

Adroddiad ar wasanaethau rheilffyrdd a pherfformiad Trafnidiaeth Cymru 2023-24

Mai 2024

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 ail adroddiad o'r fath.
- Mae'r adroddiad hwn yn ymdrin â Rheilffyrdd TrC a Grŵp TrC fel endid corfforaethol.
- Mae'r adroddiad hwn hefyd yn crynhoi'r gwaith mae'r Pwyllgor wedi ei wneud mewn perthynas â gwasanaethau rheilffyrdd.
- Mae'r adroddiad wedi ei lywio gan sesiynau craffu gyda chynrychiolwyr o TrC ([22 Tachwedd 2023](#)), a'r Gweinidog Newid Hinsawdd ([13 Rhagfyr 2023](#)).
- Cyfarfu'r Pwyllgor hefyd â'r cynrychiolwyr a ganlyn o grwpiau teithwyr rheilffyrdd ar [15 Tachwedd 2023](#):
 - David Beer, *Ffocws ar Drafnidiaeth*
 - Peter Kingsbury, *Rail Future Cymru*
 - Jools Townsend, *Community Rail Network*
- Mae trawsgrifiad o'r cyfarfodydd hyn ar gael ar [wefan y Pwyllgor](#).



2. Llywodraethu Corfforaethol Trafnidiaeth Cymru (TrC)

Prosesau pennu cyllideb a chynllunio busnes

7. Hyd yma, dim ond cyllid ar gyfer Gwasanaethau Rheilffyrdd TrC y mae cyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru wedi ei adlewyrchu, ac nid cyllideb gyffredinol TrC. Pan holwyd James Price (TrC) am y rhesymau dros hyn, eglurodd fod cyllideb TrC wedi ei strwythuro'n unigryw a'i bod yn cynnwys dyraniadau sy'n ymwneud â gweithgareddau niferus, fel teithio llesol. Caiff y dyraniadau hyn eu cymeradwyo gan Weinidogion perthnasol a'u rheoli gan wahanol swyddogion, er eu bod yn bennaf o fewn y gyfarwyddiaeth drafnidiaeth. Dywedodd James Price y byddai'n well ganddo gael strwythur cyllidebol symlach gyda llai o ffrydiau cyllido:

"I still believe it would be desirable to think about having a smaller number of budgets for TFW, because the large number of funding streams still makes it very complex to package things together."

8. Y llynedd, daeth y Pwyllgor i'r casgliad bod proses y gyllideb ar gyfer TrC yn gymhleth ac yn aneglur. Roedd James Price wedi dweud wrth y Pwyllgor fod y broses yn cynnwys 20 neu 25 o drafodaethau dwyochrog gwahanol yn ôl pob tebyg gyda gwahanol ddeiliaid cyllidebau ar draws Llywodraeth Cymru. Mewn ymateb i ymholiad, cydnabu James Price fod cynnydd wedi ei wneud i'r perwyl hwn, gyda swyddogion Llywodraeth Cymru yn symleiddio'r broses fel bod angen llai o drafodaethau.

9. Dywedodd James Price fod TrC yn bwriadu cwblhau ei gyllideb erbyn diwedd 2023 neu ddechrau 2024. Roedd hyn yn golygu y gallai gael ei gynnwys yng nghyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru. Fodd bynnag, roedd yn cydnabod mai mater i Lywodraeth Cymru oedd hwn.¹

Pwysau ariannol yn y flwyddyn ariannol gyfredol

10. Yn 2023, dyfarnwyd £125 miliwn ychwanegol i TrC ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd. Roedd hyn yn cynrychioli dros 50% o'i Gyllideb refeniw ar gyfer 2023-24.

¹ Nid oedd cyllideb TrC ar gael erbyn i gyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2024-25 gael ei chyhoeddi.

11. Amlygodd James Price fod pwysau ariannol o fewn TrC, yn enwedig yn y busnes rheilffyrdd, wedi bod yn bryder sylweddol yn ystod y flwyddyn ariannol gyfredol. Pwysleisiodd fod y brif her ariannol a oedd yn wynebu Rheilffyrdd TrC yn deillio o ddiffyg mewn twf refeniw:

"What we have lost is three years of expected high growth, and that equates roughly to the £100 million figure that we are short of, and, obviously, if you roll that forward, whilst we will recover, I don't imagine that we will recover overnight."

12. O ran nifer y teithwyr ar ôl pandemig Covid-19, dywedodd James Price fod y galw wedi gwella'n gynt yng Nghymru i ddechrau o'i gymharu â Lloegr. Fodd bynnag, roedd nifer y teithwyr yng Nghymru wedi sefydlogi am y rhan fwyaf o'r flwyddyn ariannol gyfredol, gyda niferoedd yn Lloegr a'r Alban yn dal i fyny.

13. Ar 10 Ionawr 2024, dywedodd y Sefydliad Astudiaethau Cyllid wrth Bwyllgor Cyllid y Senedd bod modd cymharu'r adferiad yn nifer y teithwyr ar ôl y pandemig yng Nghymru â'r sefyllfa yn yr Alban. Ac eto, nid oedd Llywodraeth yr Alban wedi gorfod gwneud taliadau mawr ychwanegol i gymhorthdal gweithredol Scotrail yn ystod y flwyddyn. Roedd yn cwestiynu a oedd hyn yn deillio o wahaniaethau mewn tybiaethau gweithredol am dwf neu amcanestyniadau teithwyr a ddefnyddir gan gynigwyr masnachfaint cyn pandemig Covid-19. Bu'r Pwyllgor hwn yn ystyried y mater hwn fel rhan o'i waith craffu ar gyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru 2024-25, a gwnaeth sylwadau ar y mater yn ei adroddiad.

Perfformiad Corfforaethol

Cyhoeddi Dangosyddion Perfformiad Allweddol Corfforaethol

14. Yn ystod sesiwn graffu flynyddol y Pwyllgor yn 2022, dywedodd James Price y byddai TrC, dros y misoedd dilynol, yn gweithio i gael ei Ddangosyddion Perfformiad Allweddol mewn fformat sy'n rhoi ffordd o gymharu perfformiad â rhai meincnodau. Fodd bynnag, nid oedd Ddangosyddion Perfformiad Allweddol corfforaethol wedi eu cyhoeddi ar dudalen we perfformiad TrC ar adeg ein sesiwn graffu flynyddol.

15. Mynegodd James Price ei bod yn ddrwg ganddo am yr oedi cyn cyhoeddi'r Ddangosyddion Perfformiad Allweddol. Dywedodd fod cynnydd wedi ei wneud ar gynllun peilot, ond bod y prosiect wedi colli momentwm. Arweiniodd hyn at newid mewn ffocws tuag at Ddangosyddion Perfformiad Allweddol amlfoddol, gan adlewyrchu'r ehangiad yng nghylch gwaith TrC, a oedd yn rhan o'r rheswm dros yr oedi:

"The focus was moved onto multimodal delivery KPIs... the view was it was more important to have similar KPIs for all modes of activity that we were delivering, and, indeed, wherever possible, to try and have the same KPI that went across different modes."

16. Byddai'r Dangosyddion Perfformiad Allweddol newydd yn cynnwys diogelwch, boddhad cwsmeriaid, perfformiad prydlon, niferoedd defnydd, ac effeithlonrwydd carbon. Dywedodd James Price y byddai'r Dangosyddion yn cael eu cyhoeddi'n rheolaidd gan ddechrau o chwarter olaf 2023. Ar adeg ysgrifennu'r adroddiad hwn, nid yw'r Dangosyddion wedi eu cyhoeddi eto.

Rheoli absenoldebau oherwydd salwch

17. Pwysleisiodd James Price bwysigrwydd rheoli absenoldeb staff oherwydd salwch yn deg ac yn effeithiol, yn enwedig mewn rolau gweithredol. Dywedodd Jan Chaudhry-Van Der Velde (TrC) fod cyfraddau salwch staff rheng flaen fel tocynwyr a gyrwyr bellach wedi sefydlogi ar lefelau ychydig yn uwch na'r rhai a welwyd cyn y pandemig Covid-19. Dywedodd fod TrC yn anelu at wella'r cyfraddau hyn, gyda tharged o 5 y cant ar gyfer y graddau rheng flaen.

Niferoedd staffio yn TrC

18. Amlygodd adroddiad blynyddol TrC ar gyfer 2022-23 gynnydd sylweddol mewn lefelau staffio. Cododd lefelau staffio ar draws y Grŵp tua 30%. Cynyddodd lefelau staffio yn Rheilffyrdd TrC tua 11% i 3,060.

