad wrth i ni graffu ar y gyllideb ddrafft ac rydym yn ailadrodd ein cais am ragor o wybodaeth ynghylch sut y mae'r bwrdd perfformiad wedi cyflawni gwelliannau mesuradwy o ran canlyniadau a gwerth am arian.

O ran y Dangosyddion Perfformiad Allweddol, rydym yn croesawu'r cynnydd a wnaed dros y flwyddyn ddiwethaf. Mae'n parhau i fod yn hanfodol cyhoeddi data Dangosyddion Perfformiad Allweddol yn rheolaidd o ran atebolrwydd ac er mwyn sicrhau gwelliannau. Er hynny, pwysleisiwn ei bod yn bwysig cyflwyno'r Dangosyddion Perfformiad Allweddol mewn ffordd sy'n ei gwneud yn hawdd i ddefnyddwyr ddeall perfformiad TrC a ph'un a yw ar drywydd cadarnhaol neu negyddol. Mae'r cyd-destun tymor hwy hwn yn bwysig er mwyn i ddefnyddwyr allu meithrin dealltwriaeth drylwyr. Dylai TrC ystyried cynnwys naratif yn ei hadroddiad blynyddol i ymdrin â hyn. Yn olaf, nodwn y sylwadau fod rhai Dangosyddion Perfformiad Allweddol yn cael eu hadolygu ac efallai y bydd angen eu mireinio. Byddem yn ddiolchgar pe gallem gael y wybodaeth ddiweddaraf am y mater hwn maes o law.

Argymhellion

Argymhelliad 1. Dylai TrC gymryd camau pellach i recriwtio menywod i rolau gweithredol allweddol, megis gyrru trenau a pheirianeg, drwy gynlluniau recriwtio, mentora ac arwain wedi'u targedu. Dylid rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf am y cynnydd a wnaed, gan gynnwys manylion ynghylch ymyriadau penodol, o fewn chwe mis.

Argymhelliad 2. Dylai TrC gyflymu'r ymdrechion i wella amrywiaeth y gweithlu drwy ehangu ymgyrchoedd recriwtio wedi'u targedu y tu hwnt i Fae Caerdydd a Thre-biwt i rannau eraill o Gymru. Yn ogystal, dylai TrC gryfhau partneriaethau â sefydliadau sy'n cefnogi grwpiau lleiafrifol i wella cynhwysiant ledled y gweithlu. Dylid rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf am y cynnydd a wnaed, gan gynnwys manylion ynghylch ymyriadau penodol, o fewn chwe mis.

Argymhelliad 3. Dylai TrC roi rhagor o wybodaeth am weithrediad y bwrdd perfformiad, gan gynnwys manylion penodol ynghylch sut y mae wedi cyflawni gwelliannau mesuradwy o ran canlyniadau a gwerth am arian.

Argymhelliad 4. Dylai TrC roi'r wybodaeth ddiweddaraf am yr adolygiad o'i Dangosyddion Perfformiad Allweddol, gan gynnwys unrhyw newidiadau arfaethedig, o fewn y 6 mis nesaf.

Argymhelliad 5. Dylai TrC ystyried sut y mae'n cyflwyno ei Dangosyddion Perfformiad Allweddol, er mwyn sicrhau y gall defnyddwyr feithrin dealltwriaeth drylwyr o'i pherfformiad. Gallai hyn gynnwys adran yn yr adroddiad blynyddol sy'n egluro'r cynnydd a wnaed ganddi o gymharu â blynyddoedd blaenorol.

3. Rhoi polisi trafndiaeth ar waith

Perfformiad y sector bysiau

24. Yng Nghymru y gwelwyd yr adferiad arafaf ar ôl y pandemig yn nifer y teithwyr ar fysiau yn y DU. Yn ôl data Adran Drafnidiaeth y DU, roedd nifer y teithwyr yng Nghymru yn y flwyddyn hyd at fis Mawrth 2024 wedi cyrraedd 78.3% o'r lefel cyn y pandemig (Mawrth 2020). Mae hyn yn cymharu â 92.5% yn yr Alban, 89.5% yn Lloegr, ac 89.5% ar gyfer Prydain Fawr gyfan.

25. Mae'r Ysgrifennydd Cabinet wedi awgrymu yn y gorffennol, er y gwelwyd adferiad yn nifer y teithwyr sy'n talu am docyn, na welwyd adferiad o ran teithio consesiynol. Mae hyn yn wahanol i'r tueddiadau yn Lloegr a'r Alban, lle mae polisiau fel prisiau tocynnau wedi'u capio (£2 yn Lloegr, yn codi i £3 o fis Rhagfyr 2024) a theithio am ddim ar fysiau i'r rhai o dan 22 oed yn yr Alban wedi'u cyflwyno.

26. Pan ymddangosodd gerbron y Pwyllgor, cydnabu James Price mai araf fu'r adferiad yn nifer y teithwyr ar fysiau yng Nghymru. Tynnodd sylw at y gyfran hanesyddol uchel o bobl hŷn sy'n defnyddio bysiau yng Nghymru ac awgrymodd fod y pandemig wedi peri i lawer o bobl ddefnyddio gwasanaethau ar-lein, sy'n golygu bod llai o angen iddynt deithio. Ychwanegodd fod heriau daearyddol a strwythurol hefyd yn chwarae rhan, a dywedodd fod llai o ardaloedd trefol sydd â phoblogaethau mawr yng Nghymru o gymharu â Lloegr a'r Alban, sy'n gallu effeithio ar ffigurau defnydd teithwyr.

