



Department  
for Transport

# Rhyddfrait Rheilffyrdd y Great Western Ymgynghoriad Cyhoeddus

Symud Prydain Ymlaen



Tachwedd 2017





Department  
for Transport

# Rhyddfrait Rheilffyrdd y Great Western Ymgynghoriad Cyhoeddus

**Symud Prydain Ymlaen**



Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi ystyried anghenion pobl ddall a rhannol ddall o ran cael mynediad i'r ddogfen hon. Bydd y testun ar gael yn llawn ar wefan yr Adran. Gall unrhyw unigolyn neu sefydliad lawrlwytho a chyfieithu'r testun i'w drosi i ffurfiau hygyrch eraill. Os oes gennych unrhyw anghenion eraill parthed hyn, cysylltwch â'r Adran.

Department for Transport  
Great Minster House  
33 Horseferry Road  
London SW1P 4DR  
Ffôn 0300 330 3000  
Ymholiadau cyffredinol <https://forms.dft.gov.uk>  
Gwefan [www.gov.uk/dft](http://www.gov.uk/dft)

## **OGL**

© Hawlfraint y Goron 2017

Mae'r hawlfraint yn y trefniant argraffyddol yn eiddo i'r Goron.

Gallwch aildefnyddio'r wybodaeth hon (heb gynnwys logos neu ddeunyddiau trydydd parti) yn rhad ac am ddim ar unrhyw fformat neu gyfrwng, dan amodau'r Drwydded Llywodraeth Agored v3.0. I weld y drwydded hon, ewch i <http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3> neu ysgrifennwch at Information Policy Team, The National Archives, Kew, London TW9 4DU, neu anfon e-bost at: [psi@nationalarchives.gsi.gov.uk](mailto:psi@nationalarchives.gsi.gov.uk).

Pan fyddwn wedi nodi unrhyw wybodaeth sydd â hawlfraint trydydd parti, bydd rhaid i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw.

ISBN:978-1-84864-197-6

# Cynnwys

<b>Rhagair yr Ysgrifennydd Gwladol</b>	<b>4</b>
<b>Crynodeb gweithredol</b>	<b>6</b>
<b>1. Y rhyddfrait bresennol a'r gwelliannau sydd i'w cwblhau erbyn 2020</b>	<b>8</b>
<b>2. Y rhyddfrait trwy'r 2020au</b>	<b>16</b>
<b>3. Y dewisiadau strwythurol allweddol ar gyfer y rhyddfrait nesaf</b>	<b>21</b>
<b>4. Blaenoriaethau allweddol ar gyfer y fanyleb i'r rhyddfrait</b>	<b>32</b>
<b>5. Ymateb i'r ymgynghoriad</b>	<b>51</b>
<b>6. Camau nesaf</b>	<b>55</b>

Ffotograffau diolch i Great Western Railway, Partneriaeth Rheilffordd Gymunedol Dyfnaint a Chernyw ac Atrium Insights.

Map y rhwydwaith diolch i Reilffordd y Great Western.

# Rhagair yr Ysgrifennydd Gwladol



Y Great Western yw un o ryddfreniau mwyaf a mwyaf amrywiol o blith rhyddfreniau rheilffyrdd Prydain, gan gynnig cymysgedd o wasanaethau lleol, rhanbarthol ac InterCity ar draws ardal eang yn ne a de orllewin Lloegr, De Cymru, Bryniau Cotswold a Malvern. Mae iddi rôl allweddol yn cefnogi ffyniant economaidd, yn cysylltu cymunedau ac yn helpu i fodloni anghenion teithio pobl o ddydd i ddydd i gymudo, ar gyfer busnes, hamdden a mynediad at wasanaethau cyhoeddus.

Ers i Brunel gael y syniad gyntaf, mae'r Great Western wedi ei chysylltu'n glos ag uchelgais ac arloesedd. Ar hyd ei hanes mae wedi newid yn barhaus i fodloni anghenion y teithwyr a'r cymunedau y mae'n eu gwasanaethu wrth iddynt ddatblygu. Mae hyn yr un mor wir heddiw ag y bu erioed. Yn wir, ar hyn o bryd, mae rheilffordd y Great Western yng nghanol y rhaglen fwyaf uchelgeisiol o newid yn ei hoed.

Mae trenau trydan newydd sbon eisoes yn trawsnewid teithiau ar wasanaethau maestrefol rhwng Maidenhead a Llundain Paddington ac yn fuan bydd yn gweithredu cyn belled â Reading a Didcot. Trwy gyflwyno'r trenau trydan mae rhagor o drenau ar gael i'w defnyddio yng ngorllewin Lloegr, gan ddarparu rhagor o seddi a lle i deithwyr; mae'r cyntaf o'r trenau yma eisoes ar waith yn ardal Bryste a bydd rhagor yn dilyn yn y flwyddyn newydd. Mis diwethaf fe welwyd y Trenau 'InterCity Express' newydd a modern iawn yn gweithredu yn y gwasanaeth teithwyr am y tro cyntaf rhwng Llundain, Bryste a De Cymru. Erbyn 2019 byddant yn gweithredu ar draws holl rwydwaith intercity'r Great Western gan gynnig rhagor o seddi, teithiau cyflymach ac amgylchedd modern iawn ar eu bwrdd i deithwyr. Yn Rhagfyr 2019 bydd yr 'Elizabeth Line' yn cyflawni newid mawr arall, gan gynnig cysylltiad newydd cyflym â Gorllewin Llundain, Dinas Llundain a Canary Wharf.

Nid y newidiadau trawsnewidiol yma yw diwedd y stori ac rydym yn awr yn paratoi ar gyfer pennod nesaf y Great Western. Ar yr un pryd ag y lanswyd yr ymgynghoriad hwn, rwyf hefyd yn cyhoeddi Gweledigaeth Strategol y Llywodraeth ar gyfer y Rheilffyrdd.

Mae'r weledigaeth honno yn esbonio sut y byddwn yn gweithio gyda'r sector rheilffyrdd i roi'r teithwyr yng nghanol y broses o lunio penderfyniadau ar draws y diwydiant i gyflawni'r profiad gorau posibl i deithwyr wrth deithio, creu cyfleoedd newydd i'n heconomi a'n cymunedau a gwella gwerth ac effeithlonrwydd. Yn benodol, mae'r Weledigaeth yn disgrifio'r diwygiadau y bydd y Llywodraeth hon yn eu gweithredu i ddwyn at ei gilydd y sefydliadau sy'n gyfrifol am linellau rheilffordd a gwasanaethau trên fel eu bod yn gweithio ar y cyd dan ddatganiad egwyddor cyffredin: rhoi'r teithwyr yn gyntaf.

Mae'r ymgynghoriad hwn yn datblygu'r themâu hynny yng nghyd-destun dyfodol y Great Western. Dyma'r adeg i ofyn cwestiynau mawr am y ffordd y gall y rhyddfrait yma fodloni anghenion teithwyr a chymunedau orau yn y 2020au a thu hwnt. Yn yr ymgynghoriad rydym yn gwahodd eich barn ar a ddylai'r Great Western gael ei chadw yn un rhyddfrait ar ei ffurf bresennol yn ei hanfod neu a ddylid ei rhannu yn rhannau llai, pob un â mwy o bwyslais ar fodloni anghenion teithwyr yn ei hardaloedd lleol ei hun. Rydym hefyd yn chwilio am farn ar yr hyn ddylai fod yn feysydd blaenoriaeth ar gyfer ymdrechion yn y dyfodol i integreiddio gweithrediadau 'trac' a 'thrên' trwy bartneriaethau cryfach. Byddwn yn rhoi amser i wrando ar eich ymateb, i sicrhau ein bod yn dylunio rhyddfrait – neu ryddfreniau – at y dyfodol a fydd yn rhoi buddiannau'r teithwyr yn gyntaf. Dyna pam y byddwn yn ceisio cytuno ar delerau i Great Western Railway, y gweithredwr presennol, barhau i weithredu'r rhyddfrait am gyfnod byr arall tra byddwn yn ymdrin â'r cwestiynau allweddol yma.

Bydd dyfodol rhyddfrait y Great Western yn cael ei siapio gan deithwyr a gan flaenoriaethau newid lleol ar draws ardal y rhyddfrait i gyd. Mae gan y gweithredwr presennol hanes o lunio partneriaeth gydag awdurdodau lleol a hyrwyddwyr gwelliannau i wasanaethau trên lleol eraill a byddwn yn disgwyl i'r rhyddfrait gynnal ac ehangu'r rôl bwysig hon yn y dyfodol. Bydd y Llywodraeth yn parhau i weithio'n glos gyda phartneriaid lleol i gyflawni'r cynllun MetroWest (yn ardal Bryste). Byddwn hefyd yn gofyn i ddeiliad y rhyddfrait ddatblygu cynlluniau i dreialu gwasanaethau cyson ar y llwybr rhwng Okehampton a Chaerwysg, yn ogystal ag ymgysylltu â grwpiau lleol fel Gweithgorau Peninsula Rail a Llinell North Cotswold.

Mae'r ymgynghoriad hwn yn gyfle gwirioneddol i siapio dyfodol rheilffordd y Great Western wrth i ni edrych tu hwnt i'r rhaglen bresennol o newid ac ymlaen i'r 2020au. Os oes gennych ddi-ddordeb yn nyfodol y rheilffordd hon, rwyf am glywed eich barn ac rwyf yn eich annog i ymateb.



Y Gwir Anrhydeddus Chris Grayling AS,  
Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth.

# Crynodeb gweithredol

## Cyflwyniad

1. Mae'r ddogfen hon yn nodi cynigion ar gyfer gwella gwasanaethau trên ar rwydwaith rheilffordd y Great Western ar ôl i'r rhyddfrait bresennol ddod i ben. Rydym yn rhedeg yr ymgynghoriad hwn i'n helpu i ddynodi blaenoriaethau pwysicaf teithwyr ar gyfer gwelliannau o 2020 ymlaen.
2. Dogfen ymgynghorol yw hon, ac fe fyddem yn hoffi clywed eich barn am y gwasanaeth yn awr yn ogystal â'ch syniadau am sut i'w wella at y dyfodol. Darllenwch y ddogfen ymgynghorol hon trwyddi, ac yna rhowch eich atebion i'r cwestiynau ar y ffurflen ymateb sydd ar ein gwefan. Gallwch ymateb ar-lein neu trwy e-bost, neu llenwch y ffurflen ymateb a'i phostio atom ni. Rhoddir y manylion llawn ym Mhennod 5. Rhaid i ni dderbyn eich ymateb erbyn 21 Chwefror 2018.

## Cefndir a chyd-destun

3. Rhyddfrait y Great Western yw un o'r rhai mwyaf a mwyaf amrywiol o blith rhyddfrefiniau rheilffordd Prydain Fawr. Ar hyn o bryd mae'n mynd trwy un o'r rhaglenni mwyaf sylweddol o welliannau yn ei hanes. Diolch i fuddsoddiad o biliynau lawer mewn trenau newydd, trydaneiddio a gwelliannau eraill i'r seilwaith, yn ogystal â buddsoddiad gan y gweithredwr rhyddfrait presennol, bydd y gwasanaeth wedi ei drawsnewid erbyn diwedd 2019. Bydd bron bob llwybr yn cael rhyw fath o welliant: er enghraifft trenau newydd neu fwy modern, mwy o seddi a lle i deithwyr, teithiau amlach neu gyflymach, gwell cyfleusterau mewn gorsafoedd ac i barcio, a wi-fi ar y trên. Bydd cysylltiadau ymlaen ar draws Llundain yn cael eu trawsnewid trwy gyflwyno gwasanaethau Crossrail, fydd yn cysylltu Reading, Maidenhead, Slough, Maes Awyr Heathrow a Paddington yn uniongyrchol â phen gorllewinol Llundain, y Ddinas a Canary Wharf.

## Parhau gyda'r gweithredwr rhyddfrait presennol

4. Mae'r rhyddfrait bresennol i ddod i ben ym Mawrth 2019. Mae'n well osgoi newid gweithredwr rhyddfrait ar hyn o bryd, gan ei bod ynghanol rhaglen newid fawr. Rydym hefyd yn ystyried bod mantais sylweddol, i deithwyr ac i drethdalwyr, o adael cyfnod byr i'r trenau a'r amserlenni newydd sefydlu cyn cychwyn cystadleuaeth am ryddfrait tymor hir. Rydym felly yn bwriadu defnyddio ein dewis contractaidd i ymestyn y rhyddfrait bresennol am ddeuddeg mis arall, ac i ddechrau trafod gyda'r gweithredwr rhyddfrait presennol gyda golwg ar ei weld yn parhau i weithredu'r rhyddfrait am ddwy flynedd arall – h.y. hyd Fawrth 2022. Disgrifir y rhesymeg y tu ôl i'r penderfyniad hwn yn llawnach ym Mhennod 3, ond rydym yn glir, os byddwn yn dod i'r casgliad na



allwn gael manteision sylweddol i deithwyr am bris derbyniol i'r trethdalwyr, y byddwn yn cadw'r dewis i droi yn ôl at gystadleuaeth.

5. Rydym hefyd wedi bod yn ystyried a ddylai'r rhyddfrait gael ei chadw ar ei ffurf bresennol, neu a fyddai buddiannau teithwyr yn cael eu trin yn well o'i rhannu yn ddwy (neu efallai fwy) o ryddfreniau, pob un â mwy o bwyslais ar fodloni anghenion marchnad neu ardal ddaearyddol benodol. Rydym yn gwahodd barn am gynnig penodol am raniad posibl yn ddwy, ac, yn ddibynol ar ganlyniad yr ymgynghoriad hwn, efallai y byddem yn gofyn i ddeiliad presennol y rhyddfrait wneud y paratodau angenrheidiol yn ystod cyfnod y rhyddfrait hyd at 2022 ar gyfer rhanriad ar ôl hynny.


### **Integreiddio “trac” a “thrên”**

6. Ochr yn ochr â'r ddogfen ymgynghorol hon, mae'r Llywodraeth yn cyhoeddi ei Gweledigaeth Strategol ar gyfer y Rheilffyrdd. Ynddi disgrifir dull y Llywodraeth o ddwyn y sefydliadau sy'n gyfrifol am weithredu'r traciau a'r trenau at ei gilydd, gan rannu'r pwyslais ar roi'r teithiwr yn ganolog i lunio penderfyniadau. Un o flaenoriaethau allweddol y cyfnod i barhau'r Great Western fydd gyrru'r agenda yma ymlaen, gan adeiladu ar y cynnydd a wnaed yn barod trwy'r Cytundeb Fframwaith Cynghrair rhwng y gweithredwr rhyddfrait a Network Rail.

### **Blaenoriaethau i deithwyr**

7. Er y bydd profiad teithwyr o ryddfrait y Great Western yn parhau i gael ei drawsnewid yn 2018 a 2019, mae angen i ni edrych ymhellach i'r dyfodol a dechrau cynllunio yn awr ar gyfer y gwelliannau y bydd eu hangen yn y 2020au. Rydym eisoes wedi cynnal rhaglen sylweddol o drafodaethau anffurfiol gydag ystod eang o bartïon â diddordeb ar draws ardal y rhyddfrait, ac mae'r ddogfen hon yn amlinellu ystod o flaenoriaethau posibl yn y dyfodol ar sail yr hyn yr ydym wedi ei ddysgu o'r trafodaethau hyn. Mae rhai yn ymwneud â'r gwasanaeth trên a'r amserlenni eu hunain, tra bod eraill yn ymwneud ag agweddau eraill ar y gwasanaeth a roddir gan unrhyw weithredwr trên sy'n cyfrannu at brofiad cyffredinol y teithiwr. Trwy'r broses ymgynghorol hon, hoffem wahodd barn ar ba un o'r ardaloedd yma ddylai gael y flaenoriaeth fwyaf ar gyfer sicrhau rhagor o welliannau yn y cyfnod parhau arfaethedig ac yn ystod cyfnod y rhyddfrait bosibl yn y dyfodol tu hwnt i 2022.