Tystiolaeth gan TrC

19. Dywedodd James Price fod y cynnydd mewn staff wedi canolbwyntio ar rolau gweithredol. Roedd TrC hefyd wedi amsugno staff o PTI Cymru, gan ddarparu gwasanaethau cwsmeriaid gan gynnwys Traveline Cymru. Esboniodd fod TrC yn mabwysiadu agwedd strategol at staffio mewn ymateb i'w gylch gwaith cynyddol, gyda ffocws ar greu timau cefn swyddfa a all weithio ar draws y busnes.

Ffocws ar Gydraddoldeb ac Amrywiaeth yn y Gweithlu

20. Gostyngodd y bwlch cyflog rhwng y rhywiau yn TrC yn sylweddol o 33.2% i 14.0% yn 2022-23. Dywedodd James Price fod cydraddoldeb ac amrywiaeth yn flaenoriaethau i TrC, gyda mentrau ar waith i hyrwyddo cyfle cyfartal o ran recriwtio a datblygu gyrfa. Roedd yn cydnabod yr heriau hanesyddol a wynebir

gan weithwyr benyw yn y sector trafndiaeth, ac yn enwedig yn y diwydiant bysiau. Dywedodd fod TrC wedi ymrwmo i fynd i'r afael â'r materion hyn.

Barn y Gweinidog

Goruchwylio TrC

21. Amlinellodd y Gweinidog ei dull o oruchwylio TrC, gan gynnwys cyfarfodydd chwarterol rhwng y Dirprwy Weinidog a Chadeirydd Bwrdd TrC i drafod perfformiad, a chyfarfodydd bwrdd llywio misol. Roedd James Price hefyd yn bresennol yng nghyfarfod y cyfarwyddwyr adrannol.

22. Dywedodd y Gweinidog fod erthyglau cymdeithasu a fframweithiau rheoli TrC yn cael eu diweddarau i adlewyrchu'r fframwaith llywodraethu a'r rolau newydd. Byddai'r diweddariadau hyn yn cael eu rhannu ar ôl iddynt gael eu cwblhau.

Dyraniadau cyllideb ar gyfer TrC a'r rheilffyrdd

23. Pan ymddangosodd gerbron y Pwyllgor, pwysleisiodd y Gweinidog bwysigrwydd cynnal sefydlogrwydd ariannol ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd. Eglurodd fod Llywodraeth Cymru yn bwriadu buddsoddi yn y gwasanaethau hyn er mwyn denu mwy o deithwyr, a thrwy hynny roi hwb i refeniw tocynnau trên. Dros amser, disgwylir i'r dull hwn leihau'r angen am gymorthdaliadau gan y llywodraeth.

24. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig a ddarparwyd i'r Pwyllgor mewn perthynas â chyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2024-25, dywedodd y Gweinidog fod y £125 miliwn o gyllid ychwanegol wedi bod yn hanfodol i barhad gwasanaethau rheilffyrdd ledled Cymru. Eglurodd fel a ganlyn:

"achoswyd y pwysau hwn gan yr effaith barhaus y mae'r pandemig wedi'i chael ar yr amcanestyniadau refeniw uchelgeisiol o gais gwreiddiol KeolisAmey yn 2018, ochr yn ochr â'r cynnydd mewn rhai costau gweithredol o ganlyniad i chwyddiant."

25. Ym mis Rhagfyr 2023, dywedwyd wrth y Pwyllgor fod y bwlch rhwng cost rhedeg gwasanaethau rheilffyrdd a refeniw tocynnau trên ar ei uchaf. Bydd cau'r bwlch hwn yn cymryd amser. Cydnabu swyddog y Gweinidog y byddai'r cyfnod rhwng 2023 a 2025-26 yn heriol yn ariannol i TrC.

26. Rhoddodd y Pwyllgor ystyriaeth fanwl i gyllid ar gyfer TrC a'r rheilffyrdd yn ystod ei waith craffu ar y gyllideb ar gyfer 2024-25. Mae casgliadau ac argymhellion y Pwyllgor wedi eu cynnwys yn adroddiad y Pwyllgor.

Ein barn ni

Yn ein hadroddiad diwethaf ar TrC, fe wnaethom nifer o argymhellion gyda'r nod o wella tryloywder ynghylch y broses o bennu'r gyllideb. Er bod Llywodraeth Cymru a TrC wedi derbyn yr argymhellion hynny, nid ydym wedi gweld digon o gynnydd yn y maes hwn.

Derbyniodd Llywodraeth Cymru ein hargymhelliad y dylai TrC gyhoeddi cynlluniau busnes ac ariannol cyn pob blwyddyn ariannol, ond nid yw hyn wedi ei roi ar waith eto. Credwn fod rhaid i hyn ddigwydd yn y dyfodol. Rydym yn cydnabod bod Llywodraeth Cymru wedi wynebu heriau sylweddol wrth gwblhau ei chyllideb ddrafft ar gyfer 2024-25, ond rydym yn gobeithio ei bod yn dal yn ymrwymedig i gynyddu tryloywder ynghylch y broses o bennu'r gyllideb.

Mae'n hollbwysig gwneud pob ymdrech i sicrhau bod cyllideb lawn TrC ar gael ar yr un pryd â chyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer craffu. Mae hyn yn angenrheidiol ar gyfer gwaith craffu a throsolwg effeithiol o'r corff.

Y llynedd, tynnodd James Price sylw at y ffaith bod y broses o bennu'r gyllideb yn gofyn am drafodaethau gyda nifer o ddeiliaid cyllidebau Llywodraeth Cymru. Roeddem yn falch o glywed bod y broses wedi ei symleiddio eleni, a bod angen llai o drafodaethau dwyochrog. Rydym yn cydnabod lefel y gwaith a fydd yn gysylltiedig â chyrraedd y pwynt hwn. Fodd bynnag, yn gyffredinol, credwn fod angen gwella proses y gyllideb ymhellach. Disgwylwn weld cynnydd pellach y flwyddyn nesaf.

Mae TrC wedi wynebu heriau ariannol sylweddol yn ystod y flwyddyn ddiwethaf, gan gynnwys diffyg cyllid o £100 miliwn yn deillio, fel yr eglurodd James Price, o ddiffyg yn y twf refeniw a ragwelwyd o wasanaethau rheilffyrdd. Mae hwn yn amlwg wedi bod yn faes sy'n peri pryder i'r Pwyllgor, ac fe wnaethom sylwadau helaeth ar y mater hwn yn ein hadroddiad ar gyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2024-25.

Yn yr adroddiad hwnnw, croesawyd y ffordd bendant y bu i'r Gweinidog a'r Dirprwy Weinidog weithredu i sicrhau bod gan wasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru ddigon o gyllid i barhau. Er bod y cyllid ychwanegol ar gyfer 2024-25 wedi ei 'sylfaenu' yng nghyllideb TrC ar gyfer y blynyddoedd i ddod, rydym yn

parhau i bryderu bod TrC a, thrwy hynny, Llywodraeth Cymru, yn parhau i fod yn agored yn ariannol os na fydd refeniw o'r blychau tocynnau yn cyrraedd y lefelau disgwylidig. Rydym eisoes wedi dweud yn glir na ellir rhoi siec wag ar gyfer cyllido'r rheilffyrdd. Rydym yn ceisio sicrwydd gan TrC fod ganddo gynlluniau ar waith i reoli diffygion posibl mewn refeniw blwch tocynnau yn y dyfodol.

O ran monitro perfformiad, nid yw newid ffocws TrC yn ei Ddangosyddion Perfformiad Allweddol yn esgusodi'r ffaith nad yw Dangosyddion wedi eu cyhoeddi eto. Mae angen cyhoeddi a diweddarau Dangosyddion mewnol TrC yn rheolaidd er mwyn sicrhau atebolrwydd a thryloywder. Disgwylwn i hyn gael sylw fel blaenoriaeth.

Yn olaf, rydym yn croesawu'r cynnydd cadarnhaol mae TrC wedi ei wneud o ran lleihau'r bwlch cyflog rhwng y rhywiau a hyrwyddo amrywiaeth yn y gweithlu. Byddem yn croesawu rhagor o fanylion am gynnydd o fewn y chwe mis nesaf.

Argymhellion

Argymhelliad 1. Rhaid i TrC sicrhau bod ei gynlluniau busnes ac ariannol yn cael eu cyhoeddi cyn blwyddyn ariannol 2025-26.

Argymhelliad 2. Rhaid i TrC a Llywodraeth Cymru sicrhau bod cyllideb lawn TrC ar gael i graffu arni ar yr un pryd â chyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru.

Argymhelliad 3. Rhaid i Lywodraeth Cymru a TrC barhau i symleiddio'r broses o bennu'r gyllideb er mwyn lleihau nifer y cytundebau dwyochrog sydd eu hangen.

Argymhelliad 4. Rhaid i TrC nodi sut mae'n bwriadu rheoli diffygion posibl mewn refeniw tocynnau dros y tair blynedd nesaf.