27. Dywedodd hefyd nad oedd Cymru, yn wahanol i rannau eraill o'r DU, wedi gwneud unrhyw waith cynllunio cadarn o ran bysiau, oherwydd diffyg deddfwriaeth alluogi. Roedd yn obeithiol y gallai'r model masnachfreinio bysiau arwain at gyfnod o dwf cyson yn nifer y teithwyr pe bai'n arwain at wasanaethau mwy dibynadwy, haws eu defnyddio, gyda system prisiau a thocynnau symlach. Roedd Lee Robinson yn cytuno, a thynnodd sylw at fodelau bysiau llwyddiannus, megis llwybrau'r T1 a Sherpa'r Wyddfa, lle mae gwelliannau o ran dibynadwyedd, pa mor aml y mae'r bysiau'n rhedeg, a newidiadau i strwythurau prisiau eisoes wedi cynyddu nifer y teithwyr.

Masnachfreinio'r bysiau

28. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i ddeddfu ar fasnachfreinio'r bysiau yn ystod tymor y Senedd hon. Mae TrC a Llywodraeth Cymru wedi amlinellu'r

broses o roi hyn ar waith gam wrth gam yn eu dogfen, “Ein Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau”.

29. Mae tystiolaeth ysgrifenedig TrC yn rhoi rhagor o fanylion am ei pharatoadau ar gyfer masnachfreinio, gan gynnwys fframwaith ymgysylltu a sefydlu Panel Diwydiant Diwygio Bysiau. Mae TrC hefyd yn profi agweddau ar fasnachfreinio'r bysiau drwy gymhwyso amcanion masnachfreinio allweddol i rwydwaith TrawsCymru a gweithio gydag awdurdodau lleol ar aildendro gwasanaethau.

30. O ran datblygu cynlluniau ar gyfer masnachfreinio, disgrifiodd James Price a Lee Robinson ymgysylltiad parhaus TrC ag awdurdodau lleol a Chyd-bwyllgorau Corfforedig er mwyn datblygu dull gweithredu ar y cyd. Esboniodd Lee Robinson fod pob un o'r 22 o awdurdodau lleol yng Nghymru wedi cymeradwyo methodoleg gyffredin ar gyfer masnachfreinio. Dywedodd:

“That methodology is going well. The local authorities like it, and we can bespoke it according to the different regions. And, in the south-west, which is where we plan to start in 2027, we’ve had significant engagement with elected members there. And I have to say here that the engagement of the local authorities and officials has been fantastic.”¹¹

31. Dywedodd Lee Robinson fod ymgysylltu â'r diwydiant bysiau wedi bod yn flaenoriaeth. Mae TrC wedi cynnull panel diwydiant bysiau sy'n cynnwys gweithredwyr, cwsmeriaid, undebau llafur, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru, grwpiau trafndiaeth gymunedol, a chynrychiolwyr Llywodraeth Cymru. Mae TrC hefyd yn cynnal cyfarfodydd rhanbarthol gyda Chyd-bwyllgorau Corfforedig a gweithredwyr i ymdrin â phryderon. Cydnabu Lee Robinson fod angen gwneud rhagor o waith i egluro manylion masnachfreinio a sicrhau bod gweithredwyr a rhanddeiliaid yn barod ar gyfer y newid i fasnachfreinio:

“I think the thing that we need to do more of is to get more and more into the detail, which people want to see and people want to understand, so that we can (a) make people comfortable and (b) make sure that we make the progress that we need to make in the time that we’ve got.”¹²

32. Wrth ymateb i gwestiwn am berchnogaeth depos o dan y drefn newydd, esboniodd Lee Robinson fod TrC yn debygol o fabwysiadu dull ‘economi gymysg’, sy'n golygu y bydd rhai depos o dan berchnogaeth gyhoeddus lle y byddai

¹¹ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

¹² Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

hynny'n hwyluso cystadleuaeth neu ddatgarboneiddio. Dywedodd fod Transport for Greater Manchester yn enghraifft o gorff sydd wedi bod yn 'agnostig' o ran depos wrth fasnachfreinio, gan sicrhau nad yw gweithredwyr nad oes ganddynt ddepo o dan anfantais yn y broses dendro.

Cymorth i ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'u rhoi ar waith

33. Disgwylir i Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol gael eu cwblhau yn 2025. Mae Llywodraeth Cymru wedi amlinellu ei bwriad i ddatganoli'r gwaith o wneud penderfyniadau a'r cyllid i gyrff rhanbarthol, gyda'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig yn chwarae rhan ganolog. Er hynny, er bod dyletswydd statudol ar Cyd-bwyllgorau Corfforedig i lunio Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, awdurdodau lleol unigol fydd yn gyfrifol o hyd am roi prosiectau trafndiaeth ar waith.

34. Disgwylir y bydd TrC yn chwarae rhan allweddol yn y dull gweithredu rhanbarthol hwn, ac yn ganolfan ragoriaeth ar gyfer cynllunio trafndiaeth, rheoli, a darparu seilwaith. Dywedodd James Price fod gan TrC ddwy swyddogaeth yn hyn o beth:

*"Firstly, try to provide the technical expertise and guidance that is necessary for CJs to build really well-evidenced, thought-through and integrated regional transport plans; and, secondly, to help CJs and help the Welsh Government make sure that the money that is being spent is being spent wisely and that we are delivering together that integrated plan."*¹³

35. Mae tystiolaeth ysgrifenedig TrC yn nodi bod prinder sgiliau mewn llywodraeth leol i roi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol ar waith a bod TrC yn cynnig sgiliau a gwasanaethau i gefnogi'r gwaith hwn. Mae strategaeth gorfforaethol TrC ar gyfer 2021-26 yn cynnwys ymrwymiad i:

"Sefydlu partneriaethau a mentrau ar draws y diwydiant i fynd i'r afael â'r bwlch sgiliau tymor hir ac anghenion sector trafndiaeth Cymru yn y dyfodol."