**1. Y rhyddfrait bresennol  
a'r gwelliannau i'w  
cwblhau erbyn 2020**

 Great Western



## Trosolwg

- 1.1 Ffurfiwyd rhyddfrait bresennol y Great Western yn 2006 trwy gyfuno gwasanaethau o dair rhyddfrait ar wahân: Great Western Trains, Wessex Trains a Thames Trains. Y rhyddfrait hon yw un o'r rhai mwyaf a mwyaf amrywiol yn ddaearyddol ar rwydwaith rheilffyrdd Prydain ac mae'n cynnwys gwasanaethau ar draws ardal eang yn Nyffryn Tafwys, Bryniau Cotswold, De Cymru, Bryste a De Orllewin Lloegr. Mae'r gwasanaethau yn disgyn i dri grŵp gwasanaeth fel a ganlyn:
- Dyffryn Tafwys: Yn bennaf gwasanaethau cymudwyr rhwng Llundain Paddington, Slough, Reading, Rhydychen, Newbury a Bedwyn, gan gynnwys y canghennau i Greenford, Windsor, Marlow a Henley, y darn Paddington – Hayes a Harlington o'r gwasanaeth Paddington – Maes Awyr Heathrow 'Heathrow Connect'; a'r gwasanaeth Reading – Maes Awyr Gatwick. Mae'r grŵp gwasanaeth hwn hefyd yn cynnwys llif sylweddol o gymudwyr i Reading, Slough a threfi eraill yn y rhanbarth.
  - Cyflymder Mawr: Gwasanaethau pellter mawr o Lundain Paddington i Fryste, De Cymru, Caerwrangon, Henffordd, Cheltenham, Caerloyw a'r De Orllewin, gan gynnwys teithio cymudwyr, busnes a hamdden i'r trefi a dinasoedd hyn a rhyngddynt, a'r Gwasanaeth Cysgu Paddington – Cernyw.
  - Gorllewinol: Gwasanaethau lleol yn y De Orllewin, gan gynnwys y canghennau yn Nyfnaint a Chernyw, ar gyfer teithiau lleol a chysylltiadau â gwasanaethau pellach; gwasanaethau lleol yn ardal 'teithio i'r gwaith' Bryste, gwasanaethau rhanbarthol rhwng Caerdydd, Bryste, Portsmouth a Weymouth a'r llwybr Swindon – Westbury 'TransWilts'.
- 1.2 Oherwydd natur amrywiol y rhyddfrait, mae cymysgedd sylweddol o deithio cymudol, busnes a hamdden ar draws y rwydwaith, a gall un trên gyflawni nifer o swyddogaethau gwahanol e.e. trên Bryste – Paddington yn cynnig teithio busnes o Fryste a gwasanaeth cymudol o Swindon neu Didcot.
- 1.3 Mae nifer fawr o wasanaethau llwythi hefyd yn gweithredu ar draws rwydwaith y rhyddfrait, a bydd hyn yn cynyddu yn y dyfodol. Mae'r gwasanaethau hyn yn chwarae rôl hanfodol wrth symud nwyddau o gwmpas y wlad ac yn helpu i leihau'r nifer o lorïau ar ein ffyrdd. Mae'r ffrydiau sy'n arbennig o bwysig yn cynnwys y trenau o gynwysyddion o Southampton tuag at Ganolbarth Lloegr, Gogledd Orllewin Lloegr a'r Alban trwy Reading a Rhydychen, yn cludo nwyddau defnyddwyr i ganolfannau dosbarthu i un cyfeiriad a nwyddau i'w hallforio yn y cyfeiriad arall, a threnau yn cludo cerrig o chwareli bryniau Mendip i Lundain a De Ddwyrain Lloegr i'w defnyddio mewn prosiectau adeiladu. Mae'r ffrydiau pwysig eraill yn cynnwys dur a chynnyrch dur i Dde Cymru ac oddi yno, a cheir wedi eu gorffen o Rhydychen a Swindon i'w hallforio.

10 Gwelir map yn dangos yr ardal sy'n cael ei chynnwys gan y rhyddfrait isod:





## Y rhyddfrait yn gryno

Y gwasanaethau trên a weithredir bob diwrnod gwaith	1580
Teithiau teithwyr (2015/2016)	104 miliwn
Cynnydd yn niferoedd y teithwyr ers 2011/2012	2.1% y flwyddyn (mae rhai llinellau wedi dangos twf llawer mwy)
Gorsafoedd a wasanaethir	265, y mae'r GWR yn gweithredu a rheoli 205 ohonynt
Cyfanswm y refeniw (2015/2016)	£925 miliwn
Rhaniad y prisiau yn ôl y math o docyn (2015/2016)	Tocynnau tymor: 14% Pris llawn: 31% Pris gostyngedig: 54%
Cyfartaledd hyd y daith (2015/2016)	35 milltir
Maint y fflyd (ym Medi 2017)	228 o setiau trên, cymysgedd o setiau HST, cerbydau a lusgir, ac unedau diesel a thrydan

## Trawsnewid Gwasanaeth y Great Western

1.4 Mae Network Rail, gweithredwr presennol y rhyddfrait a phartneriaid eraill yn y diwydiant yn gweithio gyda'i gilydd i gyflawni rhaglen foderneiddio fwyaf llwybr y Great Western ers cyfnod Fictoria. Bydd rhan helaeth o'r rhyddfrait yn cael ei thrawsnewid yn llwyr: mae'r rhan fwyaf o lwybrau wedi derbyn neu ar fin derbyn, trenau newydd sbon neu fwy modern, gyda mwy o seddi a lle i deithwyr; bydd llawer yn gweld teithiau amlach, mwy cyson a/neu deithiau cyflymach. Mae'r tabl canlynol yn rhoi rhagor o fanylion.



Grŵp Gwasanaeth	Manteision a ddarperir erbyn Ionawr 2018	Manteision a ddarperir yn 2018 a 2019
Dyffryn Tafwys	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyflwyno trenau trydan newydd rhwng Paddington a Hayes a Harlington o Fedi 2016, a rhwng Paddington a Maidenhead o Fai 2017 gydag offer i gyflyru'r aer, socedi trydan wrth y seddi a wi-fi am ddim, ac yn darparu 40% yn fwy o seddi i deithwyr</li> <li>• Cyflwyno trenau trydan newydd rhwng Paddington, Reading a Didcot Parkway yn Ionawr 2018, gydag offer i gyflyru'r aer, socedi trydan wrth y seddi a wi-fi am ddim, ac yn darparu 40% yn fwy o seddi i deithwyr</li> <li>• Cyflwyno gwasanaeth cyson bob hanner awr ym Mai 2017 ar gangen Henley-on-Thames</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyflwyno trenau trydan newydd rhwng Paddington a Newbury, gydag offer i gyflyru'r aer, socedi trydan wrth y seddi a wi-fi am ddim, a gydag 8 cerbyd mewn cymhariaeth ag uchafswm o 6 ar hyn o bryd</li> <li>• Cyflwyno gwasanaethau Crossrail, fydd yn cysylltu Reading, Maidenhead a Maes Awyr Heathrow yn uniongyrchol â phen gorllewinol Llundain, y Ddinas a Canary Wharf, gyda'r amseroedd teithio o Paddington yn 10 munud i Liverpool Street ac 17 munud i Canary Wharf</li> <li>• Trenau newydd, hwy ar wasanaethau Crossrail, yn rhoi lle i hyd at 1500 o deithwyr ar bob trê</li> <li>• Gwelliannau mewn gorsafoedd a wasanaethir gan wasanaethau Crossrail, gyda mynediad heb risiau i'r platfformau ym mhob gorsaf a wasanaethir gan drenau Crossrail</li> <li>• Dyblu amllder gwasanaethau sy'n stopio rhwng Paddington a Maes Awyr Heathrow</li> <li>• Cyflwyno trenau intercity newydd 125mya deufodd rhwng Paddington a Rhydychen, yn darparu tua 100 yn fwy o seddi na'r trenau presennol</li> <li>• Cyflwyno trenau intercity newydd 125mya deufodd rhwng Paddington a Bedwyn, i gynnal y gwasanaeth trwodd, a fydd ag offer i gyflyru'r aer, socedi trydan wrth y seddi a wi-fi am ddim, a gyda 10 cerbyd yn y cyfnodau brig mewn cymhariaeth ag uchafswm o 8 ar yr oriau brig ar hyn o bryd</li> <li>• Maes parcio aml lawr newydd yn Didcot Parkway i'w orffen erbyn hydref 2018 gan gynnig lle i 1800 o geir</li> </ul>

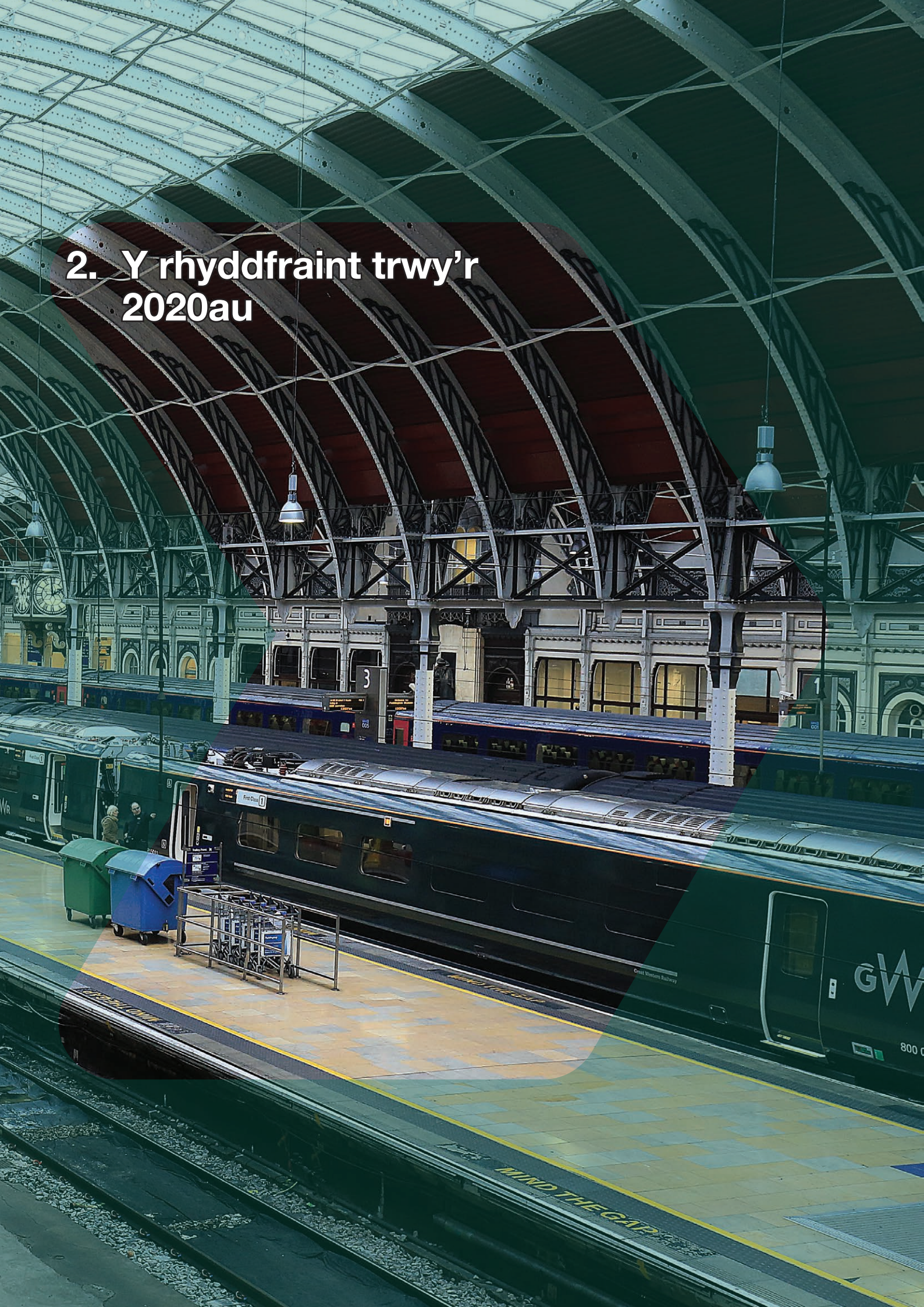
Grŵp Gwasanaeth	Manteision a ddarperir erbyn Ionawr 2018	Manteision a ddarperir yn 2018 a 2019
Cyflymder Mawr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyflwyno trenau Intercity Express newydd deufodd rhwng Paddington, Bryste, Caerdydd ac Abertawe yn Hydref 2017, gan gynnig gwell cyfleusterau a hyd at 24% yn rhagor o seddi na thrên InterCity 125 nodweddiadol</li> <li>• Moderneiddio'r cerbydau a ddefnyddir ar y trên cysgu 'Night Riviera' i roi gwell cyfleusterau i deithwyr</li> <li>• Estyniad i ychwanegu 330 lle ym maes parcio Kemble</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyflwyno fflyd lawn o drenau Intercity Express newydd deufodd yn lle'r fflyd InterCity 125 bresennol gan ddarparu hyd at 24% yn rhagor o seddi na thrên InterCity 125 nodweddiadol ar wasanaethau i Fryste, Caerdydd, Abertawe, Cheltenham, Caerwrangon a Henffordd</li> <li>• Fflyd newydd o 36 o drenau intercity i ddisodli'r fflyd InterCity 125 bresennol ar wasanaethau rhwng Paddington a De Orllewin Lloegr, gyda gwell cyfleusterau a thua 100 yn rhagor o seddi na'r trenau presennol</li> <li>• Dyblu amllder y gwasanaeth rhwng Paddington a Bryste</li> <li>• Teithiau cyflymach rhwng Paddington, Bryste a De Cymru</li> <li>• Hyd at 40% yn rhagor o seddi ar yr oriau brig yn y bore i Paddington</li> <li>• Gwasanaeth cyson bob awr o Lundain i Gaerwysg a Plymouth a gwasanaeth bob dwy awr i Penzance</li> <li>• Gwasanaethau uniongyrchol bob awr rhwng Paddington, Stroud, Caerloyw a Cheltenham gyda threnau hwy gyda hyd at 24% yn fwy o seddi na thrên InterCity 125 nodweddiadol</li> <li>• Gwasanaeth mwy cyson rhwng Paddington, Pewsey, Westbury, Castle Cary a Chaerwysg</li> <li>• Darparu cyfleusterau lolfa a chawod newydd yn Penzance a Truro ar gyfer teithwyr y trên cysgu</li> </ul>

Grŵp Gwasanaeth	Manteision a ddarperir erbyn Ionawr 2018	Manteision a ddarperir yn 2018 a 2019
Gorllewin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyflwyno trenau hwy a mwy modern ar linellau Bryste – Traeth Hafren, Caerdydd, Taunton, Great Malvern a Weymouth, gan gynnig rhagor o seddi a lle i deithwyr</li> <li>• Cyflwyno tocynnau clyfar ar linell Bryste - Traeth Hafren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyflwyno trenau hwy ar lwybrau Caerdydd – Portsmouth a Plymouth – Penzance, ac ar lawer o linellau cangen yn Nyfnaint a Chernyw gan gynnig rhagor o seddi a lle i deithwyr</li> <li>• Cyflwyno gwasanaeth cyson 2 drên yr awr rhwng Plymouth a Penzance, gyda rhai trenau yn cael eu hymestyn i Gaerwysg ac oddi yno</li> <li>• Tynnu llawer o'r trenau hynaf oddi ar y rhyddfrait, gan gynnwys y 'Pacers'</li> <li>• Cyflwyno trenau InterCity 125 pedwar cerbyd ar lwybr Plymouth – Penzance gyda drysau trydan, toiledau modern a chyfleusterau i deithwyr ag anabledau</li> <li>• Adeiladu cyfnewidfa aml-fodd yn St. Erth</li> <li>• Cyflwyno trenau ychwanegol ar linell Barnstaple gan roi gwell amrywiaeth o ran cyrraedd a gadael yn ystod yr oriau brig yn y bore ac ar fin nos i Gaerwysg ac oddi yno</li> <li>• Gwasanaeth cyson dau drên yr awr rhwng Exmouth, Caerwysg a Paignton, wedi ei weithredu gan drenau 4 cerbyd ar lawer o wasanaethau, gan gynnig mwy o seddi a lle</li> </ul>

Grŵp Gwasanaeth	Manteision a ddarperir erbyn Ionawr 2018	Manteision a ddarperir yn 2018 a 2019
Trwy'r rhyddfrait	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyflwyno wi-fi am ddim ar yr holl drenau sy'n cael eu cadw yn y rhyddfrait ar ôl 2019</li> <li>• Cyflwyno Cronfa Wella Cwsmeriaid a Chymunedau gan roi cefnogaeth i brosiectau sydd o fudd i deithwyr a chymunedau lleol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Darparu 2100 yn fwy o fannau i barcio ceir</li> <li>• Gosod socedi trydan wrth seddi ar drenau hŷn sy'n cael eu cadw yn y rhyddfrait ar ôl 2019</li> <li>• Darparu rhagor o staff i gynorthwyo teithwyr mewn 15 gorsaf</li> <li>• Cyflwyno Cronfa Gyfatebol Datblygu Gorsafoedd i gefnogi datblygiadau mewn gorsafoedd</li> <li>• Cyflwyno Cronfa Fynediad i Orsafoedd i gefnogi gwelliannau o ran mynediad mewn gorsafoedd</li> </ul>



## 2. Y rhyddfrait trwy'r 2020au





2.1 Roedd Pennod 1 yn esbonio sut y bydd rhyddfrait y Great Western yn cael budd o'r newidiadau mawr fydd yn cael eu gweithredu erbyn diwedd 2019. Y flaenoriaeth gyntaf i'r rhyddfrait yn 2020 a thu hwnt fydd sicrhau ei bod yn parhau i gyflawni'r buddion a fwriadwyd i deithwyr o'r buddsoddiad sylweddol sydd yn digwydd ar hyn o bryd. Ond, bydd arnom hefyd angen dechrau cynllunio sut i fodloni'r anghenion pellach y disgwylir iddynt godi yn ystod y 2020au.