Argymhelliad 5. Dylai TrC gyhoeddi ei Ddangosyddion Perfformiad Allweddol corfforaethol ar unwaith a darparu diweddariadau rheolaidd.

Argymhelliad 6. Dylai TrC roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor o fewn y 6 mis nesaf ar y cynnydd o ran lleihau'r bwlch cyflog rhwng y rhywiau ymhellach a gwella amrywiaeth y gweithlu.

3. Darparu gwasanaethau rheilffyrdd

Y targed 95%

27. Roedd mis Hydref 2023 yn nodi pum mlynedd ers i TrC ymgymryd â masnachfaint Cymru a'r Gororau. Ar y pryd, dywedodd Llywodraeth Cymru y byddai 95% o deithiau yn cael eu gwneud ar drenau newydd sbon erbyn 2023. Ym mis Hydref, dywedodd y Dirprwy Weinidog fod 29% o wasanaethau yn cael eu gweithredu gyda threnau newydd. Dywedodd yn ddiweddar y byddai'r targed 95% yn awr yn cael ei gyrraedd erbyn diwedd 2024.

Tystiolaeth gan grwpiau teithwyr rheilffyrdd

28. Awgrymodd Peter Kingsbury y byddai cyrraedd y targed 95% erbyn diwedd 2024 yn her sylweddol. Dywedodd David Beer y byddai cyrraedd y targed yn cael ei bennu gan ffactorau y tu hwnt i reolaeth TrC - er enghraifft, pa mor gyflym y gallai cynhyrchwyr trenau gyflenwi cerbydau.

Tystiolaeth gan TrC

29. Pan ofynnwyd iddo am y tebygolrwydd o gyrraedd y targed erbyn diwedd 2024, dywedodd James Price ei fod yn heriol, ond yn gyraeddadwy. Cytunodd y byddai hyn yn dibynnu ar gyfradd danfon trenau newydd gan y gwneuthurwr, CAF.

Adolygu amserlenni

30. Ym mis Gorffennaf cyhoeddodd TrC na fuasai'n gallu cyflawni rhai o'r ychwanegiadau at yr amserlen yr ymrwymodd i'w cyflawni ym mis Rhagfyr 2023. Dywedodd y byddai'n adolygu ei "ymrwmiadau tymor hwy" gan rannu'r canlyniad gyda Llywodraeth Cymru yn ystod yr hydref.

Tystiolaeth gan grwpiau teithwyr rheilffyrdd

31. Pwysleisiodd David Beer yr angen i TrC gyfleu newidiadau i'r amserlen i deithwyr yn glir. Tynnodd sylw at y ffaith bod disgwyl newidiadau sylweddol i'r amserlen ym mis Mehefin a mis Rhagfyr 2024, yn enwedig yn y Cymoedd. Byddai hyn yn gofyn am gyfathrebu effeithiol gyda theithwyr.

Tystiolaeth gan TrC

32. Dywedodd James Price fod angen adolygu darpariaeth gwasanaethau TrC mewn ymateb i newidiadau mewn galw a phatrymau teithio yn dilyn pandemig Covid-19. Pwysleisiodd nad oedd lefelau sylweddol o ostyngiadau mewn gwasanaethau yn fwriadol. Ychwanegodd Jan Chaudhry-Van Der Velde mai'r nod oedd i newidiadau fod yn effeithiol o fis Rhagfyr 2024, ac eithrio llinell Wrecsam-Bidston, a oedd yn destun newid cyflymach i'r amserlen oherwydd problemau perfformiad gyda'r cerbydau a oedd wedi eu hadnewyddu. Eglurodd James Price:

"Those changes are currently working their way through the system, and the Welsh Government will soon be considering for which, if any of them, they will, if you like, sponsor us, but then going to have a consultation with the general public about it."

33. Yn ystod ei ymddangosiad gerbron y Pwyllgor Materion Cymreig ym mis Gorffennaf 2023, bu James Price yn trafod y trafodaethau sydd ar y gweill gyda Network Rail ynghylch gwella'r amserlen. Eglurodd [sylwadau a wnaeth yn ystod y cyfarfod hwnnw](#), ac nad ei fwriad oedd mynegi diffyg hyder yn Network Rail. Canmolodd y tîm Network Rail lleol am ei ffocws a'i ddull o gydweithio. Dywedodd:

"My comments were around some infrastructure constraints that need to be dealt with in order for us to run some future timetables... track speed improvements, to signalling changes and to making level crossings safer in order to allow more trains to run through them at greater speed."

Refeniw masnachol

34. Ym mis Gorffennaf 2023, diwygiodd Llywodraeth Cymru lythyr cylch gwaith TrC, gan rhoi gwybod i TrC am yr angen i archwilio strategaethau masnachol i leihau'r angen am gymhorthdal cyhoeddus. Pan holwyd ef ynghylch hyn, dywedodd James Price fod TrC yn archwilio gwahanol ffrydiau refeniw, gan gynnwys meysydd parcio, cyfleoedd manwerthu, hysbysebu a nawdd.

Prosiectau metro

35. [Mae systemau Metro yn cael eu datblygu](#) yn y gogledd; ym mae Abertawe a gorllewin Cymru; ac yn ne Cymru. Ym mis Ebrill 2023, [rhoddodd TrC wybod i'r Pwyllgor hwn](#) bod cost moderneiddio Llinellau Craidd y Cymoedd wedi codi £306 miliwn yn ôl y rhagamcanion. £738 miliwn oedd yr amcangyfrif gwreiddiol yn

2018. Roedd y llythyr gan James Price yn priodoli 37% o'r cynnydd i chwyddiant, 34% i Covid-19 a Brexit a 29% i gyfyngiadau seilwaith.

36. Yn ystod ei ymddangosiad gerbron y Pwyllgor Materion Cymreig ym mis Gorffennaf 2023, awgrymodd James Price y gellid gwneud arbedion posibl o £20-30 miliwn drwy ddileu cwmpas diangen o'r prosiect drwy beidio â bodloni rhai safonau dewisol. Dywedodd na fyddai hyn yn effeithio ar gwsmeriaid, yr amgylchedd na diogelwch.

Tystiolaeth gan grwpiau teithwyr rheilffyrdd

37. Mynegodd Jools Townsend (Rhwydwaith Rheilffyrdd Cymunedol) gefnogaeth gref i'r cynlluniau metro. Fodd bynnag, nododd y bu tarfu sylweddol ar linellau'r Cymoedd yn ystod y broses o foderneiddio Llinellau Craidd y Cymoedd. Roedd yn gobeithio y byddai'r bartneriaeth rheilffyrdd cymunedol newydd ar gyfer Llinellau'r Cymoedd yn helpu i ailadeiladu hyder teithwyr a rhoi llais cryf i gymunedau yn y datblygiad parhaus.

38. Cyferbynnodd Peter Kingsbury y diffyg cynnydd rhwng metro de Cymru a'r metros yng ngogledd a de-orllewin Cymru. Awgrymodd nad oedd cynlluniau'r ddau fetro arall yn ddim mwy na chysyniadau ar hyn o bryd.

Tystiolaeth gan TrC

39. Wrth fynd i'r afael â'r diffyg yng nghyllideb metro de Cymru, dywedodd James Price fod cyfyngiadau seilwaith wedi bod yn ffactor sylweddol, gan gynnwys dargyfeiriadau a oedd wedi bod yn angenrheidiol ar gyfer cyfleustodau. Cydnabu fod prosiectau metro gogledd a de-orllewin Cymru tua phum mlynedd ar ôl metro de Cymru, ond awgrymodd fod datblygiad y ddau brosiect yn dilyn amserlen debyg. Fodd bynnag, ychwanegodd:

“the bigger challenge of your question is are those schemes going to get funded and where might that funding come from, and how do we make it a priority. Because we can develop all the schemes in the world, but if we can't get them funded, they won't happen.”

Perfformiad Gwasanaethau Rheilffyrdd

40. Ar adeg sesiwn graffu'r Pwyllgor, roedd perfformiad gwael TrC a'i effaith ar deithwyr wedi ei amlygu gan grwpiau teithwyr rheilffyrdd ac mewn sawl adroddiad yn y cyfryngau. Roedd y materion allweddol yn cynnwys:²

- roedd perfformiad o ran 'amser a gollodd teithwyr' wedi gwella ar Linellau Craidd y Cymoedd ar gyfer y cyfnodau perfformio diweddaraf. Fodd bynnag, roedd perfformiad ar draws y rhwydwaith cyfan yn gyffredinol waeth na'r flwyddyn flaenorol;
- rhwng Ionawr a Gorffennaf 2023, gan orsafoedd yng Nghymru oedd y gyfradd uchaf o wasanaethau wedi eu canslo ym Mhrydain;
- Mae data sgôr cansladau wedi ei addasu TrC a gynhyrchwyd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd wedi bod yn gyson uwch na chyfartaledd Cymru a Lloegr ers dechrau cofnodi data;
- Mae canran y gwasanaethau sy'n gweithredu islaw'r capasiti sydd ei angen yn yr amserlen yn gyson uwch yn 2023-24 o'i gymharu â'r un cyfnodau y llynedd; a
- TrC oedd ar waelod y rhestr o ran bodlonrwydd cyffredinol yn arolwg defnyddwyr rheilffyrdd diweddaraf Transport Focus. Roedd hefyd ar y gwaelod o ran bodlonrwydd â phrydlondeb / dibynadwyedd, amllder gwasanaethau, glendid ac o ran bodlonrwydd â gwybodaeth a ddarparwyd yn ystod y daith.