Tocynnau integredig

36. Mae llythyr cylch gwaith TrC yn cynnwys amcan i ddarparu system drafndiaeth gwbl integredig yn seiliedig ar egwyddor "un rhwydwaith, un amserlen, ac un tocyn". I hwyluso hyn, mae TrC wedi lansio amryw o gynlluniau

¹³ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

peilot a chynlluniau i integreiddio tocynnau yn well. Yng ngogledd Cymru, mae TrC wedi cyflwyno cynlluniau peilot bysiau aml-weithredwr talu-wrth-fynd, tra bo technoleg tapio i mewn ac allan ar gyfer y rheilffyrdd wedi'i rhoi ar waith ar Linellau Craidd y Cymoedd.

37. Awgrymodd James Price y bydd masnachfreinio'r bysiau yn allweddol er mwyn estyn tocynnau tapio i mewn ac allan i wasanaethau bysiau. Bydd system wedi'i masnachfreinio yn rhoi'r strwythur rheoleiddiol ac ariannol i ddarparu system docynnau aml-ddull ddi-dor.

Addasu i'r hinsawdd

38. Ym mis Hydref 2024, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei strategaeth ddiweddaraf ar gyfer addasu i'r hinsawdd, sy'n cynnwys Cynllun Gweithredu Addasu ar gyfer Trafnidiaeth. Mae'r Cynllun yn ymrwmo i sicrhau bod awdurdodau ffyrdd, rheilffyrdd, meysydd awyr a'r prif borthladdoedd yn "monitro risgiau hinsawdd yn rheolaidd ac yn monitro cynnydd ar gamau gwytnwch i wella arferion cynnal a chadw". O ran seilwaith trafniadaeth newydd, mae'n nodi y dylai addasu i'r hinsawdd a'i gwrthsefyll fod yn rhan annatod o safonau cynllunio a gwaith dylunio er mwyn osgoi costau ôl-osod yn y dyfodol.

39. Cyhoeddwyd Cynllun Ymaddasu i'r Hinsawdd a Chydnerthedd TrC ym mis Mai 2023. Ym mis Medi 2023, dywedodd Pwyllgor Newid Hinsawdd y DU ei bod yn dal yn rhy gynnar i asesu a oedd mesurau addasu i'r hinsawdd TrC yn cael eu cyflawni'n effeithiol. Pan ymddangosodd gerbron y Pwyllgor, cadarnhaodd James Price y byddai TrC yn rhoi diweddariad ysgrifenedig ar y cynnydd a wnaed.

40. Mae TrC wedi dweud, er y bydd "nifer fawr o'r camau yn derbyn adnoddau a chyllid drwy ein gweithrediadau", ei bod yn "debygol y bydd ein rhaglen i wrthsefyll yr hinsawdd yn dibynnu ar ragor o fuddsoddiad a chyllid". Pan ymddangosodd gerbron y Pwyllgor, cydnabu James Price fod addasu i'r hinsawdd yn flaenoriaeth i TrC a'i fod wedi ymrwmo i weithio gyda Llywodraeth Cymru i ystyried opsiynau ar gyfer ariannu'r gwaith hwn.

41. Tynnodd James Price sylw at heriau sylweddol o ran sicrhau bod safonau seilwaith yn addas ar gyfer risgiau newid hinsawdd. Eglurodd: "Many of the standards that we have to adhere to are standards of the past, rather than standards of the future." Cododd James Price bryderon am seilwaith rheilffyrdd hŷn hefyd, yn arbennig rheilffyrdd arfordirol a adeiladwyd dros ganrif yn ôl.

42. Esboniodd Lee Robinson fod TrC yn gweithio gyda Chyd-bwyllgorau Corfforedig i sicrhau bod Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys

mesurau i wrthsefyll yr hinsawdd, yn arbennig o ran cynllunio defnydd tir a buddsoddi mewn seilwaith.

43. Codwyd pryder hefyd am ddigwyddiadau tywydd sy'n digwydd yn aml ac yn amharu ar wasanaethau, yn enwedig llifogydd ar Brif Linell Gogledd Cymru a thrwy Henffordd. Gofynnodd y Pwyllgor a allai TrC gydweithio â thirfeddianwyr i helpu i liniaru risgiau llifogydd. Wrth ymateb, tynnodd James Price sylw at y ffaith bod yr awydd i weithredu mewn tywydd garw yn amrywio rhwng gwahanol ranbarthau yn y DU ac Ewrop. Dywedodd:

*"If you look at the way the railway operates in different parts of Europe, and even in different parts of the UK, they have different appetites for running services in poor weather. And it is true that we, for obvious reasons, sometimes look at what can happen if you get it wrong, with Talerddig. The system has become more risk averse in Wales than, say, it has in east Anglia, as an example. So, I think it would be a fair set of political challenges to say, 'Are we getting that balance right?', because if you cancel everything, you will certainly run a 100 per cent safe system, but if you're forcing people then to walk, take a bus or drive, and then you don't account for any accidents that happen there, maybe the aggregate system is not as safe as it can be. So, I think that would be worthy of wider conversation and wider challenge."*¹⁴

Ein barn ni

Rydym yn dal i bryderu bod nifer y teithwyr ar fysiau yng Nghymru yn parhau i fod yn is na'r lefelau cyn y pandemig a bod yr adferiad wedi bod yn arafach nag yn Lloegr a'r Alban. Mae amryw o ffactorau wedi'u hawgrymu. Yn anad dim, mae angen i Lywodraeth Cymru a TrC nodi'r ffactorau sy'n llywio'r duedd hon a sicrhau eu bod yn cymryd camau i fynd i'r afael â hwy. Mae hyn yn arbennig o bwysig wrth i Gymru symud tuag at fasnachfreinio'r bysiau.