## Y cyfle

2.2 Tyfodd y galw am deithio ar draws rhyddfrait y Great Western yn sylweddol dros y blynyddoedd diwethaf – yn gyflymach nag yr oedd y diwydiant rheilffyrdd yn ei ddisgwyl bump neu ddeng mlynedd yn ôl, ac mae rhesymau da pam y dylid disgwyl i niferoedd y teithwyr barhau i gynyddu'n sylweddol yn ystod y 2020au, gan gynnwys:

- Datblygiadau tai, creu swyddi a newidiadau yn nosbarthiad y boblogaeth a gwaith. Mae awdurdodau lleol ar draws ardal y rhyddfrait yn bwriadu adeiladu llawer o dai a chreu swyddi yn eu hardaloedd dros yr ugain mlynedd nesaf. Saif llawer o'r safleoedd hyn yn agos at orsafoedd rheilffordd sy'n bodoli neu rai newydd posibl. Yn ychwanegol, mae gwaith yn cael ei grynhai yn gynyddol mewn lleoliadau y gellir eu cyrraedd ar y rheilffyrdd, e.e. ardal Temple Mead o Fryste, parc busnes Sowton yng Nghaerwysg neu Green Park yn Reading, ac mae'r boblogaeth yn crynhoi fwyfwy mewn ardaloedd trefol, sy'n haws i'w gwasanaethu trwy gludiant cyhoeddus.
- Tagfeydd traffig ar y ffyrdd. Mewn llawer o'r trefi a dinasoedd o gwmpas rhyddfrait y Great Western, mae rhwydweithiau ffyrdd lleol yn mynd yn gynyddol orlawn, yn ystod yr oriau brig ac ar amseroedd eraill yn ystod y dydd. Rydym yn buddsoddi mewn gwelliannau i rwydweithiau ffyrdd lleol a chenedlaethol, ond, pan fydd tagfeydd yn broblem yn barod, gall twf pellach yn y boblogaeth a swyddi arwain at weld y rheilffyrdd yn mynd yn ddewis mwy deniadol ar gyfer llawer o deithiau, ac efallai y bydd cyfleoedd i'r rheilffyrdd ehangu eu rôl o ran darparu parcio a reidio mewn rhai trefi a dinasoedd.
- Tueddiadau mewn perchenogaeth ceir. Er bod y niferoedd sy'n berchen ar gar ac yn ei ddefnyddio yn cynyddu, rydym yn gweld newidiadau sylweddol mewn grwpiau gwahanol o'r gymdeithas. Mae'r gyfran o rai 17 i 29 mlwydd oed sydd â thrwydded yrru wedi bod yn gymharol wastad neu yn gostwng dros yr 20 mlynedd diwethaf, ac mae'r gyfran o deithiau a wneir mewn car yn y grwpiau oedran 17 – 39 wedi gostwng ers 2002, tra bod y gyfran ar gyfer teithiau rheilffordd wedi cynyddu. Mae hyn yn cynnig cyfle pwysig i'r rheilffyrdd a phob math arall o drafnidiaeth gyhoeddus.

## Y sialensiau

2.3 Yn yr un modd â'r rheilffordd gyfan, mae'r tueddiadau hyn yn creu sialensiau sylweddol i ryddfrait y Great Western, gan gynnwys:

- Gorlenwi: Arweiniodd y cynnydd yn niferoedd y teithwyr yn ystod y blynyddoedd diwethaf at fwy o orlenwi. Fel y disgrifiwyd ym Mhennod 1, bydd teithwyr o bob rhan o'r rhyddfrait yn gweld rhagor o seddi a mwy o gerbydau ar lwybrau prysur yn ystod y blynyddoedd nesaf, ond bydd angen gweithredu pellach yn y 2020au i sicrhau bod digon o le i gludo'r niferoedd cynyddol o deithwyr.
- Gallu'r seilwaith: Erbyn 2020, bydd rhan helaeth o rwydwaith y Great Western yn gweithredu ar y lefel uchaf y gall seilwaith y rheilffordd ei gymryd, yn arbennig ar amseroedd pan fydd ar bobl fwyaf o eisiau teithio. Bydd hyn yn cyfyngu ar y gallu i redeg rhagor o drenau, er y bydd cyfleoedd i wneud y trenau yn hwy ar rai llwybrau, a rôl gynyddol bwysig i dechnoleg newydd i wneud gwell defnydd o'r gallu sydd ar gael ar y rhwydwaith. Mae'r cynnydd yn y galw am draffig cludo llwythi yn ychwanegu rhagor o bwysau. Oherwydd y cynnydd yn y nifer o drenau sy'n gweithredu mae'n anos cynnal y safonau uchel o ran dibynadwyedd a phrydlondeb y mae teithwyr yn eu disgwyl, a bydd ymdrin â hyn yn flaenoriaeth allweddol yn y cyfnod sydd o'n blaenau.
- Cerbydau: Cyflenwad cyfyngedig o gerbydau sydd ar draws rhwydwaith reilffyrdd Prydain, ac, er bod dros 6000 o gerbydau newydd yn cael eu cyflwyno i'r rhwydwaith erbyn 2024, mae'n debyg y bydd trenau i weithredu ar lwybrau heb eu trydaneiddio yn parhau yn brin wrth i nifer o'r trenau diesel nesu at ddiwedd eu hoes. Felly mae'n debyg y bydd ymdrin â'r cynnydd yn nifer y teithwyr ar lwybrau heb eu trydaneiddio yn debygol o alw am drenau ychwanegol, naill ai trwy adeiladu o'r newydd neu trwy weithredu technolegau "deufodd" blaengar newydd ar y trenau sy'n bodoli. Bydd trenau yn cael eu gyrru gan hydrogen yn dechrau gweithredu ar wasanaeth cyson yn yr Almaen yn fuan, a gallant hwythau fod yn ateb posibl.
- Ariannu: Er bod y rheilffyrdd yn gweld lefel nas gwelwyd o'r blaen o fuddsoddiad, bydd cyfyngiad ar argaeledd cyllid cyhoeddus i'w fuddsoddi yn yr holl ddiweddariadau posibl i'r rhwydwaith reilffyrdd. Felly bydd cyflawni potensial llawn rhyddfrait y Great Western yn y 2020au yn gofyn am ystod ehangach o ffynonellau cyllid nag yn y gorffennol. Ers preifateiddio, mae cyllid preifat wedi cefnogi'r buddsoddiad mewn trenau newydd ar gyfer y rhyddfrait hon, ac yn y canolfannau sy'n angenrheidiol i'w cynnal, e.e. y trenau deufodd Intercity newydd ar gyfer gwasanaethau yn Ne Orllewin Lloegr. Rydym hefyd yn gweld uchelgais gynyddol ymhlith awdurdodau lleol i ddwyn at ei gilydd becynnau o gyllid gan ddefnyddio ffynonellau sydd ar gael yn lleol, gan gynnwys Cyllid Twf Lleol wedi ei ddatganoli gan y llywodraeth yn ganolog, e.e. y prosiect 'MetroWest' ar gyfer gwasanaethau o gwmpas Bryste. Mae defnyddio ystod ehangach o ffynonellau ariannu yn cynnig y potensial i wella seilwaith y rheilffyrdd a gwasanaethau trên yn fwy cyflym nag a fyddai'n bosibl trwy gyllid y llywodraeth ganolog yn unig.



- Gwytnwch: Yn aml mae pobl a busnesau yn dibynnu ar y rheilffordd, a gall cymunedau lleol gael eu heffeithio yn ddifrifol pan na fydd rhannau o'r rhwydwaith yn weithredol. Yn ystod y blynyddoedd diwethaf gwelwyd nifer o ddigwyddiadau yn gysylltiedig â'r tywydd pan fu'n rhaid cau rhannau allweddol o rwydwaith y Great Western am gyfnodau sylweddol, e.e. y morglawdd yn chwalu yn Dawlish, llifogydd ar Bont Cowley (Caerwysg) ac ar draws Gwastatir Gwlad yr Haf, yn ogystal â digwyddiadau arwyddocaol yn lleol fel llifogydd yn atal cangen Looe, a llifogydd yn Hinksey a Chipping Sodbury. Ystyrir gwelliannau i wytnwch ffisegol y rhwydwaith trwy broses gynllunio buddsoddi Network Rail, ond mae rôl i'r rhyddfrait wrth leihau'r amhariad ar deithwyr yn ystod digwyddiadau o'r fath, gan weithio gyda Network Rail i adfer gwasanaethau mor gyflym â phosibl a rheoli'r amharu a gynlluniwyd, a chydweithio gyda Network Rail ar gynlluniau a gynlluniwyd i wella gwytnwch y rhwydwaith.

## Amcanion y rhyddfrait ar gyfer y 2020au

2.4 Gan ystyried y cyfleoedd a'r sialensiau a amlinellir uchod, ac amcanion y Llywodraeth ar gyfer trafndiaeth yn fwy cyffredinol, rydym yn cynnig yr amcanion craidd canlynol i ryddfrait y Great Western yn y 2020au:

- **Darparu gwasanaethau diogel, prydlon a dibynadwy** gyda digon o seddi a lle i bobl sydd am eu defnyddio;
- **Canolbwyntio ar anghenion y cyhoedd sy'n teithio** i ddarparu profiad cwsmeriaid rhagorol sy'n gwella yn barhaus i'r holl deithwyr, beth bynnag fydd eu hanghenion a'u gallu;

- **Sicrhau'r manteision mwyaf posibl i'r teithwyr** o'r buddsoddiad trawsnewidiol presennol yn rhwydwaith reilffordd y Great Western;
- **Sicrhau'r cyfraniad mwyaf posibl gan y rheilffordd at yrru twf economaidd lleol a rhanbarthol**, gan alluogi twf a gynlluniwyd mewn tai, a bodloni anghenion ehangach y dinasyddion ar draws ardal y rhyddfrait i gyd;
- **Bod yn gyflogwr cyfrifol** sy'n buddsoddi yn lles a datblygiad ei weithlu, yn ysgogi staff a rhoi'r sgiliau iawn iddynt roi'r gwasanaeth gorau posibl i gwsmeriaid;
- **Cryfhau'r cysylltiad rhwng y rheilffordd a'r cymunedau y mae'n eu gwasanaethu**, gyda chefnogaeth cysylltiadau cryf gyda'r holl rai sydd â diddordeb yn y rhyddfrait a'r gwasanaethau y mae'n eu darparu;
- **Parhau i wella perfformiad amgylcheddol y rheilffordd** a chefnogi amcanion amgylcheddol ehangach trwy gynnig dewis deniadol sy'n wahanol i ddulliau eraill sy'n llygru mwy, a gwella mesuriadau fel y defnydd o ynni a dŵr ac ailgylchu;
- **Datblygu gweithio cydweithredol agos gyda Network Rail a phartneriaid eraill**, gan ddwyn gweithredu'r trac a'r trêrn yn nes at ei gilydd i gyflawni'r gwasanaeth gorau posibl i deithwyr a thynnu arian i mewn o'r ystod ehangaf posibl o ffynonellau;
- **Gweithio gyda'r Llywodraeth ac asiantaethau eraill i gefnogi datblygu a chyflawni cynlluniau buddsoddi pwysig eraill yn y rheilffyrdd**, fel y ddolen reilffordd arfaethedig i Heathrow, East-West Rail a'r cyswllt â HS2 yn Old Oak Common; a
- **Gweithredu yn effeithlon, gan gynnig y gwerth gorau am arian y trethdalwyr a'r teithwyr**, a thrwy hynny sicrhau bod yr adnoddau mwyaf posibl ar gael ar gyfer gwelliannau pellach i'r gwasanaeth.

#### CWESTIWN 1 YR YMGYNGHORIAD:


a) I ba raddau yr ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r amcanion hyn, a pham?

- Cytuno â'r amcanion
- Cytuno â'r mwyafrif
- Anghytuno â'r mwyafrif
- Anghytuno'n llwyr

b) A oes unrhyw flaenoriaethau y byddech yn eu newid neu eu hychwanegu, ac os felly pam?



### 3. Y dewisiadau strwythurol allweddol ar gyfer y rhyddfrait nesaf

First  Great Western

43026



- 3.1 Amlinellodd Pennod 2 y cyfleoedd, sialensiau ac amcanion allweddol ar gyfer rhyddfrait y Great Western yn y 2020au. Mae'r Bennod hon yn ystyried rhai dulliau gwahanol o drin y rhyddfrait nesaf er mwyn cynnig y gwasanaeth gorau posibl i deithwyr a gwerth i drethdalwyr, trwy'r 2020au. Mae'n ystyried tri chwestiwn allweddol:
- A ddylai'r Great Western gael ei chadw fel un rhyddfrait, ar ei ffurf bresennol yn ei hanfod, neu ei rhannu yn ddwy ryddfrait ar wahân (neu fwy)?
  - Sut y gallwn ni integreiddio gweithgareddau'r rhyddfrait (fel gweithredwr trên) a Network Rail (fel gweithredwr y rhwydwaith), i sicrhau bod y ddwy ochr yn gweithio ar y cyd tuag at amcanion cyffredin sy'n rhoi buddiannau'r teithwyr yn gyntaf?
  - O ystyried y cyd-destun a nodir ym Mhennod 1, yr amcanion ar gyfer y rhyddfrait nesaf a drafodir ym Mhennod 2, a'r ddau gwestiwn a ofynnir uchod, pryd mae'r amser gorau i gychwyn ar gystadleuaeth am ryddfrait newydd, tymor hir?

## A ddylai'r Great Western gael ei chadw yn un rhyddfrait?

- 3.2 Ffurfiwyd rhyddfrait y Great Western yn 2006 trwy gyfuno gwasanaethau oedd yn cael eu gweithredu gan ryddfreniau'r Great Western, Wessex a Thames Trains. Daeth cyfuno tair rhan wahanol yn un rhyddfrait â manteision sylweddol dros y degawd diwethaf, e.e. cynnig llawer gwell cysylltiadau rhwng gwasanaethau prif linell a llinellau cangen mewn gorsafoedd cyfnewid yn Nyfnaint a Chernyw, ond mae rhesymau hefyd dros gredu y gall dull gwahanol fod yn fwy effeithiol yn y cyfnod sydd o'n blaenau; e.e. trwy ganiatáu mwy o ffocws ar y gwahanol farchnadoedd yn y rhyddfrait. Bydd cyflwyno gwasanaethau Crossrail, a fydd yn cymryd y rhan fwyaf o'r gwasanaethau sy'n stopio rhwng Paddington a Reading, hefyd yn cael effaith sylweddol ar y gymysgedd o wasanaethau a weithredir gan y rhyddfrait rhwng Paddington a Reading.
- 3.3 Rydym felly yn ystyried a ddylid cadw'r rhyddfrait ar ei ffurf bresennol yn fras, neu ei rhannu yn ddwy (neu fwy) o ryddfreniau llai. Byddai hyn yn newid trefniadol mawr, a fyddai'n golygu gwaith ac amser sylweddol i'w effeithiau ymsefydlu, a dim ond pe byddai manteision clir a gweladwy o wneud hynny y byddem yn symud ymlaen â newid o'r fath. Mae'r tabl isod yn crynhoi prif fanteision ac anfanteision y gwahanol ddulliau posibl.
- 3.4 O ystyried y manteision posibl a amlinellir yn y tabl, byddem yn ei gwneud yn ofynnol i ddeiliad y rhyddfrait wneud y gwaith paratoadol a fyddai'n angenrheidiol i'r rhyddfrait gael ei rhannu pan fydd yn cael ei disodli yn 2022. Ni fyddai gwneud y gwaith paratoadol hwn yn pennu'r penderfyniad yn y dyfodol i symud ymlaen i rannu ymlaen llaw, ond byddai angen gwneud y penderfyniad cyn caffael y rhyddfrait newydd hwnnw a byddai angen i'r penderfyniad ystyried y farn a fynegwyd wrth ymateb i'r ymgynghoriad hwn.