41. Ym mis Ebrill 2023, galwodd Transport Focus ar TrC i ddarparu gwasanaeth rheilffyrdd mwy dibynadwy ar fyrder ar ôl misoedd o darfu ar deithwyr.

Ysgrifennodd at TrC yn mynegi pryder am berfformiad, gan ofyn iddo ddatblygu cynllun gweithredu gydag amserlenni ar gyfer adfer perfformiad yn ymwneud â:

- darparu gwybodaeth, gan gynnwys gwell rhybudd o newidiadau i'r amserlen, gan sicrhau bod gwybodaeth gyson yn cael ei darparu;
- monitro a gwella profiad gwasanaethau bysiau yn lle trenau, gyda gwybodaeth a chymorth clir i deithwyr; a

² Mae erthygl Gwasanaeth Ymchwil y Senedd "[Perfformiad rheilffordd Trafnidiaeth Cymru - ar y trywydd iawn?](#)" ([senedd.cymru](#)) yn cynnwys manylion pellach.

- mwy o ffocws ar wella'r ffordd o ymdrin â chwynion.

42. Atebodd TrC yn fanwl ar 26 Ebrill gan nodi'r heriau a wynebodd wrth reoli cerbydau a 'raeadrwyd' (h.y. ail law / wedi eu hadnewyddu). Amlinellodd y camau a oedd yn cael eu cymryd yn y meysydd a godwyd gan Transport Focus. Dywedodd TrC ei fod wedi cynyddu maint ei dîm Cysylltiadau Cwsmeriaid, a'i fod yn bwriadu cynyddu adnoddau i wella amseroedd ymdrin â chwynion yn sylweddol.

43. Talodd TrC £1,848,488 mewn iawndal i deithwyr rhwng mis Hydref 2022 a mis Medi 2023 drwy ei gynllun Ad-dalu Oedi. O dan y cynllun, gall teithwyr hawlio iawndal ar ôl 15 munud o oedi.

Tystiolaeth gan grwpiau teithwyr rheilffyrdd

44. Cydnabu David Beer y byddai'n cymryd amser i ddatrys problemau perfformiad TrC. Tynnodd sylw at y camau cadarnhaol a gymerwyd yn barod gan TrC i wella'r ddarpariaeth gwybodaeth i deithwyr, drwy fesurau mewn canolfannau rheoli a chanolfannau gwybodaeth.

45. Yn ystod trafodaethau ar darfu ar wasanaethau, nododd cynrychiolwyr grwpiau teithwyr rheilffyrdd fod terfynu teithiau'n gynnar yn broblem benodol. Awgrymodd Jools Townsend y dylai TrC ddarparu gwybodaeth yn gynnar am darfu posibl, fel bod teithwyr yn cael mwy o wybodaeth.

46. Cyfeiriodd Peter Kingsbury at fater iawndal am oedi (a elwir yn gynllun 'Ad-dalu Oedi'). Dywedodd ei fod yn teimlo nad yw digolledu teithwyr am oedi mor fyr â 15 munud yn briodol o bosibl. Awgrymodd y dylid ystyried a allai oedi o 30 munud neu fwy fod yn drothwy rhesymol ar gyfer iawndal.

Tystiolaeth gan TrC

47. Gan gyfeirio at ddull TrC o reoli aflonyddwch, pwysleisiodd James Price mai'r nod oedd lleihau achosion o oedi neu ganslo'n annisgwyl. Eglurodd Jan Chaudhry-Van Der Velde, wrth benderfynu pa wasanaethau i'w canslo neu eu byrhau, mai nod rheolwyr yw gwneud penderfyniadau sy'n effeithio ar y nifer lleiaf o deithwyr. Lle bo modd, trefnir bysiau yn lle'r trenau a gwneir ymdrech i sicrhau bod achosion o ganslo yn digwydd mewn gorsafoedd sydd â staff yn bresennol, fel bod teithwyr yn gallu cael cymorth, os oes angen. Mewn ymateb i bryderon a godwyd ynghylch canslo gwasanaethau yn ystod y gaeaf, dywedodd fod TrC wedi mabwysiadu'r un dull o ymdrin ag achosion o darfu drwy gydol y flwyddyn. Dywedodd James Price y byddai TrC yn ystyried y mater.

48. Dywedodd James Price fod TrC yn integreiddio timau cyfryngau cymdeithasol yn uniongyrchol i ganolfannau rheoli, er mwyn gallu cyfathrebu'n gyflymach â'r cyhoedd. Credai Jan Chaudhry-Van Der Velde fod hyn wedi gwella ymatebolrwydd TrC yn sylweddol:

"The first time a control centre will be aware of a problem is when a customer Tweets it and the social media team pick it up. So, it's actually upping our game in terms of what we do at Cardiff on the mainline services outside the Valleys."

Oedi ad-dalu

49. Esboniodd James Price mai bwriad y cynllun yn y lle cyntaf oedd mecanwaith i gosbi gweithredwyr am berfformiad gwael. Mewn ymateb i gwestiwn, dywedodd y gallai TrC ailedrych ar y polisi gyda Llywodraeth Cymru, yn enwedig ynghylch y trothwy 15 munud. Fodd bynnag, nododd ei fod yn disgwyl i gostau digolledu teithwyr leihau pan fydd gwasanaethau'n gwella fel y rhagwelwyd.

Digwyddiadau mawr

50. Mae TrC wedi bod yn destun beirniadaeth barhaus am ei ddarpariaeth gwasanaethau ar adeg digwyddiadau mawr, gyda sylw cyson yn y cyfryngau am deithwyr anfodlon. Mewn ymateb i gwestiwn am ddarpariaeth gwasanaethau rheilffyrdd ar gyfer gemau pêl-droed rhyngwladol Cymru, cyfaddefodd James Price nad oedd darpariaeth gwasanaeth presennol TrC ar gyfer digwyddiadau pêl-droed ar yr un lefel ag ar gyfer rygbi. Dywedodd fod TrC wedi ymrwymo i wella'r gwasanaethau a ddarperir ar gyfer digwyddiadau mawr. Esboniodd Jan Chaudhry-Van Der Velde fod TrC yn anelu at redeg trenau hwyrach pan fo'n bosibl ond yn aml yn cael ei gyfyngu gan waith peirianyddol wedi ei amserlennu. Dywedodd fod TrC wedi cynnal trafodaethau gyda Network Rail ynghylch y posibilrwydd o addasu amserlenni ar gyfer digwyddiadau mawr.

Seilwaith y Rheilffyrdd

51. Yn 2022 dywedodd ORR fod dibynadwyedd asedau Network Rail wedi gwaethygu yn rhanbarth Cymru a Gorllewin Lloegr yn ystod 2021-22, gan gyfrannu at berfformiad gwael trenau. Ym mis Ebrill, beirniadodd y Dirprwy Weinidog y cyllid a ddyrannwyd gan Network Rail i lwybr Cymru a'r Gororau ar gyfer cyfnod rheoli saith (2024-29) ar gyfer gweithredu, cynnal a chadw ac adnewyddu'r

rhwydwaith,³ gan awgrymu y byddai'n golygu toriad cyllid termau real o 0.1% mewn termau arian parod ar adeg pan roedd costau'n cynyddu. Dywedodd hefyd y byddai trenau'n dod yn llai dibynadwy a:

“The effect of this will be a managed decline of the railway in Wales... It will take the rail network 10-15 years to recover from this set-back.”

52. O ran gwario ar welliannau,⁴ ar ôl canslo cymal gogleddol HS2, cyhoeddodd Prif Weinidog y Deyrnas Unedig 'Rwydwaith y Gogledd' – gan ailddyrranu cyllid i gynlluniau trafndiaeth ar draws ‘pob rhanbarth’. Mae Llywodraeth y Deyrnas Unedig wedi addo ‘buddsoddiad o £1 biliwn i drydaneiddio prif reilffordd gogledd Cymru’.