Rydym yn croesawu gwaith TrC ar docynnau integredig ond nodwn y sylwadau na fydd y manteision llawn yn cael eu gwireddu hyd nes y bydd y bysiau wedi'u masnachfreinio. Credwn y bydd angen ystyried gwasanaethau gwledig a rhai pellter hir yn ofalus yn y cyd-destun hwn er mwyn sicrhau mynediad cyfartal lle bynnag yr ydych yn byw yng Nghymru. Mae gennym ddiddordeb arbennig yn y

¹⁴ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

defnydd o dechnolegau tapio i mewn ac allan ar gyfer tocynnau teithio consesiynol a sut y gellid cyflwyno hynny yng Nghymru.

Mae'r newid i Gyd-bwyllgorau Corfforedig ar gyfer Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol yn gam arwyddocaol, ond mae cwestiynau o hyd ynghylch gallu awdurdodau lleol i roi hyn ar waith yn effeithiol. Mae perygl y gallai prinder arbenigedd mewnol o ran cynllunio trafndiaeth yn yr awdurdodau lleol danseilio'r gwaith o roi Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol ar waith. Credwn y bydd cymorth technegol a gwerthusiadau annibynnol TrC yn hanfodol er mwyn sicrhau bod y gwaith hwn yn cyd-fynd â blaenoriaethau cenedlaethol. Byddem yn croesawu rhagor o ddiweddariadau ar y materion hyn.

Can fod tywydd garw yn digwydd yn amlach oherwydd newid hinsawdd mae angen rhoi mwy o sylw i wydnwch trafndiaeth. Nodwn fod TrC wedi llunio ei chynllun cydnerthedd a byddem yn ddiolchgar pe gallem gael y wybodaeth ddiweddaraf am y cynnydd a wnaed o ran rhoi'r camau gweithredu sydd ynddo ar waith. Nodwn hefyd fod TrC yn gweithio gyda Chyd-bwyllgorau Corfforedig i sicrhau bod gallu i wrthsefyll yr hinsawdd yn cael ei adlewyrchu mewn Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, a byddem yn ddiolchgar pe gallem gael y wybodaeth ddiweddaraf maes o law am y cynnydd a wnaed.

Yn olaf, mae llifogydd yn parhau i fod yn broblem sylweddol i wasanaethau rheilffordd yng Nghymru, yn enwedig ar lwybrau Prif Linell Gogledd Cymru a Henffordd. Dylai TrC weithio gyda thirfeddianwyr a Network Rail i ddatblygu strategaethau gwell i liniaru llifogydd yn yr ardaloedd hyn.

Argymhellion

Argymhelliad 6. Dylai TrC weithio gyda Llywodraeth Cymru i nodi'r prif ffactorau sy'n cyfrannu at adferiad arafach yn nifer y teithwyr ar fysiau yng Nghymru o gymharu â Lloegr a'r Alban. Ar sail y dadansoddiad hwn, dylai TrC ddatblygu a gweithredu mesurau i fynd i'r afael â'r materion hyn er mwyn paratoi ar gyfer masnachfreinio'r bysiau.

Argymhelliad 7. Dylai TrC sicrhau bod gwasanaethau bysiau gwledig a rhai pellter hir yn cael sylw penodol wrth ddatblygu tocynnau integredig er mwyn sicrhau mynediad cyfartal ym mhob rhan o Gymru. O fewn chwe mis i gyhoeddi'r adroddiad hwn, dylai TrC roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y cynnydd a wnaed o ran cyflwyno opsiynau talu tapio i mewn ac allan ar gyfer tocynnau teithio consesiynol.

Argymhelliad 8. Dylai TrC roi'r wybodaeth ddiweddaraf am hynt gweithredu ei chynllun i wrthsefyll yr hinsawdd, gan fanylu ar y cynnydd o ran camau penodol a gymerwyd i fynd i'r afael â'r risgiau cynyddol yn sgil digwyddiadau tywydd garw.

Argymhelliad 9. Dylai TrC barhau i weithio gyda Chyd-bwyllgorau Corfforedig i wneud gwrthsefyll yr hinsawdd yn rhan annatod o Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, a dylai roi'r wybodaeth ddiweddaraf maes o law am y cynnydd a wnaed.

Argymhelliad 10. Dylai TrC weithio gyda thirfeddianwyr a Network Rail i ddatblygu a gweithredu strategaethau lliniaru gwell ar gyfer llwybrau rheilffordd sy'n agored i lifogydd, yn enwedig ar lwybrau Prif Linell Gogledd Cymru a Henffordd.

4. Teithio Llesol

44. Mae gan TrC rôl sylweddol a chynyddol o ran cefnogi teithio llesol yng Nghymru, o safbwynt polisi a chyflawni. Mae cylch gwaith TrC yn cynnwys goruchwyllo Cynllun Cyflawni Teithio Llesol Llywodraeth Cymru, gweinyddu'r Gronfa Teithio Llesol, a rhoi cymorth technegol i awdurdodau lleol drwy'r Hyb Teithio Llesol.