Dull	Un rhyddfrait	Dwy rhyddfrait lai neu fwy
Manteision	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gwasanaethau cydlyn, integredig i deithwyr. Mae'n haws cydlynu amserlenni a chynnig cysylltiadau da rhwng gwasanaethau pan fyddant yn cael eu cynllunio gan un gweithredwr.</li> <li>• Lleihau dyblygu: Rhan bwysig o'r rhesymeg dros gyfuno rhyddfrefiniau yn y dechrau oedd cynnig un darparwr ar y rheilffyrdd prysur sy'n cyrraedd gorsaf Paddington. Bydd hyn yn newid pan fydd gwasanaethau Crossrail yn dechrau gweithredu i'r gorllewin o Paddington.</li> <li>• Effeithlonrwydd: Gall costau gorbenion sefydlog gael eu taenu ar draws ystod ehangach o weithgareddau.</li> <li>• Gwytnwch: Yn nodweddiadol bydd gan sefydliad mwy gronfa fwy o adnoddau (ariannol, staff, stoc cerbydau ac ati) i alw arnynt mewn amgylchiadau heriol.</li> <li>• Integreiddio: Lleihau'r nifer o gysylltiadau posibl i sefydliadau allanol wrth ymwneud â'r diwydiant rheilffyrdd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ffocws y farchnad: Potensial i ryddfrefiniau llai roi mwy o sylw a theilwrio gwasanaethau yn fwy clos yn ôl y llwybrau unigol a'r marchnadoedd y maent yn eu gwasanaethu. Gall hyn eu galluogi i ddarparu gwell gwasanaeth a thrwy hynny gynyddu bodlonrwydd teithwyr a'u niferoedd yn fwy cyflym.</li> <li>• Eu gwneud yn ddeniadol i'r farchnad ymgeisio am ryddfrefiniau: Er nad yw hyn yn ddiben ynddo ei hun, mae er budd y teithwyr a'r trethdalwyr gweld cystadleuaeth iach pan fydd rhyddfrait yn cael ei chynnig ar dendr. Mae cystadleuaeth am ryddfrait yn ddiweddar wedi sicrhau gwelliannau sylweddol i deithwyr ar lai o gost i'r trethdalwr. Trwy leihau'r amlygiad i risg ariannol lwyr gydag un contract, gall fod yn bosibl denu amrywiaeth ehangach o ymgeiswyr a thrwy hynny sicrhau gwell canlyniad o'r broses gystadleuol.</li> <li>• Cystadleuaeth: Byddai rhai dewisiadau ar gyfer rhannu'r rhyddfrait yn arwain at gystadleuaeth uniongyrchol ar lwybrau penodol, a all gynnig mwy o ddewis i deithwyr o ran ansawdd y gwasanaeth a/neu brisiau.</li> </ul>

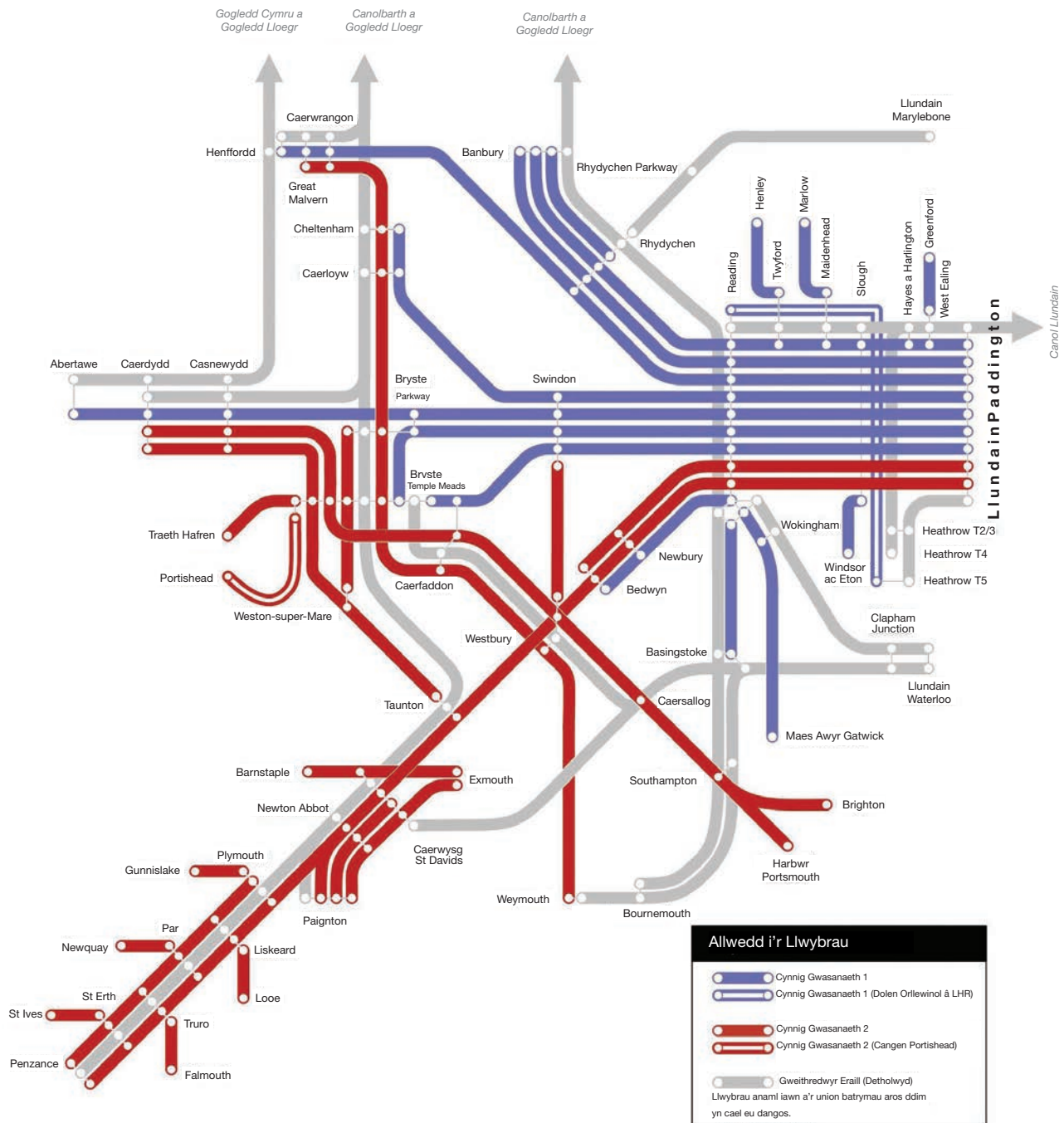
Dull	Un rhyddfrait	Dwy ryddfrait lai neu fwy
Anfanteision	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maint ac amrywiaeth: Mae rhyddfrait y Great Western yn amrywiol iawn o ran y marchnadoedd y mae'n eu gwasanaethu. Er bod deiliad y rhyddfrait bresennol wedi gwneud ymdrech reoli sylweddol i fodloni anghenion y llwybrau a'r marchnadoedd gwahanol y mae'n eu gwasanaethu, mae'n anos cyflawni hyn mewn rhyddfrait fawr ac amrywiol.</li> <li>• Diffyg arbedion ar sail maint: Mae peth tystiolaeth academaidd i awgrymu y gall rhyddfrait y Great Western fod wedi tyfu yn fwy na'r maint mwyaf effeithlon i ryddfrait, yn arbennig mewn rhwydwaith sydd mor amrywiol yn ddaearyddol.</li> <li>• Graddfa'r risg ariannol: Bydd refeniw blynyddol y Great Western yn fuan iawn dros £1 biliwn, sy'n golygu bod risg gynyddol y gall graddfa'r risg a'r amlygrwydd ariannol beidio â bod yn ddeniadol i ddarpar ymgeiswyr am y rhyddfrait, a all leihau'r nifer o ymgeiswyr posibl, gan arwain at ei gwneud yn anos i gael y canlyniadau gorau i deithwyr a gwerth am arian i drethdalwyr o gystadleuaeth am y rhyddfrait.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cydlynu: Gall fod yn anos cydlynu gwasanaethau rhwng rhyddfreiniau gwahanol, e.e. darparu bylchau cyson rhwng gwasanaethau neu gysylltiadau da. Pan oedd gwasanaethau llinell cangen Dyfnaint a Chernyw ar wahân i wasanaethau intercity i Lundain, roedd y cysylltiadau rhwng y grwpiau gwasanaeth hyn yn wael, ond fe wnaethant wella pan ffurfiwyd y rhyddfrait Great Western integredig. Bydd rhyddfreiniau ar wahân yn creu mwy o ryngwynebau i randdeiliaid, gallai wneud gweithrediadau rhwydwaith yn fwy cymhleth, a gallai ofyn am gytundeb gan fwy o sefydliadau cyn gwneud unrhyw newidiadau angenrheidiol.</li> <li>• Cymhlethdod i deithwyr: Pan fydd nifer fawr o weithredwyr yn cystadlu ar yr un llwybr, gall y canlyniad fod yn strwythur prisiau cymhleth iawn a safonau gwasanaeth gwahanol. Gall gweithredwyr sy'n cystadlu geisio amseru trenau neu aros mewn gorsafoedd unigol i sicrhau mantais gystadleuol iddynt eu hunain yn fwy nag i gynnig gwasanaeth rhesymegol. Mae risg y bydd y fantais o gael dewis o ran prisiau a safonau gwasanaeth yn cael eu gorbwyso gan gymhlethdod y nifer o ddewisiadau sydd ar gael.</li> <li>• Aneffeithlonrwydd: Gorbenion cost sefydlog e.e. prif swyddfeydd, yn gorfod cael eu gwasgaru dros ystod lai o wasanaethau.</li> <li>• Gwynnwch: Gall rhyddfreiniau llai sy'n canolbwyntio ar lwybrau penodol fod mewn sefyllfa waeth i ymateb i amgylchiadau heriol.</li> </ul>

3.5 Yn ogystal ag ystyried y manteision ac anfanteision posibl wrth rannu'r rhyddfrait bresennol, rydym wedi gwneud peth gwaith cychwynnol i ystyried ffyrdd gwahanol y gellid rhannu'r rhyddfrait. Byddai angen i unrhyw raniad arwain at ryddfrefiniau a fyddai:

- Yn rhesymegol o ran y marchnadoedd a'r llwybrau y byddent yn eu gwasanaethu a'r fflyd o drenau y byddai angen iddynt eu gweithredu;
- Yn glir a rhesymegol i deithwyr;
- Yn ddigon mawr i fod yn gynaliadwy ac effeithlon yn ariannol, ond hefyd yn ddigon bach fel y gellid eu rheoli a'u bod yn ddeniadol i'r farchnad sy'n ymgeisio am ryddfrefiniau;
- Hyfyw yn weithredol: Byddai angen i bob rhyddfrait unigol fod â chyfleusterau depo addas yn ei hardal, ac yn ddelfrydol byddent yn cynnal fflyd o gerbydau sydd mor debyg i'w gilydd â phosibl;
- Lleihau'r rhyngwynebau i awdurdodau lleol a phartneriaethau menter lleol sydd â diddordeb mewn datblygu gwasanaethau rheilffordd a gorsafoedd lleol, Network Rail a rhanddeiliaid eraill;
- Lleihau'r potensial am unedau busnes gyda nifer fawr o setiau o amodau a thelerau i staff.

3.6 Mae'r map canlynol yn dangos un dewis posibl ar gyfer rhannu'r rhyddfrait yn ddwy, i gynnwys:

- Un rhyddfrait, yn las ar y map isod, yn canolbwyntio ar y marchnadoedd intercity rhwng Llundain a Bryste, De Cymru a'r Cotswolds, gwasanaethau llinell faesdrefol allanol a changhennau yn Nyffryn Tafwys, gwasanaethau maes awyr a gwasanaethau posibl yn y dyfodol yn defnyddio'r ddolen reilffordd orllewinol i Heathrow;
- Rhyddfrait arall, mewn coch ar y map isod, yn cynnig gwasanaethau pellter mawr rhwng Llundain, Wiltshire, Gwlad yr Haf, Dyfnaint a Chernyw (gan gynnwys y trên cysgu), ynghyd â'r gwasanaethau rhanbarthol a lleol ar draws rhannau canolog a de orllewinol ardal y rhyddfrait, gan gynnwys gwasanaethau posibl yn y dyfodol i Portishead ac elfennau eraill o gynllun 'MetroWest'. Gall hyn gynnwys y gwasanaethau rhwng Paddington, Newbury a Bedwyn, oherwydd, er eu bod yn mynd yn dda â gwasanaethau eraill Dyffryn Tafwys, efallai bod potensial i'r gwasanaethau Newbury a Bedwyn gael eu hintegreiddio gyda'r gwasanaethau intercity pellter mwy sy'n gweithredu ar hyd yr un llwybr.



**CWESTIWN 2 YR YMGYNGHORIAD:**

a) A ydych yn cytuno neu anghytuno â'r cynigion a amlinellir uchod i rannu rhyddfrait y Great Western yn ddwy ryddfrait lai?

- Cytuno
- Anghytuno
- Dim barn

b) Pam?



3.7 Yn ychwanegol at y cwestiwn a ddylid rhannu'r rhyddfrait, rydym hefyd wedi dynodi rhai dewisiadau posibl am newidiadau i ffiniau daearyddol y rhyddfrait. Bydd y dewisiadau hyn yn parhau yn berthnasol os bydd y rhyddfrait yn cael ei chadw yn un rhyddfrait fawr integredig neu ei rhannu yn rhyddfrefiniau llai. Y dewisiadau hyn yw:

- Cangen Greenford. Mae rhai rhanddeiliaid wedi holi a fyddai cangen Greenford yn cael ei gwasanaethu orau yn y dyfodol gan ryddfrait y Great Western neu a ellid dadlau dros ei hymgorffori yn rhyddfrait Chiltern, sydd i'w hail osod yn 2021. Mae Chiltern yn gweithredu fflyd fawr o drenau diesel tebyg o'i depot gerllaw yn Wembley ac felly gallai fod mewn sefyllfa dda i weithredu'r gwasanaeth hwn yn y dyfodol.
- Brighton. Mae'r rhyddfrait Great Western bresennol yn gweithredu ychydig o wasanaethau trwodd o Brighton i Southampton, Caersallog, Bryste a thu hwnt. Er bod y gwasanaethau hyn yn cynnig cysylltiadau uniongyrchol defnyddiol i arfordir y de ac oddi yno, maent yn anaml ac yn cyfrannu at batrwm gwasanaeth afreolaidd rhwng Brighton, Chichester a Southampton. Gallai trosglwyddo'r rhan Brighton-Southampton o'r gwasanaethau hyn i'r olynydd i'r rhyddfrait Thameslink, Southern a Great Northern (TSGN) ganiatáu i batrwm gwasanaeth mwy cyson ac amlach gael ei weithredu ar y llwybr hwn. Gallai trenau trydan ddisodli rhai diesel rhwng Southampton a Brighton, gan gynnig mwy o seddi nag y mae'r rhyddfrait Great Western yn ei ddarparu heddiw a rhyddhau trenau diesel i roi mwy o le i deithwyr ar lwybrau craidd eraill yn rhyddfrait y Great Western. Petai gwasanaethau GWR i/o Brighton yn cael eu tynnu yn ôl, byddem yn gofyn i'r rhyddfrait TSGN gynnal digon o le rhwng Brighton, Portsmouth a Southampton. Gall dadleuon gwahanol fod yn berthnasol yn ystod yr wythnos, pan fydd y gwasanaethau yma yn darparu gwasanaeth cymudol i/o Brighton, a lle gall gwasanaethau tu hwnt i Southampton fod yn llai pwysig; ac ar benwythnosau, pan all y gwasanaethau yma fod yn bwysicach i deithwyr hamdden sy'n teithio pellter hwy sy'n dymuno osgoi newid trên.