Tystiolaeth gan grwpiau teithwyr rheilffyrdd

53. Mynegodd David Beer bryder ynghylch i ba raddau y gallai cyfyngiadau cyllidebol Network Rail effeithio ar ei allu i gyflawni gwelliannau. Roedd hyn yn bryder arbennig ynghylch buddsoddi mewn cydnerthedd i liniaru yn erbyn digwyddiadau tywydd eithafol, a oedd yn cynyddu o ran amllder.

54. Roedd Cynllun Williams-Shapps ar gyfer Rheilffyrdd ym mis Mai 2021 yn cynnig sefydlu corff newydd - Great British Rail - i integreiddio rheoli seilwaith rheilffyrdd a gwasanaethau cynllunio yn well. Ar adeg ymchwiliad y Pwyllgor, nid oedd llawer o fanylion ynghylch sut byddai hyn yn gweithio'n ymarferol. Tynnodd David Beer sylw at y diffyg eglurder ynghylch gweithredu Great British Rail a'i oblygiadau i Gymru. Dywedodd Peter Kingsbury y byddai angen i amcanion y corff newydd gael eu halinio â strwythurau a blaenoriaethau datganoledig. Ym mis Chwefror 2024 cyhoeddwyd Bil Diwygio Rheilffyrdd drafft Llywodraeth y Deyrnas Unedig, a fydd yn rhoi'r cynigion hyn ar waith.

Tystiolaeth gan TrC

55. Mewn ymateb i gwestiwn, dywedodd James Price nad oedd yn glir a fyddai'r buddsoddiad arfaethedig o £1 biliwn ar gyfer trydaneiddio prif reilffordd gogledd Cymru yn ddigonol, gan nad oedd asesiad diweddar o gostau'r gwaith wedi ei

³ Mae'r gyllideb gweithredu, cynnal a chadw ac adnewyddu'r rhwydwaith yn swm a ddyrennir i Network Rail ar gyfer pob cyfnod rheoli. Mae gweithredu, cynnal a chadw ac adnewyddu'r rhwydwaith yn cynnwys gweithredu a chynnal a chadw o ddydd i ddydd yn ogystal gosod eitemau tebyg wrth adnewyddu (a elwir yn 'adnewyddu').

⁴ Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y Deyrnas Unedig sy'n pennu gwariant ar brosiectau gwella mawr.

wneud. Nododd y gallai cynnydd gael ei ohirio'n sylweddol, o ystyried natur y cylchoedd gwleidyddol a chyllido.

56. Ychwanegodd Geoff Ogden (TrC) fod TrC yn cydweithio â Network Rail i ddeall yn llawn yr hyn y gellid ei gyflawni gyda'r buddsoddiad arfaethedig, gyda'r nod o alinio unrhyw brosiect â dyheadau Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y Deyrnas Unedig.

Barn y Gweinidog

Perfformiad TrC

57. Tynnodd swyddog y Gweinidog sylw at y ffaith bod TrC mewn cyfnod o aflonyddwch mwy nag erioed oherwydd newidiadau helaeth sy'n cael eu gwneud ar draws y rhwydwaith, gan gynnwys cyflwyno trenau newydd.

58. Pwysleisiodd y Gweinidog, er bod nifer y teithwyr yn gwella, bod patrymau teithio wedi newid, gan olygu bod angen adolygiad cynhwysfawr o wasanaethau, gan gynnwys strwythurau prisiau, a dosbarthiad cerbydau.

59. Tynnodd swyddog y Gweinidog sylw at y ffaith bod Llywodraeth Cymru yn trafod yn rheolaidd sut gall TrC wella ei gyfathrebu â theithwyr.

Digwyddiadau mawr

60. Pwysleisiodd swyddog y Gweinidog, wrth i fwy o gerbydau ddod ar gael, y bydd mwy o hyblygrwydd ar gyfer teithio yn ôl ac ymlaen i ddigwyddiadau mawr.

61. Wrth fynd i'r afael â chanslo llinell sefydlogi digwyddiadau mawr Llanwern, dywedodd swyddog y Gweinidog nad oedd yn disgwyl effaith sylweddol ar wasanaethau rheilffyrdd ar gyfer digwyddiadau mawr. Eglurodd nad oedd y prosiect wedi cael ei ddilyn oherwydd nad oedd y cynnig yn darparu buddion digonol o'i gymharu â'r costau a fyddai wedi cael eu hysgwyddo. Roedd datrysiadau cost-is eraill yn cynnwys cilffyrdd Treganna a'r Barri yn fwy effeithlon.

System ad-dalu oedi

62. Mynegodd y Gweinidog ei bod yn agored i adolygu priodoldeb y trothwy 15 munud ar gyfer taliadau iawndal. Dywedodd:

"This isn't about incentivising TfW by fining them to do a better job. This is genuinely about compensating the passenger who's had a very bad experience and has a personal need for that"

compensation. And we have much better, other ways of incentivising TfW to do better and hold them to account in a much more robust way. I just want to be really clear, because James, I think, in his evidence was slightly giving the impression that it was about trying to get them to do better. That isn't how we see it. We see it as, you know, fairly compensating a passenger who's had a pretty bloody awful experience and needs that compensation. So, I do think there's a difference. I'm happy to look again at whether 15 minutes is the right amount of time."

Metro

63. Soniodd y Gweinidog am gynnydd cadarnhaol o ran rheoli'r £306 miliwn o ddiffyg ar gyfer Llinellau Craidd y Cymoedd. Dywedodd y Gweinidog, er bod cyllidebau yn eu lle ar hyn o bryd i gefnogi'r rhaglen, ei bod hi'n bosibl y bydd angen adolygiad pellach os bydd aflonyddwch sylweddol yn y dyfodol.

64. Wrth fynd i'r afael â chwmpas ehangach y prosiect metro y tu hwnt i Linellau Craidd y Cymoedd, mynegodd y Gweinidog bryder ynghylch y gostyngiad yn y cyllid gweithredu, cynnal a chadw ac adnewyddu ar gyfer Network Rail, gan ddweud bod y cyllid pum mlynedd nesaf i Network Rail ar gyfer rheilffordd Cymru a'r gororau yn ostyngiad, hyd yn oed mewn termau arian parod, ac, yn amlwg, yn llawer mwy na hynny wrth ystyried chwyddiant. Roedd y Gweinidog yn argymhell y dylai Cymru gael ei hystyried yn rhanbarth ar wahân yn rhaglen seilwaith Network Rail, gan dynnu sylw at y materion tangyllido hirsefydlog.

Seilwaith y rheilffyrdd

65. Amlinellodd y swyddog a oedd gyda'r Gweinidog y strategaeth o weithio'n gynhyrchiol gydag Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y Deyrnas Unedig i ddatblygu cyfres o brosiectau gwella, a fyddai'n barod i'w dwyn ymlaen pe bai'r sefyllfa gyllido'n newid.

66. Mewn ymateb i gwestiwn am Fil diwygio rheilffyrdd drafft Llywodraeth y Deyrnas Unedig, sydd wedi ei gyhoeddi ers i waith y Pwyllgor ddod i ben, mynegodd y Gweinidog amheuaeth y byddai'n cael ei roi ar waith cyn etholiad cyffredinol nesaf y Deyrnas Unedig.

Ein barn ni

Nodweddwyd perfformiad diweddar TrC gan gyfraddau uchel o ganslo gwasanaethau a sgoriau isel o ran bodlonrwydd teithwyr. Rydym yn cydnabod bod TrC mewn cyfnod heriol, gyda'r gwaith amnewid cerbydau a'r prosiect moderneiddio Llinellau Craidd y Cymoedd ill dau yn parhau. Bydd hyn yn ddiamau yn effeithio ar berfformiad. Er gwaethaf gwelliannau diweddar mewn rhai meysydd, rydym yn rhannu barn grwpiau teithwyr rheilffyrdd nad yw perfformiad TrC yn ddigon da.

Disgwylwn weld gwelliannau sylweddol ym mherfformiad TrC dros y flwyddyn i ddod, wrth i ragor o gerbydau newydd ddod ar gael, ac wrth i gynnydd gael ei wneud ar foderneiddio Llinellau Craidd y Cymoedd.

Fel Aelodau o'r Senedd, mae pawb ohonom wedi clywed adroddiadau am gyfathrebu gwael a gwybodaeth anghywir am amhariadau ar wasanaethau, ac am etholwyr yn cael eu gadael ar blatfformau trenau gwag, weithiau yng nghanol y nos, ac yn cael eu gadael i ddod o hyd i'w ffordd adref ar eu pen eu hunain. Credwn fod rhaid i TrC roi mesurau ar waith i sicrhau na chaiff yr un teithiwr ei adael yn y modd hwn heb ddarpariaeth trafndiaeth amgen. Os na all TrC ddarparu dull arall o deithio, fel gwasanaeth bws yn lle trê, credwn y dylai TrC geisio sicrhau bod teithwyr yn cael yr arian angenrheidiol i dalu am ddewis arall.