45. Ym mis Medi 2024, cyhoeddodd Archwilio Cymru adroddiad ar deithio llesol, gan ddod i'r casgliad bod Llywodraeth Cymru yn dal i fod "yn bell" o gyflawni'r newid sylweddol mewn teithio llesol y bwriadwyd ei ysgogi drwy Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Tynnodd yr adroddiad sylw at heriau allweddol, gan gynnwys:

- Trefniadau adrodd anghyson – Nid yw awdurdodau lleol yn bodloni gofynion adrodd y Ddeddf yn gyson, ac mae ansawdd y data a adroddir yn amrywio'n sylweddol.
- Diffyg gwerthuso – Nid oes gan Lywodraeth Cymru system i fesur effaith cyllid teithio llesol.

46. Wrth ymateb, dywedodd Llywodraeth Cymru fod TrC yn gweithio gydag awdurdodau lleol i ddatblygu canllawiau monitro newydd a gwella dulliau casglu data. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i gwblhau adolygiad o'r Ddeddf Teithio Llesol erbyn mis Gorffennaf 2025.

47. Mae'r Pwyllgor hwn wedi codi pryderon yn y gorffennol ynghylch tîm teithio llesol TrC sy'n tyfu, ac a allai'r twf hwn effeithio ar gapasiti awdurdodau lleol. Mae'r Ysgrifennydd Cabinet hefyd wedi mynegi pryderon ynghylch gwariant gormodol ar ffioedd ymgynghori i gefnogi gwaith i lunio ceisiadau am gyllid. Cydnabu James Price y pryderon hyn. Nododd, er nad yw TrC wedi gwario'n helaeth ar ymgynghorwyr, fod y broses grantiau wedi arwain at wariant diangen. Er mwyn mynd i'r afael â hyn, mae TrC wedi bod yn datblygu ei harbenigedd mewnol i ddarparu cymorth technegol uniongyrchol i awdurdodau lleol er mwyn lleihau'r angen am ymgynghorwyr.

48. Amlinellodd Lee Robinson sut y mae Hyb Teithio Llesol TrC wedi datblygu i fod yn ganolbwynt dylunio ehangach, sy'n rhoi arweiniad technegol ynghylch nifer o ddulliau trafndiaeth. Mae hyn yn rhan o ddull gweithredu aml-ddull ehangach, sy'n gwneud teithio llesol yn rhan annatod o waith cynllunio trafndiaeth gyhoeddus. Disgrifiodd y newid fel un sy'n symud oddi wrth roi pwyslais cul ar amrywiol brosiectau cerdded a beicio a thuag at strategaeth drafndiaeth

gyfannol sy'n cynnwys strydoedd mwy diogel, gwella goleuadau, a gwella'r seilwaith i gerddwyr a beicwyr.

49. Yn ei adroddiad, cododd Archwilio Cymru bryderon ynghylch rôl ddeublyg Sustrans, sy'n cefnogi awdurdodau lleol gyda cheisiadau am gyllid teithio llesol ac yn rhan o'r broses o asesu'r ceisiadau hynny. Roedd yr adroddiad yn argymhell y dylai TrC gryfhau mesurau diogelu i sicrhau tryloywder o ran sut y mae staff Sustrans yn cymryd rhan ym mhroses y Gronfa Teithio Llesol. Derbyniodd TrC yr argymhelliad hwn. Pan ymddangosodd gerbron y Pwyllgor, cynigiodd James Price ddarparu rhagor o dystiolaeth ysgrifenedig i egluro sut y mae TrC yn ymdrin â'r mater hwn.

Ein barn ni

Fel y nodwyd yn ein hadroddiad ar y gyllideb ddrafft, mae'r bwriad i drosglwyddo cyllid teithio llesol i gyllidebau rhanbarthol erbyn 2026-27, yn ddealladwy, wedi achosi pryder ynghylch blaenoriaethu. Rydym wedi gofyn am sicrwydd gan yr Ysgrifennydd Cabinet ynghylch sut y bydd yn sicrhau bod mentrau teithio llesol yn cael statws priodol mewn Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Mae rôl gynyddol TrC o ran cymorth teithio llesol i'w chroesawu, ond rhaid iddi beidio â lleihau capasiti awdurdodau lleol. Credwn y dylai ehangu'r Hyb Teithio Llesol i fod yn ganolbwynt dylunio ehangach gyfoethogi, yn hytrach na disodli, arbenigedd lleol. Credwn hefyd y dylid rhoi mwy o bwyslais ar hyfforddiant a chymorth technegol i helpu i sicrhau y gall awdurdodau lleol gynllunio a chyflawni prosiectau'n effeithiol.

Byddem yn ddiolchgar pe gallem gael y wybodaeth ddiweddaraf am waith TrC gydag awdurdodau lleol i ddatblygu canllawiau monitro newydd a gwella dulliau casglu data.

Nodwn y pryderon ynghylch rôl Sustrans o ran cefnogi ac asesu ceisiadau am gyllid. Byddem yn ddiolchgar pe gallem gael y wybodaeth ddiweddaraf gan TrC am y mesurau diogelu sydd ar waith i fynd i'r afael ag unrhyw ganfyddiad o ddylanwad amhriodol.

Argymhellion

Argymhelliad 11. Dylai TrC roi'r wybodaeth ddiweddaraf am ei gwaith gydag awdurdodau lleol i ddatblygu canllawiau monitro newydd a gwella dulliau casglu data ar gyfer mentrau teithio llesol.