### **CWESTIWN 3 YR YMGYNGHORIAD:**

a) Gan roi rhesymau, a ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r dewisiadau a amlinellir uchod ar gyfer:

- Trosglwyddo gwasanaethau cangen Greenford i ryddfrait Chiltern;
  - Cytuno
  - Anghytuno
  - Dim barn
- Trosglwyddo rhan Brighton-Southampton o'r gwasanaeth Great Western Bryste – Caersallog – Southampton – Brighton i ryddfrait Thameslink, Southern a Great Northern;
  - Cytuno
  - Anghytuno
  - Dim barn

b) Pa leoliadau neu lwybrau eraill, yn eich barn chi, ddylai gael eu hystyried i'w hychwanegu at y rhyddfrait neu eu trosglwyddo i ryddfrait arall, a pham?

## Beth yn fwy ellid ei wneud i hyrwyddo gwell integreiddio rhwng ‘trac’ a ‘thrên’?

3.8 Mae cydweithio clos rhwng Network Rail a gweithredwyr rhyddfrefnau yn allweddol wrth ddarparu gwasanaeth diogel a dibynadwy i deithwyr. Mae cydweithio effeithiol yn gofyn am arweiniad cryf i annog a dangos yr ymddygiad cywir, a phwyslais ar anghenion teithwyr trwy bob un o'r sefydliadau, gyda'r nod yn y pen draw o gyflawni atebolrwydd clir, amcanion sy'n cyd-fynd â'i gilydd a gweithio ar y cyd. Mae deiliad presennol y rhyddfrait ar Lwybr Gorllewinol Network Rail eisoes wedi gwneud ymdrechion sylweddol yn y cyfeiriad hwn, gan gynnwys trwy eu Cytundeb Fframwaith Cynghrair a sefydlu Bwrdd Goruchwylio'r Lwybr Gorllewinol, sy'n cynnwys Network Rail a chynrychiolwyr o'r gweithredwyr trenau ar y llwybr a chynrychiolydd o Ffocws ar Drafnidiaeth.

3.9 Mae'r agweddau pwysig o gydweithio rhwng Network Rail a gweithredwyr rhyddfrefnau yn cynnwys:

- Gweithrediadau o ddydd i ddydd, lle mae cydweithio yn helpu i'r rheilffordd gael ei rhedeg yn llyfn. Mae hyn yn arbennig o bwysig pan fydd amhariad ar y gwasanaeth, er mwyn rhoi gwybodaeth glir a chywir i deithwyr ac adfer gwasanaethau mor gyflym ag sy'n bosibl i leihau'r amhariad;
- Cysoni amcanion a thargedau rhwng y gweithredwr a Network Rail, e.e. ar dargedau prydlondeb;



- Cynnal a gwella'r rhwydwaith: Mae ar Network Rail angen mynediad at y rhwydwaith i wneud gwaith cynnal a chadw a gwella, sy'n golygu bod adegau pan na all gwasanaethau teithwyr weithredu neu eu bod yn llai aml. Gall peirianwaith presennol y diwydiant i gytuno ar y mynediad hwn arwain at weld cymhelliant Network Rail a gweithredwyr teithwyr yn gwrthdaro. Gall cydweithio ganiatáu i well penderfyniadau 'diwydiant cyfan' gael eu gwneud er budd y teithwyr, e.e. torri i lawr ar wasanaethau olaf rhai dyddiau o'r wythnos pan fydd y galw yn brin er mwyn i wasanaethau hwyrach weithredu ar ddyddiau eraill pan fydd y galw am wasanaethau'n hwyr y nos yn uwch.
- Cynllunio a chyflawni cynlluniau gwella mawr: Mae llawer o gynlluniau diweddarau rheilffyrdd mwy cymhleth yn gofyn am gyfuniad o newidiadau i'r seilwaith, sy'n cael eu cynllunio a'u cyflawni gan Network Rail fel arfer, a newidiadau i'r gwasanaeth trên, y mae deiliad y rhyddfrait yn gyfrifol amdanynt. Bydd cyflawni hyn yn llwyddiannus yn dibynnu ar integreiddio'r agweddau hyn trwy gydol y cynllun gwella. Gall rheoli'r rhyngwynebau hyn mewn gwelliannau mawr fod yn heriol, yn arbennig pan fydd nifer o sefydliadau yn cymryd rhan, a gall unrhyw newid i un agwedd ar y prosiect gael canlyniadau sylweddol i eraill. Bydd cael un ochr ag atebolrwydd cyffredinol am gyflawni'r deilliannau a fwriadwyd ar gynlluniau o'r fath yn cynorthwyo'r broses o gyflawni'n llwyddiannus.

3.10 Byddwn yn disgwyl i'r rhyddfrait Great Western nesaf adeiladu ymhellach ar y cydweithio sy'n bodoli gyda Network Rail, a allai gynnwys dull partneriaeth ar y cyd cryfach i ddatblygu a dylunio cynlluniau gwella gwasanaeth trên a seilwaith yn y dyfodol.

#### **CWESTIWN 4 YR YMGYNGHORIAD:**

- a) Beth, yn eich barn chi, yw'r prif sialensiau y gellid ymdrin â nhw trwy fwy o gydlynu ac integreiddio rhwng gweithredwr y trên a Network Rail?
- b) Beth, yn eich barn chi, ddylai fod yn flaenoriaethau yn y dyfodol i weithio cryfach mewn partneriaeth rhwng gweithredwr y rhyddfrait a Network Rail?

### **Pa bryd mae'r amser gorau i redeg cystadleuaeth rhyddfrait?**

3.11 Mae'r rhyddfrait bresennol yn dod i ben ar 31 Mawrth 2019. Nid yw hwn yn amser delfrydol i gynllunio ar gyfer newid posibl yn neiliad y rhyddfrait gan ei fod yng nghanol rhaglen fawr o newid, sydd i fod i gael ei chwblhau erbyn Rhagfyr 2019. Mae'r cytundeb rhyddfrait presennol yn cynnwys dewis i ymestyn y rhyddfrait o gyfnod o hyd at flwyddyn ac rydym eisoes wedi dynodi yn ein hamserlen rhyddfrait gyhoeddedig ein bod yn debygol o ddefnyddio'r dewis hwn. Byddai cynnal parhad y gweithredwr trwy'r cyfnod hwn yn helpu i sicrhau bod trenau newydd a newidiadau i amserlenni yn cael eu gweithredu mor llyfn â phosibl, a bod yr amharu ar deithwyr yn ystod y gwaith diweddarau yn cael ei leihau. Rydym yn awr yn cadarnhau y byddwn yn defnyddio'r dewis hwn. Bydd hyn yn golygu y bydd y rhyddfrait bresennol yn rhedeg hyd Ebrill 2020.

3.12 Roeddem yn tybio i gychwyn y byddem yn rhedeg cystadleuaeth am ryddfrait newydd, tymor hir, i ddechrau yn Ebrill 2020 pan fydd y rhyddfrait bresennol yn dod i ben. Ond, wrth i ni ddechrau ein paratodau cynnar ar gyfer y gystadleuaeth rhyddfrait, fe wnaethom ddynodi nifer o resymau pam na fyddai hyn er budd y teithwyr a'r cymunedau a wasanaethir gan y rhyddfrait yn y tymor hir. Gwelsom nifer o resymau pam y gallai cynnal parhad gweithredwr y rhyddfrait, am gyfnod ychwanegol o tua dwy flynedd, alluogi gwell canlyniad tymor hir i deithwyr:

- Ar gyfer rhyddfrait yn dechrau yn Ebrill 2020, byddai'r ymgeiswyr yn paratoi eu ceisiadau mewn cyfnod o newid sylweddol, ac ni fyddai ganddynt unrhyw wybodaeth am sut y bydd y newidiadau hyn yn effeithio ar y galw gan deithwyr. Gyda chymaint o ansicrwydd, mae'n debygol y bydd ymgeiswyr yn ofalus, ac efallai na fydd cystadleuaeth gynnar yn sicrhau'r ceisiadau gorau posibl; naill ai cynigion llai uchelgeisiol ar gyfer gwelliannau i'r gwasanaeth, neu bris salach am y rhyddfrait. Mae'r cyntaf yn arwain at lai o fanteision i deithwyr, ac mae'r olaf yn golygu bargaen waelach i'r trethdalwyr. Gallai paratoi ymgais ar hyn o bryd, os bydd yn dewis cyflwyno cais, dynnu sylw deiliad y rhyddfrait presennol mewn cyfnod pan fydd yn holl bwysig iddo ganolbwyntio ar sicrhau bod y newidiadau cymhleth yn ystod 2018 a 2019 yn cael eu gweithredu yn llwyddiannus, gan amharu cyn lleied â phosibl ar deithwyr.
- Nid yw rhaglen wella seilwaith Network Rail ar gyfer 2019 ac ymlaen wedi ei setlo eto, ac mae angen rhagor o waith datblygu ar nifer o brosiectau posibl pwysig yn ardal rhyddfrait y Great Western cyn y gellir penderfynu symud ymlaen ar y prosiectau hynny. Byddai'n rhaid i'r fanyleb ar gyfer rhyddfrait yn cychwyn yn 2020 fod yn seiliedig ar allu'r seilwaith ar gyfer Ebrill 2020, ond gallai hyn olygu colli cyfleoedd i sicrhau gwelliannau i'r gwasanaeth trên trwy'r gystadleuaeth. Gallai gohirio'r gystadleuaeth am tua 2 flynedd roi amser i benderfyniadau gael eu gwneud am gynlluniau gwella at y dyfodol, gan ganiatáu i'r buddion a fwriedir o gynlluniau o'r fath gael eu sicrhau trwy'r gystadleuaeth nesaf.
- Mae nifer sylweddol o gynlluniau gwella posibl sy'n bwysig yn lleol, ond a all fod yn anodd eu blaenoriaethu ymhlith cynlluniau cenedlaethol eraill yn gynnar yn y 2020au. Pan fydd awch i ddynodi cyllid lleol i gyflwyno cynlluniau o'r fath ynghynt, gallai rhyddfrait byr arall alluogi hyrwyddwyr cynlluniau lleol (gyda chefnogaeth addas gan Network Rail, deiliad y rhyddfrait ac eraill) i ddatblygu cynigion a phe cynnau ariannu ar gyfer gwelliannau i seilwaith mewn pryd i fod yn sail i'r fanyleb gwasanaeth ar gyfer y gystadleuaeth nesaf am y rhyddfrait.
- Petai'r penderfyniad yn cael ei wneud i rannu'r rhyddfrait, byddai paratoi ar gyfer y rhannu yn golygu llawer o waith, fel aildrefnu'r rhyddfrait yn unedau busnes ar eu traed eu hunain, gyda gweithluoedd, fflyd o drenau a chontractau gyda chyflenwyr ar wahân. Byddai hefyd yn cymryd amser sylweddol i'w gwblhau yn effeithiol, yn arbennig i sicrhau bod trafodaethau ystyrlon gyda'r gweithlu presennol a'u cynrychiolwyr am oblygiadau'r rhannu. Bydd parhau am gyfnod pellach gyda'r gweithredwr presennol yn rhoi amser i hyn ddigwydd. Byddai o fudd i'r gystadleuaeth am y rhyddfrait yn y dyfodol gael rhaniad i unedau busnes ar wahân gyda chofnod masnachu sydd wedi ei sefydlu.



- 3.13 Byddwn felly yn dechrau trafodaethau gyda'r gweithredwr rhyddfrait presennol, gyda golwg ar drafod amodau iddynt barhau i weithredu'r rhyddfrait am ddwy flynedd arall o Ebrill 2020. Rydym yn disgwyl cynnwys dewis i'r Adran ymestyn am gyfnod arall o hyd at ddwy flynedd, sy'n gyson ag argymhellion adolygiad annibynnol Brown i ryddfrenio yn 2012. Bydd hyn yn rhoi hyblygrwydd i ymdrin ag amgylchiadau na ellir eu rhagweld ar hyn o bryd, ac addasu'r amserlen ryddfrenio i gynnal llif cyson o gystadlaethau.
- 3.14 Nid ydym, ar hyn o bryd, yn diystyru'r posibilrwydd o redeg cystadleuaeth am ryddfrait newydd i ddechrau yn 2020, a byddwn yn cadw'r dewis i fynd yn ôl at gystadleuaeth os na allwn negodi manteision sylweddol i deithwyr gyda'r gweithredwr presennol ar bris derbyniol i drethdalwyr.



## 4. Blaenoriaethau allweddol ar gyfer y fanyleb i'r rhyddfrait





## Cyflwyniad

- 4.1 Mae'r Bennod hon yn nodi ein barn fel y mae'n cael ei ffurfio am rai blaenoriaethau penodol ar gyfer manyleb rhyddfrait y Great Western trwy'r 2020au i ymgynghori arnynt, fe'u cafwyd trwy drafodaethau sylweddol gyda rhanddeiliaid ar draws ardal y rhyddfrait. Gwahoddwn farn ar y blaenoriaethau yr ydym wedi eu dynodi, ac ar ba faterion y dylem symud ymlaen ar frys yn y cyfnod parhad o ddwy flynedd a ragwelir o Ebrill 2020. Pan fydd rhoi manyleb ar gyfer gwelliannau penodol yn gallu golygu cynnydd yn y cymhorthdal i'r rhyddfrait neu ostyngiad yn y premiwm a delir i'r llywodraeth, bydd raid i ni gael ein bodloni bod y cynnydd yn y cymhorthdal neu'r premiwm a gollir yn cynrychioli gwerth da am arian, ac yn cefnogi ein hamcanion tymor hir ar gyfer y rhyddfrait.

## Gwasanaeth trenau a datblygu amserlenni yn y dyfodol

### Gwelliannau o ran amlder

- 4.2 Dynododd ein trafodaethau cychwynnol gyda'r rhai sydd â diddordeb yn rhyddfrait ardal y Great Western amrywiaeth eang o ddyheadau o ran gwelliannau mewn amlder a gwelliannau eraill i'r amserlen. Yn unol â'n dull arferol, byddwn yn gweithio'n glos gyda Network Rail i ddynodi pa ddyheadau all fod yn ddichonol o fewn gallu'r seilwaith rheilffordd presennol heb gael effaith niweidiol ar berfformiad, a pha rai fyddai'n gofyn am ryw ffurf ar newid ffisegol i'r seilwaith. Bydd angen i'n hasesiad hefyd ystyried i ba raddau y mae'n addas ar gyfer y galw presennol a'r galw tebygol yn y dyfodol am wasanaethau llwythi ar draws y rhwydwaith.
- 4.3 Pan fydd gwelliannau posibl o ran amlder a gwelliannau eraill i'r amserlen yn debygol o fod yn ddichonol yn y seilwaith presennol, byddwn hefyd yn asesu a ydynt yn debygol o gynnig digon o fuddion i gyfiawnhau unrhyw gymhorthdal ychwanegol gan y trethdalwr, ac a fyddai'n fforddiadwy o fewn y cyllid cyhoeddus cyffredinol sydd ar gael. Byddwn yn defnyddio'r dadansoddiad hwn yn sail ar gyfer manyleb ein gofynion gwasanaeth trên sylfaenol ar gyfer y cyfnod o 2020 ymlaen.

### **CWESTIWN 5 YR YMGYNGHORIAD:**

- (a) Pa lwybrau, yn eich barn chi, allai gael budd o welliannau i amlder trenau?
- (b) Pa amseroedd o'r dydd neu'r wythnos y mae angen y gwelliannau yma?
- (c) Pam?
- (d) Os mai'r unig ffordd o gael trenau cyntaf cynharach neu drenau olaf hwyrach fyddai torri ar wasanaethau ar amseroedd eraill o'r wythnos neu flwyddyn er mwyn i Network Rail fedru cynnal gwaith cynnal a chadw hanfodol, pa amseroedd fydddech chi'n eu hawgrymu?