Mae angen gwella'n sylweddol y ffordd y mae TrC yn cyfathrebu ac yn ymdrin â chwynion hefyd. Rhaid i TrC wneud mwy i sicrhau bod teithwyr yn gwybod gymaint ymlaen llaw â phosibl os bydd tarfu ar wasanaethau neu oedi yn effeithio ar eu siwrnai. Bydd hyn yn rhoi cyfle i deithwyr wneud trefniadau teithio eraill, os gallant wneud hynny.

Ar 6 Mawrth, cawsom lythyr oddi wrth TrC yn nodi'r heriau gwahanol y mae amodau yn ystod yr haf ac yn ystod y gaeaf yn eu hachosi o ran canslo gwasanaethau rheilffyrdd a darparu gwasanaethau bws yn lle trê. Er ein bod yn croesawu'r ffaith bod rhagor o wybodaeth wedi'i darparu, roedd yn siomedig bod y rhan hon o'r llythyr yn canolbwyntio ar faterion yn ymwneud â'r cledrau yn hytrach na phrofiad y teithwyr. Credwn y dylai TrC ystyried y mater hwn ymhellach.

Rydym yn croesawu'r sicrwydd gan TrC, pan fo'n angenrheidiol i daith gael ei therfynu, fod ymdrechion yn cael eu gwneud i sicrhau bod hynny'n digwydd mewn gorsaf lle mae staff TrC yn gweithio. Fodd bynnag, cawsom ein synnu o

glywed nad yw prosesau TrC wedi eu haddasu i ystyried effeithiau tymhorol ar deithwyr. Mae'n amlwg i ni y bydd angen agwedd wahanol ar gyfer teithwyr sy'n cael eu gadael ar orsaf yn nyfnder y gaeaf o gymharu â chanol haf. Rhaid i TrC roi sylw i hyn.

Mae TrC yn wynebu targed heriol o 95% o deithiau rheilffyrdd ar drenau newydd erbyn diwedd 2024. Rydym yn nodi bod rhai grwpiau teithwyr rheilffyrdd yn amheus ynghylch y tebygolrwydd y bydd TrC yn cyflawni hyn. Byddem yn gwerthfawrogi diweddariad gan TrC ar y cynnydd tuag at gyflawni'r targed o fewn y 6 mis nesaf. Yn ein hadroddiad ar gyllideb ddrafft Llywodraeth Cymru ar gyfer 2024-25, fe wnaethom argymhell y dylai'r Gweinidog roi diweddariad i'r Pwyllgor ar gyflwyno cerbydau, gan gynnwys cyfanswm nifer y trenau sydd wedi eu harchebu o bob math, lle bydd pob un yn gweithredu, faint sydd wedi eu darparu a'r cynllun ar gyfer cyflwyno'r gweddill gam wrth gam. Rydym yn aros am ymateb i'r adroddiad hwnnw.

Credwn fod adolygiad TrC o wasanaethau rheilffyrdd yn ymateb priodol i newidiadau mewn galw a phatrymau teithio yn dilyn pandemig Covid-19. Fodd bynnag, mae angen i unrhyw newid i wasanaethau sy'n deillio o'r adolygiad gael ei gyfathrebu'n glir ac yn gynnar i deithwyr a allai gael eu heffeithio. Dylai TrC weithio gyda grwpiau teithwyr rheilffyrdd ar hyn. Dylai TrC adrodd yn ôl i'r Pwyllgor o fewn 6 mis ar ganlyniadau'r adolygiad.

Yn syml, mae'r ddarpariaeth rheilffyrdd ar gyfer digwyddiadau mawr yn annigonol. Rydym wedi blino ar yr un problemau yn digwydd dro ar ôl tro, gyda'r trên olaf yn gadael funudau ar ôl chwibaniad olaf gêm bêl-droed ryngwladol Cymru yr enghraifft ddiweddaraf. Dylai TrC fod yn ymwybodol o ddigwyddiadau mawr ledled Cymru ddigon ymlaen llaw i gynllunio'n briodol ac i ddarparu gwasanaeth teilwng i gefnogwyr. Ar 6 Mawrth, cawsom lythyr oddi wrth TrC yn nodi'r camau yr oedd wedi'u cymryd i fynd i'r afael â'r materion hyn cyn gemau pêl-droed rhyngwladol Cymru ar 21 a 26 Mawrth 2024, gan gynnwys gwasanaethau ychwanegol a gwasanaethau hwyrach ar gyfer cefnogwyr a oedd am ddefnyddio gwasanaethau rheilffyrdd. Roeddem yn falch o weld bod camau wedi'u cymryd a byddwn yn awyddus i weld a fydd y camau hynny'n ddigon i fynd i'r afael â'r problemau sydd wedi para'n hir yn y maes hwn.

Rydym yn cydnabod mai bwriad y cynllun Ad-dalu Oedi yw digolledu teithwyr am berfformiad gwael gan gwmnïau rheilffyrdd. Wrth gwrs, rydym yn croesawu hyn mewn egwyddor. Fodd bynnag, rhaid i unrhyw drefn iawndal o'r fath gydbwysu tegwch â realiti gweithredu trafndiaeth gyhoeddus. Am y rheswm

hwnnw, credwn y dylid adolygu'r cynllun iawndal yn barhaus i sicrhau'r cydbwysedd cywir.

Rydym yn rhannu pryderon grwpiau teithwyr rheilffyrdd, TrC, a'r Gweinidog am effaith cyfyngiadau cyllidebol OMR Network Rail ar gynnal a chadw a datblygu seilwaith rheilffyrdd. Credwn fod buddsoddiad digonol mewn cynnal a chadw yn arbennig o bwysig yn wyneb y cynnydd a ragwelir mewn achosion o dywydd eithafol.

Rydym yn nodi'r sylwadau gan swyddog y Gweinidog fod Llywodraeth Cymru yn gweithio'n gynhyrchiol gyda swyddogion Llywodraeth y Deyrnas Unedig i ddatblygu llif o brosiectau gwella, fel y gellir eu dwyn ymlaen os bydd y sefyllfa gyllido'n newid. Byddem yn ddiolchgar am ragor o fanylion am y prosiectau sy'n cael eu hystyried.

Nodwn yr ansicrwydd ynghylch goblygiadau cynigion Great British Railways i Gymru. Cyhoeddodd Llywodraeth y Deyrnas Unedig fil drafft ar ddiwygio'r rheilffyrdd ym mis Chwefror 2024. Byddem yn ddiolchgar am farn TrC a Llywodraeth Cymru ar gynnwys y Bil drafft.

Yn olaf, rydym yn parhau i bryderu am y cynnydd sylweddol ym mhrosiect moderneiddio Llinellau Craidd y Cymoedd. Bu £306 miliwn o gynnydd ers amcangyfrif 2018, sef £738 miliwn. Rydym wedi clywed yr esboniadau am sut mae hyn wedi digwydd o ganlyniad i heriau lluosog, o wahanol gyfeiriadau, gan gynnwys chwyddiant. Serch hynny, rydym yn parhau i bryderu am faint y cynnydd. Mae TrC wedi dweud bod tua thraean o'r cynnydd wedi deillio o 'gyfyngiadau seilwaith'. Er ein bod ni'n gwerthfawrogi na allai neb fod wedi rhagweld effaith pandemig Covid-19, rydym yn cwestiynu pam na ellid bod wedi nodi cyfyngiadau seilwaith o'r raddfa hon ymlaen llaw.

Rydym yn nodi bod James Price wedi dweud y gallai'r gyllideb ar gyfer metro de Cymru gael ei lleihau £20-30 miliwn heb beryglu diogelwch na'r gwasanaethau a ddarperir. Byddem yn ddiolchgar am ragor o wybodaeth gan TrC ar y camau mae'n eu cymryd i wireddu'r arbedion cyllidebol hyn.

Fel un o bwyllgorau'r Senedd, cyfyngedig yw'r mynediad sydd gennym at brosesau a gwybodaeth fewnol TrC. Mae hyn yn cyfyngu ar ein gallu i ddeall y ffactorau sy'n cyfrannu at yr heriau a wynebir wrth ddarparu gwasanaethau rheilffyrdd, caffael cerbydau a moderneiddio Llinellau Craidd y Cymoedd, a cheisio sicrwydd bod ymateb effeithiol yn cael ei roi ar waith. O ystyried lefel y cyllid a'r risgiau cysylltiedig, credwn y dylai Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a

Gweinyddu'r Senedd ac Archwilio Cymru ystyried a yw'r gwaith o ddarparu gwasanaethau rheilffyrdd a phrosiect moderneiddio Llinellau Craidd y Cymoedd yn haeddu craffu pellach gan Archwilydd Cyffredinol Cymru mewn astudiaeth gwerth am arian.