Argymhelliad 12. Dylai TrC roi'r wybodaeth ddiweddaraf am y mesurau diogelu sydd ar waith i sicrhau nad yw rôl ddeublyg Sustrans o ran cefnogi ac asesu ceisiadau am gyllid yn arwain at unrhyw ganfyddiad o ddylanwad amhriodol.

5. Perfformiad y rheilffyrdd a chyflawni

50. Ym mis Tachwedd 2024, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth wrth y Pwyllgor fod TrC wedi cyflawni gwelliannau sylweddol o ran prydlondeb a dibynadwyedd yn ystod chwarter cyntaf y flwyddyn ariannol o gymharu â'r un cyfnod yn y flwyddyn flaenorol. Fodd bynnag, gwelwyd dirywiad yn dilyn y gwelliant hwnnw.

51. Dywedodd James Price mai wedi gwastatáu yn hytrach na dirywio yr oedd perfformiad diweddar TrC, ond cydnabu fod gwahaniaethau sylweddol rhwng Llinellau Craidd y Cymoedd a rhwydwaith Cymru a'r Gororau. Er bod Llinellau Craidd y Cymoedd wedi aros yn gymharol sefydlog, amharwyd ar wasanaethau rhwydwaith Cymru a'r Gororau, yn bennaf oherwydd tywydd eithafol. Dywedodd fod stormydd diweddar wedi achosi llifogydd, allolchiadau i'r cledrau, colli pŵer, a difrod i seilwaith.

52. Cyfeiriodd James Price at agwedd arall a oedd wedi effeithio ar berfformiad, sef bod ychydig yn llai o unedau CAF, sef unedau trenau newydd, yn dod o'r cyfleuster cynnal a chadw bob dydd nag yr hoffent ei weld. Dywedodd eu bod tua phedair uned y dydd yn brin. Er nad oedd wedi arwain at ganslo gwasanaethau i'r un graddau ag a welwyd yn y gorffennol, roedd wedi effeithio ar ddarpariaeth gwasanaethau. Dywedodd:

*"It's an area, though, that we ourselves cannot sort, and we need CAF to come to the table. In essence, what I need to do is to get CAF, who are a very competent international rolling stock provider, to provide rolling stock in Wales to the same level of excellence that they provide in their best plants around the world. That's the journey that we are on."*¹⁵

53. O ran mesur perfformiad, awgrymodd James Price ei bod yn anodd cymharu perfformiad gwasanaethau tebyg i'r metro ar Linellau Craidd y Cymoedd, sy'n rhedeg yn aml, â pherfformiad llinellau gwledig, lle mae'r gwasanaethau'n rhedeg yn llai aml. Awgrymodd fod data perfformiad yn aml yn cuddio'r effaith go iawn ar deithwyr. Eglurodd:

"If we cancel a service—we would rarely cancel the full service, but you might see a train running fast through a number of stops to catch up—the impact of cancelling the service on the individual, me included, quite often, can be quite minor,

¹⁵ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

*because people are only waiting four to six minutes for the next train. That's on Core Valleys Lines. If you did that approach in rural Wales, where you've got four services a day, you'd have a horrendous problem."*¹⁶

54. Awgrymodd y byddai TrC yn ceisio datblygu dulliau mesur perfformiad wedi'u teilwra i adlewyrchu'n well yr heriau sy'n effeithio ar wahanol fathau o wasanaethau ledled Cymru.

55. Holodd y Pwyllgor unwaith eto am bryderon ynghylch terfynu gwasanaethau, yn enwedig mewn ardaloedd anghysbell a gwledig. Cadarnhaodd James Price mai canolfan reoli TrC sy'n gwneud penderfyniadau ynghylch canslo gwasanaethau a threfniadau trafndiaeth amgen. Mae newidiadau diweddar wedi rhoi mwy o ddisgresiwn i dimau yn y ganolfan reoli i flaenoriaethu lles teithwyr wrth benderfynu ble i derfynu gwasanaethau. Er enghraifft, mae TrC wedi dynodi bod Llandrindod yn fan gollwng a ffefrir ar gyfer gwasanaethau yn lle trên, oherwydd bod cyfleusterau ar gael yn rhwydd yno, gan gynnwys tacsis, gwestai a siopau. Dywedodd James Price fod rhagor o welliannau ar y gweill ar gyfer y flwyddyn nesaf ac y byddant yn cael eu cyflwyno ar Linellau Craidd y Cymoedd.

Tocynnau teithio ar y trên

56. Mae data TrC yn dangos bod nifer y teithwyr a refeniw blychau tocynnau wedi cynyddu, a bod y costau gweithredol fesul teithiwr yn gostwng. Mae Llywodraeth Cymru wedi gofyn i TrC adolygu prisiau tocynnau trên. Mae strategaeth symleiddio prisiau yn cael ei rhoi ar waith i greu'r canlynol:

*"A fairer, simpler, and more transparent charging mechanism—one that is distance-based and eliminates the current system where some routes in Wales carry disproportionately higher fares than others."*¹⁷

57. Pan ymddangosodd gerbron y Pwyllgor, amlinellodd James Price ddull TrC o gydbwysu refeniw tocynnau teithio a fforddiadwyedd, a dywedodd mai'r nod yw:

- Codi prisiau uwch ar gyfer teithio dewisol;
- Gostwng prisiau ar gyfer teithio hanfodol; a
- Safoni prisiau tocynnau yn raddol ar draws llwybrau.