4.4 Pan fyddai gwelliannau posibl yn gofyn am newid i'r seilwaith, mae'n annhebygol y byddem yn gallu eu cynnwys yn y fanyleb am dymor rhyddfrait o ddwy flynedd oni bai bod cynllun clir ar gyfer ariannu a chwblhau'r newid i'r seilwaith. Ond, credwn y dylai cefnogi datblygu cynlluniau gwella seilwaith posibl fod yn flaenoriaeth allweddol i'r deiliad rhyddfrait nesaf, gan gynnwys y rhai a hyrwyddir gan awdurdodau lleol neu hyrwyddwyr trydydd parti eraill, a gweithio gyda Network Rail ar ddynodi ffynonellau ariannol sy'n drydydd bartion. Byddwn felly yn ystyried sut y gall y fanyleb ar gyfer y rhyddfrait nesaf gefnogi datblygu cynlluniau gwella a hyrwyddir yn lleol orau, gan ganolbwyntio ar y cynigion hynny sy'n bodloni galw lleol a ddynodwyd yn glir, ac sydd â rhagolygon realistig o gael blaenoriaeth gan gyllidwyr lleol a chynnig gwerth da am arian. Rhoddir rhai enghreifftiau isod:

- Tasglu Peninsula Rail (PRTF): Grŵp yn cynnwys awdurdodau lleol a phartneriaethau menter lleol o bob rhan o benrhyn de orllewinol Lloegr, sydd wedi datblygu cynigion o gwmpas tair prif thema: gwynwch a dibynadwyedd, amseroedd teithio cyflymach a chysylltiadau, a digon o le a moethusrwydd. Mae Network Rail a deiliad presennol y rhyddfrait eisoes wedi bod yn gweithio gyda'i gilydd yn dilyn cyhoeddi adroddiad "Closing the Gap" PRTF a byddwn yn disgwyl cydweithio pellach fel sail i benderfyniadau seilwaith yn y dyfodol yn yr ardaloedd yma.
- MetroWest: Cynllun sy'n cael ei hyrwyddo gan y West of England Combined Authority (WECA), i ddarparu gwasanaethau bob hanner awr i'r rhan fwyaf o orsafoedd lleol yn ardal Bryste, yn ogystal ag adfer gwasanaethau teithwyr i Portishead ac agor gorsafoedd newydd eraill. Yn amodol ar i'r hyrwyddwyr lleol benderfynu symud ymlaen â'r cynllun hwn, byddwn yn gweithio gyda nhw i gyflawni'r gwelliannau a gynlluniwyd i'r gwasanaeth. Rydym hefyd yn archwilio'r potensial i'r gwasanaethau MetroWest newydd gael eu hymestyn tu hwnt i'r gorsafoedd a gynllunnir ar hyn o bryd, i gyrraedd Caerloyw a Westbury. Byddwn yn gofyn am gynigion gan y deiliad rhyddfrait presennol i ganfod y cerbydau ychwanegol fyddai'n ofynnol ar gyfer estyniadau o'r fath.
- Devon Metro: Cynllun sy'n cael ei hyrwyddo gan Gyngor Sir Dyfnaint i wella gwasanaethau rheilffordd lleol o gwmpas Caerwysg trwy adeiladu gorsafoedd newydd a darparu gwasanaethau amlach a chyson ar lwybrau sy'n arwain i Gaerwysg.
- Okehampton: Cynllun i gychwyn gwasanaethau teithwyr cyson, trwy'r flwyddyn rhwng Okehampton a Chaerwysg, gan gynnwys gorsaf newydd bosibl yn Okehampton Parkway, fel rhan o'r cysyniad "Devon Metro" ehangach. Byddwn yn gofyn am gynigion gan ddeiliad presennol y rhyddfrait i dreialu gwasanaeth trwy'r wythnos, trwy'r flwyddyn ar lwybr Okehampton.
- Metro Tavistock a Plymouth: Mae Cyngor Sir Dyfnaint yn arwain prosiect i ail agor darn 5.5. milltir o linell rheilffordd a adawyd rhwng Bere Alston a Tavistock, er mwyn galluogi cyflwyno gwasanaethau rheilffordd rhwng Tavistock a Plymouth, ac mae Cyngor Dinas Plymouth a phartneriaid lleol wedi dechrau ystyried sut y gallai cynllun o'r fath fod yn rhan o gysyniad ehangach o 'Fetro Plymouth'.





- Tasglu Llinell North Cotswold: Mae'r Tasglu hwn a sefydlwyd yn ddiweddar yn tynnu awdurdodau lleol a phartneriaid eraill â diddordeb yn llwybr Gogledd y Cotswolds rhwng Rhydychen, Caerloyw a Henffordd at ei gilydd. Ei nod yw datblygu cynigion ar gyfer teithiau cyflymach ac amlach i Lundain ac oddi yno.
- Bourne End: Cynllun i newid patrwm y traciau yn Bourne End er mwyn galluogi gwasanaeth uniongyrchol bob hanner awr i weithredu rhwng Maidenhead, Bourne End a Marlow.

4.5 Mae cynlluniau hefyd ar gyfer nifer o ddolenni rheilffordd newydd o bwys fydd yn effeithio ar y rhyddfrait sy'n debygol o gael eu gorffen yn y 2020au, yn amodol ar benderfyniadau am gyllido. Y rhain yw'r ddolen orllewinol newydd i Faes Awyr Heathrow, gwasanaethau rheilffordd East-West Rail rhwng Rhydychen, Milton Keynes a Bedford, a gorsaf gyfnewid newydd ar gyfer gwasanaethau High Speed 2 a Crossrail yn Old Oak Common. Byddem yn disgwyl ei gwneud yn ofynnol i ddeiliad y rhyddfrait gydweithio a chefnogi datblygu'r cynigion hyn.

#### **CWESTIWN 6 YR YMGYNGHORIAD:**

- a) A ydych yn hyrwyddo cynllun gorsaf neu linell newydd sydd â gobaith gwirioneddol o gael ei ariannu? Os felly, rhowch fanylion cryno yma
- b) Pa gamau fydddech chi'n hoffi i ddeiliad y rhyddfrait eu cymryd er mwyn cefnogi datblygu'r cynllun hwn?

## Gwasanaethau cynnar y bore, hwyr y nos a phenwythnosau

- 4.6 Ar draws ardal y rhyddfrait mae nifer o lwybrau lle mae rhanddeiliaid wedi dynodi'r angen am:
- Drenau cyntaf cynharach neu drenau olaf hwyrach;
  - Cynnal amllder 'y dydd' ymhellach i'r nos;
  - Gwelliannau sylweddol i wasanaethau penwythnos, ar ddydd Sul yn arbennig, pan na fydd y gwasanaeth trên wedi cyd-fynd â newidiadau ehangach ym mhatrymau teithio pobl ar y penwythnos; ac
  - Ar lwybrau lle mae traffig gwyliau tymhorol yn tra-arglwyddiaethu, gwasanaethau ychwanegol ar adegau tawelach o'r flwyddyn pan fydd gwasanaeth mwy cyfyngedig yn gweithredu ar hyn o bryd, gan adlewyrchu'r galw cyffredinol trymach a'r tymhorau ymwelwyr hwy.
- 4.7 Gyda Network Rail fe fyddwn yn adolygu lefelau gwasanaeth cynnar, hwyr a phenwythnos ar draws y rhyddfrait ac yn archwilio'r ddadl dros bennu gwelliannau pan fydd lefel y gwasanaethau presennol yn ymddangos yn annigonol, a byddwn yn ystyried a fyddwn yn gofyn i'r gweithredwr weithio gyda Network Rail i sicrhau'r amser gorau i'r peirianwyr gael mynediad at y rheilffordd.

## Byrhau amser teithio

- 4.8 Fel y nodir ym Mhennod 1, bydd cyflwyno trenau intercity newydd yn galluogi gwelliannau o ran amser teithio ar lwybrau pellter mawr allweddol yn ystod tymor y rhyddfrait bresennol. Mae dymuniad hefyd i wella amseroedd teithio ymhellach ar rai llwybrau. Byddwn yn archwilio'r potensial i unrhyw rai o'r rhain gael eu cyflawni yn ystod y rhyddfrait nesaf, ond mewn sawl enghraifft byddai gwelliannau o'r fath yn gofyn am naill ai newid i'r seilwaith (sy'n cael ei drin fel arfer trwy broses cynllunio busnes Network Rail) neu ddiwygio sylweddol ar y strwythurau gwasanaeth.
- 4.9 Un enghraifft amlwg yw dymuniad Tasglu Peninsula Rail (PRTF) i gael teithiau cyflymach rhwng Llundain a phenrhyn de orllewinol Lloegr. Mae deiliad y rhyddfrait bresennol eisoes yn gweithio yn glos gyda Network Rail i ddynodi cyfleoedd i wella amseroedd teithio bob yn ychydig trwy ymyraethau wedi eu targedu â'r seilwaith, ond byddai ar gyfleoedd o'r fath angen cyllid newydd i'w gweithredu. Byddem yn disgwyl gweld cydweithio o'r fath yn parhau, ac yn ddelfrydol yn cynyddu ymhellach.
- 4.10 Rydym hefyd yn ymwybodol bod dyheadau'r PRTF wedi arwain at bryderon y gall teithiau pellach yn y dyfodol gael eu cyflymu trwy beidio ag aros mewn gorsafoedd ar hyd y llwybr. I gychwyn, felly, rydym yn dechrau archwilio a oes unrhyw le am newidiadau tymor hwy i'r strwythurau gwasanaeth a gynllunnir a allai alluogi teithiau pellter mawr cyflymach, gan hefyd gynnal yr amllder gwasanaeth a gynllunnir mewn gorsafoedd ar hyd y ffordd. Rydym hefyd yn gwahodd barn ar sut y gallwn gael y cydbwysedd cywir rhwng buddiannau teithwyr pellter hwy a defnyddwyr gorsafoedd yn y canol ar hyd y llwybr.

### **CWESTIWN 7 YR YMGYNGHORIAD:**

a) A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â lleihau amseroedd teithio i gyrchfannau yn y De Orllewin trwy leihau'r nifer o orsafoedd yr arhosir ynddynt?

- Cytuno
- Anghytuno
- Dim barn

b) Pa wasanaethau neu orsafoedd fyddai'n cael budd neu a fyddai dan anfantais oherwydd y dull hwn?

Pam?

c) A oes unrhyw leoliadau penodol neu lwybrau mewn mannau eraill lle gallai fod yn addas lleihau'r nifer o orsafoedd yr arhosir ynddynt er mwyn cyflymu teithiau pellter hwy?

Pam?

### **Cysylltiadau a dolenni uniongyrchol**

- 4.11 Er bod teithwyr yn rhoi gwerth ar fedru gwneud teithiau uniongyrchol, gall rhai teithiau uniongyrchol fod yn cael eu cynnig am resymau gweithredol yn hytrach nag oherwydd bod marchnad benodol yn bodoli, e.e. cysylltu gwasanaethau gyda'i gilydd ar draws Bryste rhwng Great Malvern, Caerdydd, Caerloyw, Westbury, Weston-super-Mare, Taunton a Weymouth. Yn yr achosion hyn, rydym yn annhebygol o barhau cysylltiadau ar draws dinasoedd o'r fath, a gall rhoi hyblygrwydd i'r deiliad rhyddfrait nesaf addasu patrymau gwasanaeth fod yn bwysig wrth gefnogi gwelliannau i'r gwasanaeth a gweithrediadau effeithlon yn y dyfodol.
- 4.12 Ond, rydym yn cydnabod y gall fod dymuniad i gael amrywiaeth ehangach o gyfleoedd i deithio yn uniongyrchol, yn arbennig i Lundain ac oddi yno, ac y gallai hynny ofyn i ddeiliad y rhyddfrait ddatblygu cynigion i'r rhain gael eu gweithredu o bosibl yn y rhyddfrait o 2022.
- 4.13 Pan na fydd yn ddichonol darparu gwasanaethau uniongyrchol, byddwn yn disgwyl i ddeiliad y rhyddfrait ystyried darparu cysylltiadau addas rhwng eu gwasanaethau eu hunain pan fydd hynny'n bosibl, e.e. rhwng gwasanaethau'r brif linell a'r canghennau yn Nyfnaint a Chernyw. Pan fydd cysylltiadau rhwng gwahanol weithredwyr, rydym yn cynnig adeiladu ar y dull a ddefnyddiwyd mewn cystadlaethau rhyddfrait diweddar i chwilio am fwy o gydweithio gyda gweithredwyr eraill a rhanddeiliaid lleol i ddynodi'r cysylltiadau sydd bwysicaf i deithwyr, ac i gydlynu eu hamserlenni pan fydd yn ymarferol i gynnig cysylltiadau cyfleus.



**CWESTIWN 8 YR YMGYNGHORIAD:**

- a) Pa wasanaethau uniongyrchol fel y rhai a ddisgrifir uchod ddylai gael eu cadw yn y rhyddfrait nesaf?  
Pam?
- b) A oes unrhyw orsafoedd eraill yr ydych yn teimlo y dylid cynnig gwasanaethau uniongyrchol rhyngddynt?  
Pam?
- c) Ym mha leoliadau y dylai cysylltiadau rhwng gwahanol wasanaethau gael eu gwella?  
Pam?

**Galw tymhorol ac eithriadol arall am deithio**

- 4.14 Mae llawer o lwybrau a wasanaethir gan ryddfrait y Great Western yn gweld amrywiadau sylweddol yn y galw, e.e. yn ystod cyfnod yr haf a chyfnodau gwyliau eraill, neu yn gysylltiedig â siopa Nadolig, fel marchnadoedd Nadolig Caerfaddon neu Fryste.
- 4.15 Ar gyfer amrywiadau tymhorol y gellir eu rhagweld yn y galw am deithio, rydym yn rhagweld y bydd y fanyleb gwasanaeth trên ar gyfer y rhyddfrait nesaf yn cynnwys rhai gofynion penodol, e.e. ar gyfer newidiadau i batrymau gwasanaeth i adlewyrchu patrymau galw'r haf, gan barhau'r arfer presennol, oni bai bod rheswm da i wneud rhywbeth yn wahanol.
- 4.16 Ar gyfer digwyddiadau arbennig, nid yw'n ddichonol cynnwys gofynion penodol am bob digwyddiad a all ddigwydd ar draws ardal rhyddfrait mor eang, ond byddwn yn cryfhau'r gofyn i'r deiliad rhyddfrait nesaf fod â chynllun clir o ran bodloni anghenion teithwyr sy'n teithio i ddigwyddiadau arbennig ac ohonynt, gan weithio gyda threfnwyr digwyddiadau, yr heddlu a phartneriaid lleol eraill.

**CWESTIWN 9 YR YMGYNGHORIAD:**

Pa wasanaethau trên tymhorol ychwanegol fydddech chi'n eu hystyried yn arbennig o bwysig i'w cadw neu eu gwella yn y rhyddfrait nesaf?  
Pam?

**CWESTIWN 10 YR YMGYNGHORIAD:**

Pa welliannau eraill i'r gwasanaeth trên yr ydych chi'n ystyried y dylid eu cynnwys yn y rhyddfrait nesaf?  
Pam?

### **CWESTIWN 11 YR YMGYNGHORIAD:**

Os ydych yn weithredwr llwythi neu yn cynrychioli'r diwydiant symud llwythi, nodwch eich disgwyliadau am y galw tebygol yn y dyfodol am allu i gludo llwythi ar draws y llwybrau a wasanaethir gan y rhyddfrait.

#### **Seddi a lle i deithwyr**

- 4.17 Dynododd arolygon bodlonrwydd teithwyr a thrafodaethau gyda rhanddeiliaid bod gorlenwi yn bryder allweddol ar ryddfrait y Great Western. Gall y gorlenwi presennol ar rai llwybrau fod yn rhwystr sylweddol o ran twf mewn niferoedd teithwyr yn y dyfodol, gan gynnwys mewn mannau lle mae llawer o bobl ar hyn o bryd yn dewis teithio mewn car. Felly, gall fod "galw cudd" sylweddol, h.y. teithwyr fyddai'n barod i deithio ar y rheilffordd petai lle i ragor o deithwyr deithio yn gyfforddus. Er y bydd y newidiadau sy'n cael eu cyflwyno fel rhan o'r rhyddfrait bresennol hyd at 2020 yn cynnig nifer sylweddol yn fwy o seddi a lle i deithwyr, mae'n debygol y bydd y galw cynyddol tu hwnt i hynny yn gofyn am gerbydau ychwanegol.
- 4.18 Rydym yn cynnig y dylai un flaenoriaeth allweddol ar gyfer y fanyleb i'r rhyddfrait trwy'r 2020au fod yn un o ddarparu digon o le i deithwyr, ac ysgogi a gwneud lle i gynnydd yn y dyfodol, a byddem yn disgwyl i ddeiliad y rhyddfrait ddangos cynnydd ar yr amcan hwnnw yn ystod y cyfnod parhau o ddwy flynedd. Byddwn hefyd yn ystyried a oes dadl dros ddarparu cerbydau ychwanegol ar y trên cysgu Paddington – Penzance 'Night Riviera', y mae'r rhanddeiliaid wedi dweud wrthym ei fod yn brysur iawn yn aml.