Argymhellion

Argymhelliad 7. Rhaid i TrC nodi cynllun clir i fynd i'r afael â'i berfformiad gwael mewn meysydd allweddol fel y nodir ym Mhennod 3 o'r adroddiad hwn. Yn benodol, dylai esbonio'r camau y bydd yn eu cymryd i wella cyfathrebu â theithwyr.

Argymhelliad 8. Dylai TrC gyhoeddi data perfformiad wythnosol ar gyfer pob gwasanaeth ar rwydwaith y rheilffyrdd mewn ffordd sy'n hygyrch i deithwyr. Dylid cylchredeg y wybodaeth hon yn rheolaidd i Aelodau etholaethol a rhanbarthol perthnasol o'r Senedd.

Argymhelliad 9. Dylai TrC sicrhau, pan fydd gwasanaeth wedi ei derfynu'n gynnar, ei fod yn darparu trafndiaeth amgen i bob teithiwr. Os na all TrC ddarparu dull arall o deithio, fel gwasanaeth bws yn lle trê'n, dylai teithwyr gael yr arian angenrheidiol i dalu am ddewis arall.

Argymhelliad 10. Rhaid i TrC addasu ei brosesau ar gyfer rheoli sefyllfaoedd lle caiff gwasanaethau eu derfynu'n gynnar er mwyn ystyried yr effaith wahanol y gallai tywydd y gaeaf ei chael ar deithwyr. Fel rhan o'r gwaith hwn, dylai TrC hefyd ystyried lleoliad yr orsaf lle caiff y gwasanaeth ei derfynu a pha mor agos ydyw at wasanaethau a chyfleusterau trafndiaeth amgen.

Argymhelliad 11. Dylai TrC roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Pwyllgor o fewn y 6 mis nesaf ar gynnydd tuag at y targed o 95% o deithiau ar drenau newydd erbyn diwedd 2024.

Argymhelliad 12. Dylai TrC adrodd yn ôl i'r Pwyllgor hwn ar ganlyniad ei adolygiad o wasanaethau rheilffyrdd ac amserlenni o fewn y chwe mis nesaf.

Argymhelliad 13. Dylai TrC weithio gyda grwpiau teithwyr rheilffyrdd i gyfleu canlyniadau'r adolygiad o wasanaethau rheilffyrdd i deithwyr.

Argymhelliad 14. Rhaid i TrC wella ei ddarpariaeth gwasanaethau o ran digwyddiadau mawr. Dylai adrodd yn ôl i'r Pwyllgor o fewn y chwe mis nesaf ar y camau y mae wedi'u cymryd yn hyn o beth.

Argymhelliad 15. Dylai Llywodraeth Cymru a TrC adolygu'r cynllun Ad-dalu Oedi yn barhaus i sicrhau ei fod yn taro'r cydbwysedd cywir rhwng tegwch i deithwyr a realiti gweithredu rhwydwaith trafndiaeth rheilffyrdd.

Argymhelliad 16. Dylai Llywodraeth Cymru roi rhagor o fanylion am y prosiectau gwella seilwaith sy'n cael eu hystyried gyda Llywodraeth y Deyrnas Unedig fel rhan o'r 'biblinell' o brosiectau i'w dwyn ymlaen os bydd cyllid ar gael.

Argymhelliad 17. Dylai Llywodraeth Cymru a TrC nodi eu safbwynt ar y cynigion ym Mil drafft Llywodraeth y Deyrnas Unedig ar ddiwygio'r rheilffyrdd, a gyhoeddwyd yn ddiweddar.

Argymhelliad 18. Dylai TrC egluro pa gamau mae'n eu cymryd i wireddu'r arbedion o brosiect metro De Cymru a sut y nodwyd yr arbedion hyn.

4. TrC a newid moddol

67. Fe wnaeth Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (2021) osod targed y bydd 45% o deithiau'n cael eu gwneud ar droed, ar olwynion, ar feic neu ar drafnidiaeth gyhoeddus erbyn 2040 (o waelodlin o 32% yn 2021). Eir ymhellach yn y ddogfen Cymru Sero Net Cyllideb Carbon 2 2021-25:

"Ileihau nifer y milltiroedd car a deithir y pen 10% erbyn 2030 a chynyddu cyfran y teithiau drwy ddull teithio cynaliadwy (trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol) i 35% erbyn 2025 a 39% erbyn 2030"

Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a Rôl TrC

68. Mae TrC yn chwarae rhan allweddol o ran datblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae pedwar Cyd-bwyllgor Corfforedig statudol wedi eu sefydlu i gynhyrchu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, Cynlluniau Datblygu Strategol, ac i hybu llesiant economaidd. Mae Llywodraeth Cymru wedi gorchymyn y Cyd-bwyllgorau i gyflwyno 'Cynllun Gweithredu' cychwynol erbyn 31 Hydref 2023, gyda'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol terfynol i'w gyhoeddi erbyn diwedd mis Mawrth 2025, a phenderfyniad erbyn diwedd mis Mehefin 2025.

69. Ceir ymrwymiad yng Nghynllun Busnes TrC ar gyfer 2023-24 i ddatblygu data i gynorthwyo'r gwaith o ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol ac i "weithio gyda'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig ac awdurdodau lleol i ddatblygu eu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol".

70. Roedd James Price yn hyderus ynghylch y cynnydd roedd TrC yn ei wneud o ran gweithio gyda Chyd-bwyllgorau ac awdurdodau lleol, yn enwedig yng nghydestun paratodau ar gyfer masnachfreinio bysiau a chynllunio trafnidiaeth ranbarthol. Cydnabu fod TrC wedi cael ei feirniadu gan awdurdodau lleol yn y gorffennol ond nododd welliannau sylweddol mewn cysylltiadau:

"We are having a series of really good, grown-up, sometimes robust, but always respectful conversations with all local authorities and CJsCs in Wales about how we're going to work together."

71. Dywedodd James Price fod Cadeirydd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru wedi ei benodi i fwrdd TrC, gyda'r bwriad o sicrhau bod arbenigedd Llywodraeth leol yn llywio gwaith cynllunio a gwneud penderfyniadau TrC.

Paratoi ar gyfer masnachfreinio bysiau

72. Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyflwyno Bil Bysiau Cymru yn 2024, a fydd yn cyflwyno model masnachfreinio bysiau ledled Cymru. Dywedir yng Nghynllun Busnes TrC ar gyfer 2023-24:

“Byddwn yn datblygu rhaglen amlinellol o'r gwaith sydd ei angen (gan gynnwys strwythurau llywodraethu a rheoli) i ddarparu trefniadau masnachfreinio bysiau wrth baratoi ar gyfer Bil Bysiau Cymru, a gaiff ei gwneud yn gyfraith yn 2025.”

73. Yn ei gyflwyniad ysgrifenedig i'r Pwyllgor, esboniodd TrC ei fod yn cynhyrchu dogfen ar y cyd â Llywodraeth Cymru sy'n nodi'r dull arfaethedig o fasnachfreinio bysiau. Dywedodd hefyd y bydd TrC yn y dyfodol yn arwain ar gaffael gwasanaethau bysiau lleol.

74. Wrth fynd i'r afael â heriau cynnal gwasanaethau bysiau ar ôl COVID, tynnodd James Price sylw at yr anawsterau sy'n deillio o'r system bresennol. Dywedodd:

“We are trying to make the best out of an imperfect situation at the minute, where we have a largely market-led bus delivery system in Wales, where private operators choose what to run, what not to run.”

75. Daeth i'r casgliad y byddai'r model masnachfreinio yn mynd i'r afael â phroblemau o'r fath, ond roedd sawl her gymhleth i'w goresgyn yn y cyfamser.

System Prisiau a Thocynnau Integredig

76. Bu galwadau ers tro am system docynnau trafndiaeth gyhoeddus aml-fodd gwbl integredig yng Nghymru. Roedd cynllun busnes TrC ar gyfer 2023-24 yn amlinellu strategaethau ar gyfer integreiddio TrawsCymru â rhwydweithiau rheilffyrdd a rhoi cynlluniau peilot bysiau aml-weithredwr ar waith. Nod y cynllun yw cael system drafnidiaeth integredig gydag un rhwydwaith, un tocyn, ac un amserlen.

77. Dywedodd James Price fod cynnydd sylweddol wedi ei wneud gyda nifer o brosiectau peilot ar y gweill, gan gynnwys rhaglenni 'tapio i mewn, tapio allan' yn ne a gogledd Cymru. Nododd fod masnachfreinio bysiau yn gam angenrheidiol tuag at integreiddio prisiau a systemau tocynnau yn llawn.