¹⁶ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

¹⁷ Tystiolaeth lafar, cyfarfod y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, 23/01/2025

58. Aeth ymlaen i egluro bod TrC yn gweithredu:

- Prisiau tapio i mewn ac allan ar gyfer gwasanaethau cymudo sy'n rhedeg yn aml, sydd eisoes yn digwydd yn y de-ddwyrain;
- Prisiau deinamig ar gyfer llwybrau 'rhwng trefi a dinasoedd'; a
- Phrisiau wedi'u symleiddio ar gyfer llwybrau gwledig.

Ein barn ni

Rydym yn falch bod cyfeiriad cyffredinol perfformiad TrC o ran y rheilffyrdd yn gadarnhaol. Er hynny, mae hwn yn faes lle'r ydym yn disgwyl gweld gwelliant parhaus, yn enwedig o ystyried lefel y buddsoddiad cyhoeddus yn y gwasanaeth. Roedd yn destun pryder mawr i ni glywed am yr oedi o ran cyflwyno trenau oherwydd nad yw gweithgynhyrchwyr yn bodloni terfynau amser y cytunwyd arnynt, yn enwedig o ystyried yr effaith ar y pwrs cyhoeddus. Credwn y dylai TrC ddefnyddio pob opsiwn sydd ar gael i sicrhau bod y rhan olaf hon o'r contract yn cael ei chyflawni'n brydlon. O ystyried yr effaith ar y pwrs cyhoeddus, dylai hyn gynnwys, os oes angen, gofyn i Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth ymyrryd. Byddem yn ddiolchgar pe gallem gael diweddariadau rheolaidd ar y cynnydd a wnaed yn hyn o beth.

Rydym yn croesawu'r awgrym y bydd TrC yn ceisio datblygu dulliau mesur perfformiad wedi'u teilwra i adlewyrchu'r gwahanol fathau o wasanaethau yng Nghymru. Credwn y gallai dulliau mesur perfformiad wedi'u teilwra helpu i roi darlun cliriach o ansawdd y gwasanaeth a ddarperir i deithwyr ar draws y rhwydwaith.

Nodwn fod data perfformiad ar wahân yn cael eu cyhoeddi ar hyn o bryd ar gyfer Llinellau Craidd y Cymoedd a rhwydwaith Cymru a'r Gororau, ond dim ond ar gyfer amser teithwyr a gollwyd. Credwn y dylid estyn hyn i fetrigau eraill yn y lle cyntaf. Ar sail hynny, rydym wedi argymhell yn y gorffennol y dylai TrC geisio cyhoeddi data mwy manwl am berfformiad y rheilffyrdd er mwyn i deithwyr allu deall sut y mae'r gwasanaethau y maent yn eu defnyddio yn perfformio. Rydym yn dal i fod o'r farn y dylai'r data hyn fod ar gael i deithwyr ac nid ydym wedi gweld y cynnydd y byddem yn ei ddisgwyl yn y maes hwn.

Roeddem yn falch o glywed bod cynnydd wedi'i wneud o ran mynd i'r afael â'r ffordd y mae penderfyniadau ynghylch terfynu gwasanaethau ar y funud olaf yn cael eu gwneud ac effaith hynny ar deithwyr. Nodwn fod James Price wedi dweud bod rhagor o welliannau ar y gweill dros y flwyddyn nesaf, gan gynnwys

sut y gellir rhoi hyn ar waith mewn rhannau eraill o'r rhwydwaith. Byddem yn ddiolchgar pe gallem gael y wybodaeth ddiweddaraf maes o law am y cynnydd a wnaed.

Rydym yn cefnogi'r camau y mae TrC yn eu cymryd i symleiddio prisiau a thocynnau, megis drwy systemau tapio i mewn ac allan. Rhaid i deithwyr bob amser allu cael y pris isaf, yn hytrach na gorfod treulio'u hamser yn 'chwarae'r' system. Credwn hefyd y dylai TrC sicrhau bod talu am docynnau yn hygyrch i bawb, a dylai hynny olygu bod modd i deithwyr dalu ag arian parod os ydynt yn dewis gwneud hynny.

Mae angen mesurau diogelu i atal prisiau tocynnau rhag cynyddu'n ormodol. Credwn y dylai fforddiadwyedd ar gyfer teithio hanfodol, yn enwedig i deithwyr incwm is, fod yn flaenoriaeth. Byddwn yn parhau i adolygu hyn.

Yn olaf, nodwn fod cytundeb Llywodraeth Cymru â'r Democratiaid Rhyddfrydol ar y gyllideb yn cynnwys gostwng prisiau teithio ar fysiau i bobl ifanc 16-21 oed am flwyddyn o fis Medi 2025. Byddem yn ddiolchgar pe gallem gael y wybodaeth ddiweddaraf gan TrC am ei chynlluniau i roi'r fenter hon ar waith a sut y bydd yn asesu ei heffaith.

Argymhellion

Argymhelliad 13. Dylai TrC archwilio pob opsiwn sydd ar gael iddi er mwyn sicrhau bod y trenau sy'n weddill yn cael eu darparu'n brydlon. O ystyried yr effaith ar y pwrs cyhoeddus, dylai Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth ymyrryd, os oes angen.

Argymhelliad 14. Dylai TrC roi diweddariadau rheolaidd ar gyflwyno trenau newydd, gan gynnwys y cynnydd a wnaed yn erbyn terfynau amser y cytunwyd arnynt a'r camau a gymerwyd i liniaru unrhyw oedi, o ystyried yr effaith ar fuddsoddiad cyhoeddus a dibynadwyedd gwasanaethau.