#### **Cerbydau**

- 4.19 Erbyn diwedd y rhyddfrait bresennol, bydd nifer sylweddol o gerbydau newydd wedi cael eu cyflwyno a bydd rhai o'r trenau hynaf sy'n gweithredu ar y rhyddfrait ar hyn o bryd wedi cael eu disodli gan drenau mwy modern. Ond, cyflwynwyd rhai o'r trenau a fydd yn aros ar ddiwedd y rhyddfrait yn niwedd yr 1980au a dechrau'r 1990au, a byddant felly yn nesu at ddiwedd yr oes y dyluniwyd hwy ar ei chyfer yn ystod y 2020au. Un mater allweddol i'r rhyddfrait, felly, fydd sicrhau bod yr holl gerbydau ar y rhyddfrait yn bodloni safonau dylunio modern o ran moethusrwydd a chyfleusterau ar y trên. I'r fflyd hyn sy'n aros ar y rhyddfrait, rydym yn rhagweld y bydd angen moderneiddio sylweddol os ydynt yn mynd i barhau i weithredu ymhell i'r 2020au.
- 4.20 Mae disgwyliadau teithwyr o ran ansawdd y cerbydau a'r chyfleusterau arnynt hefyd yn codi, e.e. amlygwyd darparu wi-fi dibynadwy am ddim a chysylltiadau ffôn symudol gan nifer o randdeiliaid, ac mae darparu camerâu cylch cyfyng ar y trên yn dod yn fwy cyffredin fel dull o helpu i leihau troseddau ac ymddygiad gwrthgymdeithasol a galluogi teithwyr i deimlo'n fwy diogel.



- 4.21 Rydym yn bwriadu gofyn i ddeiliad y rhyddfrait ddynodi, asesu a chynghori ar y dewisiadau ar gyfer dyfodol tymor hir y fflydoedd diesel hŷn a fydd yn parhau i weithredu ar y rhyddfrait ar ôl 2020, gan ystyried y cynnydd a ragwelir mewn galw a disgwyliadau teithwyr am amgylchedd o safon uchel ar y trŵn i'r teithwyr gyda chyfleusterau modern. Byddwn hefyd yn ceisio gwelliannau sylweddol o ran y gallu i gysylltu â gwasanaeth symudol ar draws y rhyddfrait gan gynnwys cyflwyno lefelau gwasanaeth gofynnol ar gyfer cyswllt trŵn a'r rhyngrwyd.
- 4.22 Mae safbwyntiau gwahanol yn bodoli hefyd ar ddarparu cerbydau Dosbarth Cyntaf. Yn benodol, mae'n rhaid cael cyfaddawd rhwng darparu cerbydau Dosbarth Cyntaf i'r rhai sydd am eu cael, a darparu digon o seddi a lle i deithwyr eraill. Awgrymodd rhai rhanddeiliaid hefyd y gallai cerbydau Dosbarth Cyntaf fod yn addas ar gyfer gwasanaethau pellter canolig nad ydynt yn ei ddarparu ar hyn o bryd, ar yr amod bod digon o le yn cael ei gadw i deithwyr dosbarth arferol.



**CWESTIWN 12 YR YMGYNGHORIAD:**

- a) Beth, yn eich barn chi, yw'r prif flaenoriaethau y dylem geisio ymdrin â nhw o ran cerbydau?
- b) A oes unrhyw lwybrau nad oes ganddynt gerbydau Dosbarth Cyntaf ar hyn o bryd lle'r ydych yn meddwl y dylid eu darparu?
- c) A ddylai deiliad y rhyddfrait ddarparu gwasanaethau a chyfleusterau penodol ar gyfer
  - a) teithwyr busnes neu b) deuluoedd yn teithio gyda phlant neu c) deithwyr eraill?
- d) Os dylent, rhowch ragor o wybodaeth am yr hyn y dylid ei ddarparu yn eich barn chi
- e) Pa fanteision neu anfanteision, yn eich barn chi, y gallai technolegau blaengar o ran cerbydau eu dwyn, e.e. hydrogen neu fatri?
- f) A oes unrhyw lwybrau a fyddai'n arbennig o addas ar gyfer y dechnoleg flaengar yma?

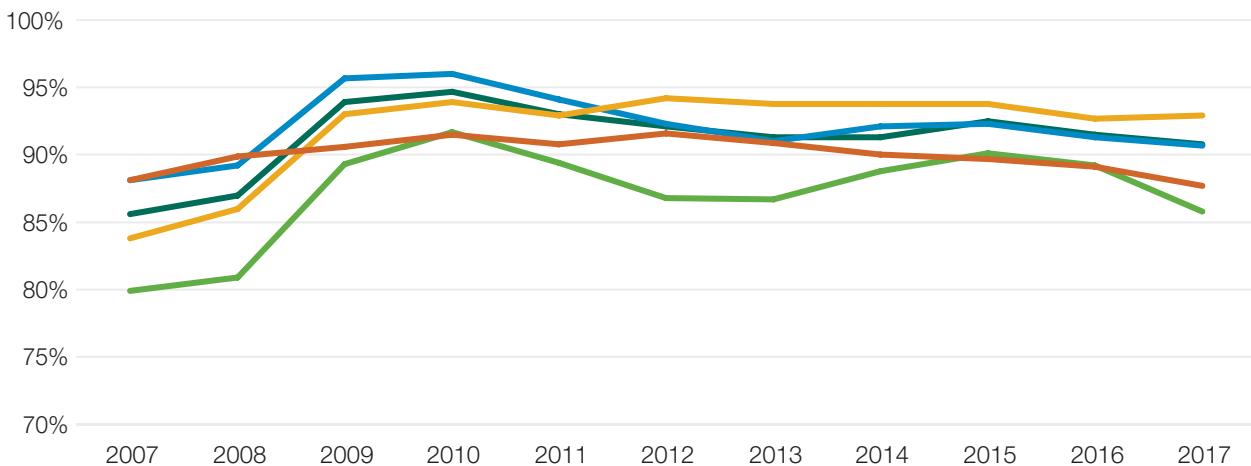
**Dibynadwyedd, prydlondeb a gwytnwch**

4.23 Dengys arolygon teithwyr bod prydlondeb a dibynadwyedd yn flaenoriaethau allweddol i deithwyr ar ryddfrait y Great Western ac ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd. Asesir prydlondeb gwasanaethau trên mewn cymhariaeth â mesur sy'n dangos y canran o drenau sy'n cyrraedd eu cyrchfan o fewn pum munud o'r amser ar yr amserlen (neu o fewn deng munud i wasanaethau pellter mawr), ac fe'i gelwir yn Fesur Perfformiad Cyhoeddus (PPM). Mae'r tabl a'r graff canlynol yn dangos perfformiad y rhyddfrait am y 12 mis hyd at 31 Mawrth 2017 a'r perfformiad dros amser, mewn cymhariaeth â data am y sectorau cenedlaethol perthnasol, o ran y rhyddfrait cyfan ac wedi ei rannu yn ôl grŵp gwasanaeth (Ffynhonnell: ORR).

### Mesur Perfformiad Cyhoeddus (y flwyddyn hyd Fawrth 2017)

Rhyddfrait y Great Western yn gyffredinol: 88.4%	Yr holl weithredwyr rhyddfrait: 91.0%
Dyffryn Tafwys: 88.3%	Llundain a De Ddwyrain Lloegr: 89.3%
Cyflymder Mawr: 83.4%	Pellter Mawr: 90.6%
Rhanbarth y Gorllewin: 91.7%	Rhanbarthol: 93.8%

### Mesur Perfformiad Cyhoeddus (2007 hyd 2017)



#### Great Western PPM

Great Western      Cyflymder Mawr      Dyffryn Tafwys      Rhanbarthol y Gorllewin      Cenedlaethol

- 4.24 Gellir gweld bod prydlondeb a dibynadwyedd wedi gwella yn gyflym ym mlynnyddoedd cynnar y rhyddfrait, ond mae wedi bod yn gwaethgu yn raddol dros y blynyddoedd diwethaf, yn arbennig wrth i'r rhwydwaith fynd yn brysurach ac yn ystod y gwaith diweddar sylweddol sy'n cael ei gyflawni ar nifer fawr o rannau o ardal y rhyddfrait. Bydd cynnal safonau perfformiad da yn parhau i fod yn her y bydd angen i ddeiliad y rhyddfrait weithio gyda Network Rail i ymdrin â hi.
- 4.25 Rydym yn bwriadu nodi targedau heriol ond realistig ar gyfer y rhyddfrait, ar sail y dulliau mesur sydd yn cael eu datblygu ar hyn o bryd gan y diwydiant ar gyfer monitro perfformiad o ran prydlondeb a dibynadwyedd yn ystod y Cyfnod Rheoli rheoleiddiol nesaf (2019-2024) gan gynnwys targedau ar gyfer cyfnodau byr. Mae'n debygol y byddem yn cynnwys cymhelliant ariannol i roi budd masnachol uniongyrchol i ddeiliad y rhyddfrait o gyrraedd y targedau neu i fynd drostynt. Rydym yn bwriadu chwilio am ymrwymiad i gynnal a gwella gwytnwch gweithrediadau'r rhyddfrait yn y cyfnod rhyddfrait nesaf, e.e. trwy sicrhau bod ganddi gynlluniau wrth gefn addas wedi eu cytuno â Network Rail ac y gall eu gweithredu yn gyflym petai amhariad ar y gwasanaeth, yn ogystal â gweithio ar y cyd â Network Rail i gefnogi eu gwaith i wella gwytnwch y seilwaith ffisegol.

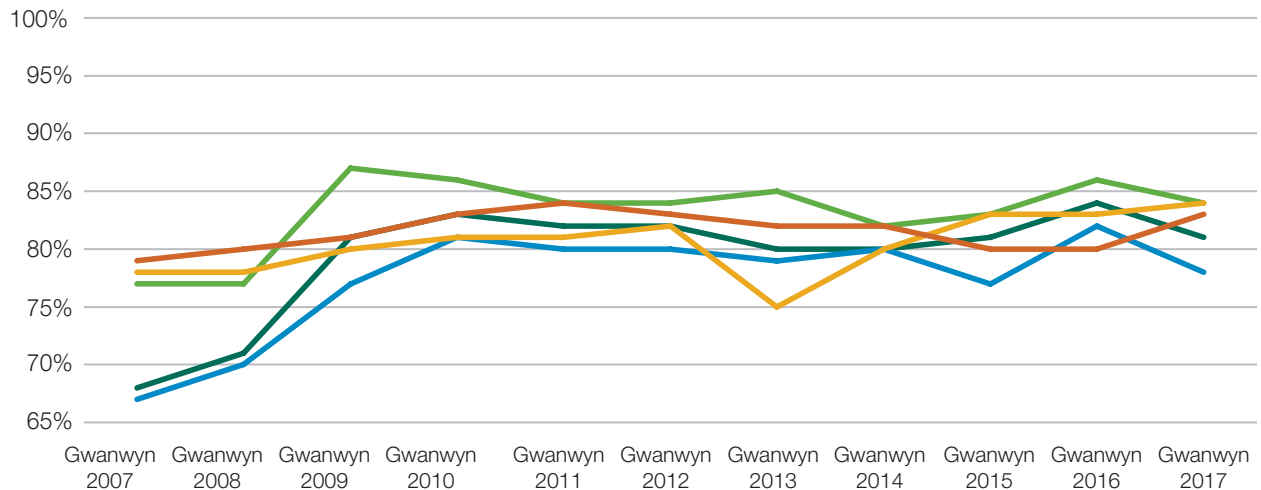
## Profiad y cwsmeriaid ac ymgysylltu â rhanddeiliaid

4.26 Rydym am i ddeiliaid rhyddfrefiniau roi anghenion y teithwyr yn ganolog i'w busnes. Mesurir bodlonrwydd teithwyr trwy Arolwg Teithwyr Rheilffyrdd Cenedlaethol (NRPS) ddwywaith y flwyddyn a gynhelir gan Ffocws ar Drafnidiaeth. Mae'r tabl a'r graff canlynol yn dangos bodlonrwydd â gwasanaethau Great Western yn arolwg gwanwyn 2017, a thros amser, mewn cymhariaeth â data am y sectorau cenedlaethol perthnasol, o ran y rhyddfrait cyfan ac wedi ei rannu yn ôl grŵp gwasanaeth (ffynhonnell: Ffocws ar Drafnidiaeth)

### Bodlonrwydd Cyffredinol Teithwyr (gwanwyn 2017)

Bodlonrwydd cyffredinol â gwasanaethau GWR: 81%	Yr holl weithredwyr rhyddfrait: 83%
Dyffryn Tafwys: 78%	Llundain a De Ddwyrain Lloegr: 82%
Cyflymder Mawr: 84%	Pellter Mawr: 89%
Rhanbarth y Gorllewin: 84%	Rhanbarthol: 87%

### Bodlonrwydd Cyffredinol Teithwyr (2007 hyd 2017)



#### Great Western passenger satisfaction

— Great Western    
 — Cyflymder Mawr    
 — Dyffryn Tafwys    
 — Rhanbarthol y Gorllewin    
 — Holl Weithredwyr

4.27 Gellir gweld bod bodlonrwydd wedi cynyddu yn ystod blynyddoedd cynnar y rhyddfrait, ond ers hynny mae wedi aros yn nes at y cyfartaledd i bob gweithredwr.

4.28 Mae disgwyliadau teithwyr yn codi, er enghraifft, yn disgwyl cael ymgynghoriad a chael gwybod am benderfyniadau sy'n effeithio arnynt a'r blaenoriaethau ar gyfer datblygu yn y dyfodol. Mae teithwyr hefyd yn gwerthfawrogi presenoldeb gweladwy staff ar drenau ac mewn gorsafoedd, a chael gwybodaeth gywir a pherthnasol pan fydd amhariad a iawndal teg pan fydd pethau'n mynd o chwith.



- 4.29 Rydym yn disgwyl nodi safonau ar gyfer bodlonrwydd teithwyr, gan gynnwys meincnodau penodol ar gyfer y meysydd y mae teithwyr wedi dweud wrthym ni sydd bwysicaf iddynt, yn unol â'r rhai sydd wedi eu cynnwys mewn cystadlaethau rhyddfrait yn ddiweddar. Byddwn yn ystyried ei gwneud yn ofynnol i gael mesurau i gasglu gwybodaeth fwy manwl ac yn amlach am fodlonrwydd teithwyr a'u teimladau, ac i roi gwell gwybodaeth i deithwyr, yn arbennig yn ystod amhariadau ar y gwasanaeth. Os na fydd y cynllun iawndal 'Delay Repay' (gan gynnwys iawndal am oedi o 15 munud a mwy) wedi ei gyflwyno erbyn diwedd y rhyddfrait bresennol, byddwn yn ei gwneud yn ofynnol cael cynigion ar gyfer ei gyflwyno yn ystod y cyfnod parhau. Byddwn hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i gyhoeddi, ddwywaith y flwyddyn o leiaf, Adroddiadau Cwsmeriaid cyson a Strategaeth Ymgysylltu â Chwsmeriaid a Rhanddeiliaid sy'n dangos sut y bydd y rhyddfrait yn ymgysylltu â theithwyr a sicrhau bod penderfyniadau busnes yn rhoi ystyriaeth i'r canfyddiadau a geir trwy'r ymgysylltu.
- 4.30 Rydym yn cynnig y dylai manyleb y rhyddfrait hefyd ofyn i ddeiliad y rhyddfrait gynnal a gwella ymhellach ei ddull o ymgysylltu â rhanddeiliaid trwy gael Rheolwyr Datblygu Rhanbarthol, gan gynnwys sicrhau bod digon o staff o safon uchel yn cael eu neilltuo i'r gweithgaredd hwn, ac yn dangos sut y mae'r ymgysylltu hwn yn dylanwadu ar benderfyniadau busnes. Byddwn yn disgwyl i ddeiliad y rhyddfrait sicrhau bod cyllid ar gael i gyflawni Cynlluniau Gwella Cwsmeriaid a Chymunedau, gan gynnal trefniadau tebyg i'r rhai a ddarperir yn y rhyddfrait bresennol.