Cyfraddau Teithio Llesol Ers Deddf Teithio Llesol 2013

78. Ychydig o dystiolaeth sydd wedi bod o gyfraddau teithio llesol uwch ers i Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 (Deddf 2013) gael ei phasio. Fe wnaeth panel adolygu arbenigol o grŵp trawsbleidiol y Senedd ar deithio llesol 51 o argymhellion, gan gynnwys llunio cynllun cyflawni cenedlaethol newydd.

79. Amlygodd cynllun busnes TrC ar gyfer 2023-24 ei fod yn rheoli Cronfa Teithio Llesol Llywodraeth Cymru a'i fod yn drafftio'r cynllun cyflawni cenedlaethol a argymhellwyd gan yr adolygiad arbenigol. Dywedir yn y cynllun busnes "Byddwn yn datblygu ac yn gweithredu rhaglen hyfforddi amlddisgyblaethol ar gyfer ymarferwyr teithio llesol mewn awdurdodau lleol ac eraill yn y sector" ac yn "datblygu dulliau caffael er mwyn helpu awdurdodau lleol i gael mynediad at y gadwyn gyflenwi a sgiliau arbenigol".

80. Mewn ymateb i gwestiwn, cydnabu James Price nad oedd potensial Deddf 2013 wedi ei wireddu'n llawn. Fodd bynnag, credai fod tueddiadau diweddar yn fwy cadarnhaol. Rhoddodd sicrwydd i'r Pwyllgor y byddai TrC, mewn cydweithrediad â'r Cyd-bwyllgor, yn ceisio integreiddio teithio llesol yn well i gynllunio trafndiaeth yn gyffredinol.

81. Cydnabu Geoff Ogden fod bwch sgiliau mewn perthynas â theithio llesol. Cyfeiriodd at nifer o fentrau sy'n cael eu cynnal i fynd i'r afael â hyn, gan gynnwys hyfforddi a datblygu swyddogion awdurdodau lleol, creu canolbwynt dylunio arfer gorau, a chydweithio parhaus â sefydliadau addysg i adlinio sgiliau â Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Cyfeiriodd hefyd at ymgysylltiad TrC â'r Bwrdd Teithio Llesol.

Barn y Gweinidog

Newid moddol

82. Cydnabu'r Gweinidog anhawster cyrraedd targedau newid moddol, yn enwedig yr her o symud pobl o ddefnyddio ceir i drafnidiaeth gyhoeddus neu deithio llesol. Nododd er bod amcangyfrifon cyfredol yn dangos bod 32% o deithiau'n cael eu gwneud ar drafnidiaeth gyhoeddus, byddai cyflawni cynnydd digonol i gyrraedd y targedau yn heriol.

Cyd-bwyllgorau Corfforedig

83. Dywedodd y Gweinidog fod pob Cyd-bwyllgor Corfforedig wedi cyflwyno cynlluniau gweithredu eu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Roedd pob Cyd-bwyllgor wedi cael £225,000 i gynorthwyo'r gwaith o ddatblygu'r cynlluniau hyn.

Tynnodd sylw at y cynlluniau fel cam sylweddol tuag at gynllunio trafndiaeth integredig, gan ei gysylltu â diwygiadau i fasnachfreintiau bysiau a systemau tocynnau integredig.

Masnachfreinio bysiau

84. Dywedodd y Gweinidog fod trafodaethau gyda chwmnïau bysiau ynghylch y system fasnachfaint arfaethedig yn mynd rhagddynt. Cadarnhaodd y byddai'r model masnachfreinio yn caniatáu ar gyfer ceisiadau gan sefydliadau dinesig a nid-er-elw. Dywedodd y swyddog a oedd gyda'r Gweinidog y byddai'r model yn cynnwys 'brithwaith' o gyfleoedd masnachfaint o wahanol raddfeydd. Byddai cymorth ar gael i fentrau bach a chanolig yn y broses fidio.

Effaith terfyn cyflymder rhagosodedig 20 milltir yr awr ar wasanaethau bysiau

85. Rhoddodd y Gweinidog sylw i bryderon ynghylch effaith bosibl y terfyn cyflymder 20 milltir yr awr rhagosodedig a gyflwynwyd yn ddiweddar ar wasanaethau bysiau. Dywedodd fod Llywodraeth Cymru yn monitro'r sefyllfa. Fodd bynnag, awgrymodd y byddai gwasanaethau bysiau yn cael eu gwella drwy fesurau i wella seilwaith, fel lonydd bysiau dynodedig, yn hytrach nag eithrio bysiau o'r terfyn 20 milltir yr awr.

Ein barn ni

Er bod Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 bellach ar waith ers dros ddegawd, a bod cynnydd wedi bod yng nghyllid Llywodraeth Cymru, mae lefelau teithio llesol yn siomedig o isel.

Yn ein hadroddiad ar gyllideb ddrafft 2024-25, gofynnwyd am ddiweddariad o fewn y chwe mis nesaf ar gynnydd Llywodraeth Cymru o ran gweithredu argymhelliad yr adolygiad arbenigol a gynhaliwyd ar ran y grŵp teithio llesol trawsbleidiol. Disgwylwn ymateb i'r adroddiad maes o law.

Mae gan TrC rôl allweddol i'w chwarae mewn perthynas â theithio llesol, drwy ddatblygu'r cynllun cyflawni cenedlaethol a rheoli Cronfa Teithio Llesol Llywodraeth Cymru. Byddem yn ddiolchgar am ddiweddariad ar ddatblygiad y cynllun o fewn y chwe mis nesaf.

Bydd gwaith TrC gyda Chyd-bwyllgorau Corfforedig ar ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol hefyd yn hanfodol o ran cynyddu cyfraddau teithio llesol. Byddem yn falch o gael y wybodaeth ddiweddaraf am gynnydd o fewn y chwe mis nesaf.

Rydym yn cefnogi cynnydd TrC tuag at weithredu system docynnau trafndiaeth gyhoeddus aml-fodd gwbl integredig. Nodwn y sylwadau na chaiff hyn ei wireddu nes bydd y model masnachfreinio bysiau ar waith. Yn y cyfamser, rydym yn annog TrC i barhau â phrosiectau peilot, i archwilio sut gellir diwallu anghenion teithwyr.

Bydd TrC yn chwarae rhan flaenllaw wrth gyflwyno'r model masnachfreinio bysiau ledled Cymru. Bydd hon yn her sylweddol, wrth i TrC esblygu i fod yn sefydliad sy'n gyfrifol am system trafndiaeth gyhoeddus aml-fodd. Rydym yn ceisio sicrwydd gan TrC ei fod yn paratoi ar gyfer y rôl newydd hon, gan gynnwys bod ganddo ddigon o gapasiti ac arbenigedd.

Nodwn fod Llywodraeth Cymru a TrC, ar 5 Mawrth 2024, wedi cyhoeddi "Ein Map Ffordd i Ddiwygio'r Bysiau: Tuag at Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn". Bydd y Pwyllgor yn adolygu'r cynnydd yn y maes polisi hwn yn barhaus.

Rydym yn nodi bod gweithredwyr gwasanaethau bysiau ac eraill wedi codi pryderon ynghylch effaith y terfyn cyflymder 20 milltir yr awr rhagosodedig a gyflwynwyd yn ddiweddar ar wasanaethau bysiau. Rydym yn croesawu sylwadau'r Gweinidog fod Llywodraeth Cymru yn monitro'r sefyllfa. Nodwn fod adroddiad interim yr adolygiad o'r polisi wedi ei gyhoeddi. Mae'n dweud bod Trafnidiaeth Cymru yn cynnal deialog gyda gweithredwyr bysiau ynghylch effaith cyfyngiadau cyflymder is ar amserlenni bysiau, ac yn nodi y bydd Cydffederasiwn Trafnidiaeth Teithwyr Cymru yn cael ei wahodd i ddarparu rhagor o wybodaeth a data ar gyfer cam nesaf yr adolygiad hwn. Rydym yn croesawu hyn. Credwn fod yr effaith ar wasanaethau bysiau a darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus integredig yn ffactor hollbwysig ac y dylid ei hystyried ymhellach fel rhan o'r adolygiad.

Argymhellion

Argymhelliad 19. Dylai TrC roi diweddariad o fewn y chwe mis nesaf ar ddatblygiad y cynllun cyflawni cenedlaethol ar gyfer teithio llesol.

Argymhelliad 20. Dylai TrC roi diweddariad o fewn chwe mis ar gynnydd mewn perthynas â'i waith gyda'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig a'r Gronfa Teithio Llesol.

Argymhelliad 21. Dylai TrC nodi sut mae'n bwriadu sicrhau bod ganddo ddigon o gapasiti ac arbenigedd i chwarae rhan arweiniol yn y newid i'r model masnachfreinio bysiau.