Argymhelliad 15. Dylai TrC ddatblygu a gweithredu dulliau mesur perfformiad wedi'u teilwra, i adlewyrchu'n well y gwahanol fathau o wasanaethau rheilffordd yng Nghymru.

Argymhelliad 16. Dylai TrC gyhoeddi data perfformiad ar lefel llwybrau yn rheolaidd ar gyfer ei gwasanaethau, mewn ffordd sy'n hygyrch i deithwyr.

Argymhelliad 17. Dylai TrC barhau â'i hymdrechion i wella'r ffordd y gwneir penderfyniadau ynghylch terfynu gwasanaethau ac effeithiau hynny, a rhoi'r

wybodaeth ddiweddaraf am welliannau arfaethedig pellach a sut y cânt eu rhoi ar waith ar draws y rhwydwaith.

Argymhelliad 18. Dylai TrC sicrhau bod mesurau diogelu i atal prisiau tocynnau rhag cynyddu'n ormodol yn mynd law yn llaw â'i gwaith ar symleiddio prisiau tocynnau teithio, gan gynnwys systemau tapio i mewn ac allan. Dylai fforddiadwyedd ar gyfer teithio hanfodol, yn enwedig i deithwyr incwm is, fod yn flaenoriaeth.

.

6. Diwygio'r rheilffyrdd

59. Yn Araith y Brenin yn 2024, amlinellwyd cynlluniau ar gyfer diwygio'r rheilffyrdd. Bydd y Ddeddf Gwasanaethau Rheilffordd i Deithwyr (Perchnogaeth Gyhoeddus) yn ailwladoli gwasanaethau rheilffordd pan ddaw contractau presennol y sector preifat i ben.

60. Mae Llywodraeth y DU hefyd yn bwriadu sefydlu (drwy ddeddfwriaeth) Great British Railways (GBR) i roli seilwaith a gwasanaethau i deithwyr. Cyhoeddwyd GBR cysgodol ym mis Medi 2024.

61. Ym mis Tachwedd 2024, cyhoeddodd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ar y pryd fod Llywodraeth y DU yn rhagweld y gallai GBR fod yn weithredol erbyn diwedd 2026 ar y cynharaf. Ar 18 Chwefror 2025, lansiodd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU ymgynghoriad cyhoeddus ar gynigion i sefydlu GBR.

62. Mae Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth wedi dweud bod diwygio'r rheilffyrdd yn "gyfle aruthrol" i Gymru. Mae wedi cadarnhau bod Llywodraeth Cymru yn gofyn am rôl ffurfiol wrth bennu gwasanaethau sy'n gweithredu i mewn ac allan o Gymru. Dywedodd hefyd fod Llywodraeth y DU wedi "ymrwymo i rôl statudol i Weinidogion Cymru" o ran rheoli, cynllunio a datblygu'r diwydiant rheilffyrdd yng Nghymru.

63. Pan ymddangosodd gerbron y Pwyllgor, cadarnhaodd James Price fod TrC yn cymryd rhan weithredol mewn trafodaethau ar ddiwygio rheilffyrdd y DU ac effaith bosibl hynny ar Gymru. Mae TrC yn cynnal cyfarfodydd rheolaidd gyda'r GBR cysgodol a Network Rail i drafod y materion hyn. Rhybuddiodd fod rhaid i waith diwygio'r rheilffyrdd yn y tymor hir fod wedi'i gynllunio i wrthsefyll newidiadau gwleidyddol ar lefel y DU, ar lefel Cymru ac ar lefel ranbarthol. Awgrymodd efallai y byddai'r Pwyllgor am ystyried y mater eto yn y dyfodol agos gan fod trafodaethau'n mynd rhagddynt yn gyflym.

64. Wrth ymateb i gwestiwn am ariannu'r rheilffyrdd, cadarnhaodd James Price fod TrC yn cymryd rhan weithredol mewn trafodaethau ynghylch ariannu rhwng Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU. Cydnabu y gallai cyfyngiadau gwariant ar draws y DU leihau'r buddsoddiad yn y rheilffyrdd ond nododd hefyd fod Llywodraeth y DU wedi cydnabod yn ffurfiol fod Cymru wedi'i thanariannu yn y gorffennol.

Ein barn ni

Bydd cynllun Llywodraeth y DU i ailwladoli gwasanaethau rheilffordd drwy'r Ddeddf Gwasanaethau Rheilffordd i Deithwyr (Perchnogaeth Gyhoeddus) a chreu Great British Railways (GBR) yn newid mawr yn y ffordd y caiff rheilffyrdd eu llywodraethu yn y DU. Er bod GBR cysgodol wedi'i lansio, mae'n annhebygol y bydd y sefydliad llawn yn weithredol cyn diwedd 2026, sy'n gadael rhywfaint o ansicrwydd ynghylch beth fydd yr effaith ar wasanaethau rheilffordd Cymru.

Rhaid i TrC barhau i weithio gyda Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU i sicrhau bod buddiannau Cymru yn cael eu hystyried wrth ddatblygu GBR.

Argymhellion

Argymhelliad 19. Dylai TrC weithio gyda Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU i sicrhau bod buddiannau rheilffyrdd Cymru yn cael eu hystyried yn llawn wrth ddatblygu a gweithredu Great British Railways.

Argymhelliad 20. Dylai TrC roi diweddariadau rheolaidd ar sut y gallai'r newid i Great British Railways effeithio ar wasanaethau rheilffordd Cymru, gan gynnwys unrhyw heriau a ragwelir a chamau lliniaru arfaethedig.