## Deall anghenion teithwyr ag anableddau

- 4.31 Gall teithwyr ag anableddau wynebu sialensiau sylweddol wrth deithio ar y rheilffordd, ac ar gamau gwahanol ar eu taith. Rydym yn benderfynol o barhau i ddangos cynnydd wrth chwalu'r rhwystrau yma sy'n amharu ar hyder pobl anabl wrth ddefnyddio'r rheilffyrdd.
- 4.32 Rydym yn bwriadu ceisio ymrwymadau yn y rhyddfrait ar gyfer hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd o safon uchel i staff sy'n wynebu'r cyhoedd, gan gydnabod bod amrywiaeth fawr o anableddau, ac nid yw'r cyfan ohonynt yn weladwy, ac i fod yn ymwybodol o anghenion gwahanol unigolion ag anableddau gwahanol. Byddwn yn ceisio ymrwymadau am ymgynghori o safon uchel gyda theithwyr anabl yn benodol, monitro mwy systematig a rhoi adroddiadau am ansawdd y gwasanaeth a ddarperir i deithwyr ag anableddau a chynlluniau i weithredu ar ganlyniadau adroddiadau o'r fath. Byddwn yn disgwyl i ddeiliad y rhyddfrait ddatblygu cynigion i wella hygyrchedd i orsafoedd ac o'u mewn.

### **CWESTIWN 13 YR YMGYNGHORIAD:**

- a) Pa orsafoedd, yn eich barn chi, ddylai fod yn flaenoriaeth i wella hygyrchedd?
- b) Pam?
- c) Pa welliannau eraill allai helpu i wneud gwasanaethau rheilffordd yn haws eu defnyddio a chael mynediad atynt i'r holl deithwyr?

## Gorsafoedd

4.33 Mae gorsafoedd, a'r daith iddynt ac ohonynt, yn elfen allweddol o brofiad cyffredinol y teithwyr ar eu taith. Amlygodd rhanddeiliaid nifer o feysydd lle gall manyleb y rhyddfrait ganolbwyntio'r sylw:

- Gwella cyfleusterau gorsafoedd. Mae hyn yn cynnwys darparu seddi, cysgodfannau, gwybodaeth gywir, gyfredol, gwella hygyrchedd at yr orsaf ac yn yr orsaf i'r rhai sydd ag anabledd, gwella'r dyluniad i ganiatáu mwy o deithwyr i fynd trwyddynt, a chynnal diogelwch.
- Gwella manau parcio ceir a beiciau, yn arbennig pan all prinder manau parcio fod yn rhwystr i dwf yn y dyfodol, a mwy o ddarpariaeth ar gyfer manau gwefru ceir trydan.
- Gwella mynediad i gerddwyr a beicwyr, gydag arwyddion cyfeirio clir a llwybrau diogel, wedi eu goleuo'n dda.
- Gwella hygyrchedd, cysylltiadau ffisegol a chydlynu rhwng gwasanaethau rheilffordd a dulliau teithio eraill.
- Gweithio gyda chymunedau lleol i ddwyn adeiladau gorsafoedd nad ydynt yn cael eu defnyddio yn ôl i ddefnydd y gymuned, e.e. fel caffis neu ganolfannau cymunedol.
- Cydweithredu gyda chynlluniau awdurdod lleol i wella gorsafoedd ac ail-ddatblygu'r ardaloedd o gwmpas gorsafoedd.



- 4.34 Byddwn yn ystyried y ddatl dros ei gwneud yn ofynnol i ddeiliad y rhyddfrait roi arian o'r neilltu ar gyfer gwelliannau i orsafoedd, fel yr ydym wedi gwneud mewn rhai cystadlaethau rhyddfrait diweddar, ac a ddylai cyfran o hwn gael ei neilltuo ar gyfer gwelliannau mewn gorsafoedd llai.
- 4.35 Fe fyddem yn disgwyl i ddeiliad y rhyddfrait gydweithredu gyda chynlluniau a hyrwyddir yn lleol i wella gorsafoedd a gwneud gwelliannau i'r ardaloedd o gwmpas gorsafoedd, ac i barhau i weithio ar ddatblygu 'cynlluniau meistr' ar gyfer rhai gorsafoedd.
- 4.36 Rydym yn disgwyl ei gwneud yn ofynnol i ddeiliaid y rhyddfrait ddatblygu cynigion ar gyfer gwell cydlynu ar ddulliau teithio eraill, gan adeiladu ar y dull a ddefnyddiwyd mewn cystadlaethau rhyddfrait diweddar, a byddwn yn ystyried y ddatl dros annog deiliaid y rhyddfrait i ddatblygu a diweddarau rhagor o Gynlluniau Teithio Gorsafoedd a gwneud gwell defnydd ohonynt, gan ymgynghori â theithwyr a rhanddeiliaid lleol eraill. Byddwn yn ystyried a ddylem ei gwneud yn ofynnol i ddeiliad y rhyddfrait ddarparu rhagor o fannau i wefru ceir trydan.
- 4.37 Byddwn yn disgwyl i ddeiliad y rhyddfrait barhau i wella diogelwch mewn gorsafoedd, gan gynnwys meysydd fel ymwybyddiaeth staff, argaeledd camerâu cylch cyfyng ac ymgysylltu â'r Cynllun Gorsafoedd Diogel.

#### **CWESTIWN 14 YR YMGYNGHORIAD:**

- a) A ydych o'r farn mai'r rhain yw'r blaenoriaethau cywir i orsafoedd yn y rhyddfrait?
- b) Pa flaenoriaethau fydddech chi yn eu newid neu eu hychwanegu, a pham?
- c) Ym mha orsafoedd yr ydych chi'n meddwl y gellid gwella'r cydlynu rhwng dulliau teithio?
- d) Sut yr ydych yn meddwl y gall y meysydd yma gael eu gwella, e.e. trwy amserlennu cysylltiadau neu trwy waith ffisegol yn y lleoliad?
- e) Beth, yn eich barn chi, yw'r enghreifftiau o arfer da mewn mannau eraill a all fod yn berthnasol i orsafoedd ar rwydwaith rhyddfrait y Great Western?

## **Prisiau, tocynnau a marchnata**

- 4.38 Bydd gosod prisiau ar ryddfrait y Great Western yn y dyfodol yn cael ei yrru gan bolisi prisiau cenedlaethol i raddau helaeth. Ar hyn o bryd mae tua 45% o refeniw tocynnau'r Great Western yn dod o brisiau tocynnau sy'n cael eu rheoleiddio, y mae cynnydd unigol wedi ei gapio ar lefel chwyddiant ar eu cyfer, fel y mae'n cael ei fesur gan y Mynegai Prisiau Adwerthu. Arweinir agweddau eraill o'r drefn brisiau a thocynnau hefyd gan bolisi cenedlaethol, i gynnal cysondeb ar draws y rhwydwaith cenedlaethol, ond gallai manyleb y rhyddfrait annog neu ei gwneud yn ofynnol i ddeiliad y rhyddfrait:
- Ddatblygu a hyrwyddo'r defnydd o gardiau clyfar, cardiau talu digyffwrdd a thocynnau ffôn symudol, a'r amrywiaeth o docynnau sydd ar gael trwy'r dulliau yma;



- Ddatblygu ystod ehangach o docynnau wedi eu hintegreiddio â bysus lleol a dulliau teithio eraill, gan gynnwys cydweithio gyda chynlluniau cardiau clyfar awdurdodau lleol;
- Ddarparu rhagor o beiriannau gwerthu tocynnau a sicrhau y bydd y rhain yn cynnig yr ystod lawn o brisiau sydd ar gael, yn benodol eu gwneud yn haws i'w defnyddio a'u gwneud yn hawdd deall pa bris sydd fwyaf addas ar gyfer y daith dan sylw;
- Ymdrin ag unrhyw anghysondeb yn y trefniadau prisiau presennol, e.e. pan fydd prisiau ar rai llwybrau, am resymau hanesyddol, yn cael eu gosod gan weithredwr nad yw'n gweithredu ar y llwybrau hynny, neu yn seiliedig ar raniadau hanesyddol rhwng gwahanol grwpiau gwasanaeth;
- Hyrwyddo amrywiaeth ehangach o atyniadau ymwelwyr lleol, e.e. trwy gyd-farchnata a threfniadau tocynnau ar y cyd

#### **CWESTIWN 15 YR YMGYNGHORIAD:**

a) A ydych yn cytuno neu'n anghytuno â'r blaenoriaethau hyn ar gyfer i) prisiau a ii) thocynnau?

- Cytuno
- Anghytuno

Pa flaenoriaethau fyddech chi yn eu newid neu eu hychwanegu, a pham?

b) Pa newidiadau i'r strwythur prisiau allai fod o fantais i chi?

### Partneriaethau Rheilffyrdd Cymunedol

4.39 Mae nifer o linellau Rheilffyrdd Cymunedol ar ryddfrait y Great Western, gyda rhai llwybrau yn dangos cynnydd sylweddol yn niferoedd y teithwyr yn dilyn gwelliannau i'r gwasanaethau a hyrwyddir gan y Bartneriaeth Rheilffyrdd Cymunedol (CRP) berthnasol.



- 4.40 Mae deiliad presennol y rhyddfrait wedi rhoi cefnogaeth weithredol i'r llinellau Rheilffyrdd Cymunedol yma, e.e. trwy roi cyllid uniongyrchol a chyllid ychwanegol ar gyfer prosiectau penodol trwy'r Gronfa Wella Cwsmeriaid a Chymunedau. Mae deiliad presennol y rhyddfrait hefyd yn cyflogi aelod llawn amser o staff i weithio gyda'r partneriaethau rheilffyrdd cymunedol yn ardal y rhyddfrait.
- 4.41 Mae'r Adran yn cefnogi Rheilffyrdd Cymunedol yn gryf, ac mae wedi ceisio hybu cynnydd mewn gweithgaredd rheilffyrdd cymunedol trwy fanylebau diweddar yn y rhyddfreiniau. Rydym yn gweld hyn yn hanfodol i adeiladu a chadarnhau ymddiriedaeth y cyhoedd yn y rheilffordd, a byddwn yn adeiladu ar y gwaith cymunedol rhagorol y mae deiliad presennol y rhyddfrait yn ei wneud yn barod.
- 4.42 Rydym yn bwriadu cynnal, ac, yn amodol ar ei fforddiadwyedd, cynyddu'r cyllid fydd ar gael gan ddeiliad y rhyddfrait i gefnogi gweithgareddau rheilffyrdd cymunedol a'r nifer o staff sy'n gweithio'n benodol ar ymwneud â'r sector rheilffyrdd cymunedol. Rydym yn cydnabod yr angen hefyd i sicrhau bod y broses o asesu cyllid mor syml â phosibl, gan sicrhau gwerth da o'r arian a werir.

#### **CWESTIWN 16 YR YMGYNGHORIAD:**

Beth mwy ydych chi'n ei deimlo y gallai deiliad y rhyddfrait ei wneud i helpu'r sector Rheilffyrdd Cymunedol i gynyddu ei gyfraniad at gymdeithas a'r rheilffordd, er enghraifft wrth ddefnyddio cysylltiadau cymunedol lleol ac allestyn i'r gymuned?

### **Buddsoddi yn y gweithlu a sgiliau ehangach y diwydiant**

- 4.43 Yn gyffredinol mae'r adborth gan randdeiliaid wedi bod yn gadarnhaol am wybodaeth a pharodrwydd i helpu staff deiliad presennol y rhyddfrait. Byddem yn dymuno cynnal a datblygu'r cryfder hwn. Rydym am sicrhau bod gan bobl sy'n gweithio ar y rhyddfrait y wybodaeth, hyfforddiant a'r offer y mae arnynt eu hangen i gynorthwyo a chyfathrebu gyda theithwyr yn effeithiol, amgylchedd y maent yn falch ohoni ac yn frwdfrydig wrth weithio ynddi, a rhan wirioneddol yn llwyddiant y rheilffordd wrth gyflawni i deithwyr. Rydym hefyd am sicrhau bod y rhyddfrait yn parhau i chwarae ei rhan wrth gefnogi datblygu ehangach ar sgiliau ar draws y diwydiant rheilffyrdd.
- 4.44 Rydym yn cynnig y dylai fod yn ofynnol i ddeiliaid y rhyddfrait gael strategaeth weithlu glir, gan gynnwys:
- Buddsoddi yn y gweithlu, cynnal lefelau uchel o ran morâl y staff ac ymddiriedaeth yn y busnes, sicrhau bod staff yn cael eu hysgogi yn dda i ddarparu gwasanaeth gweladwy, o safon uchel a chyfathrebu'n effeithiol â theithwyr, a bod ganddynt yr offer, cefnogaeth a'r hyfforddiant iawn i wneud hyn
  - Ymrwymiad i ddatblygu sgiliau ehangach y diwydiant rheilffyrdd, gan gynnwys creu prentisiaethau mewn peirianeg a disgyblaethau eraill a thrwy geisio denu grwpiau sy'n cael eu tangynrychioli, a buddsoddi yn sgiliau a galluoedd rheolwyr rheng flaen

- Ymdrin â'r cydbwysedd rhwng bywyd a gwaith a materion lles gweithwyr eraill, gan gynnwys iechyd meddwl, ym mhob adran o'r gweithlu
- Sicrhau adnoddau i gynlluniau sy'n sicrhau bod digon o staff rheng flaen ar gael i weithredu'r amserlen lawn, hyd yn oed mewn amgylchiadau heriol.

#### **CWESTIWN 17 YR YMGYNGHORIAD:**

Beth yn fwy ddylai'r rhyddfrait ei wneud i fuddsoddi yn y gweithlu a sgiliau ehangach y diwydiant?

### Effaith amgylcheddol

- 4.45 Mae gan ryddfreniau rheilffordd ran bwysig i'w chwarae wrth helpu i gyrraedd amcanion amgylcheddol, trwy gynnig dewis arall deniadol i bobl mewn cymhariaeth â dulliau teithio eraill, sy'n llygru mwy a thrwy leihau eu heffaith amgylcheddol eu hunain, e.e. trwy wella ailgylchu ar drenau neu mewn gorsafoedd.
- 4.46 Rydym yn cynnig y dylai manyleb y rhyddfrait gynnwys ymrwymadau i osod a monitro perfformiad mewn cymhariaeth â meincnodau ar gyfer allyriadau carbon deuocsid sy'n deillio o ddefnyddio'r trenau eu hunain, y defnydd o ynni heblaw i symud trenau, gwastraff i safleoedd tir lenwi a'r defnydd o ddŵr.

### Casgliad

- 4.47 Mae'r Bennod hon wedi dynodi nifer fawr o flaenoriaethau posibl i'w trin trwy'r 2020au. Mae angen i ni ystyried pa rai o'r blaenoriaethau hyn ddylai gael sylw gyda mwyaf o frys yn ystod y cyfnod parhau o ddwy flynedd o Ebrill 2020, yn ogystal â'r rhai y dylem geisio gweithio arnynt yn y tymor hwy. Fe fyddem yn wynebu dewis tebyg petaem yn rhedeg cystadleuaeth am y rhyddfrait o 2020, gan bod cyfyngiadau ar yr hyn y gall unrhyw ryddfrait – os bydd cystadlu amdani neu beidio – ei gyflawni mewn cyfnod o ddwy flynedd.



**CWESTIWN 18 YR YMGYNGHORIAD:**

- a) A oes unrhyw flaenoriaethau eraill y byddech yn dymuno eu gweld yn cael sylw?
- b) Pa un o'r blaenoriaethau a ddynodwyd ym Mhennod 4 ydych chi'n feddwl y dylid gweithio arnynt ar frys yn y cyfnod rhwng 2020 a 2022?
- c) Pa gynlluniau nad ydynt yn cael eu cynnig ar hyn o bryd, yn eich barn chi, ellid eu darparu trwy well technoleg i fodloni gofynion teithwyr fel y maent yn newid?
- d) Ym mha ffyrdd yr ydych yn meddwl y gallai'r rhyddfrait hybu cydraddoldeb cyfle i bobl sydd ag:
  - anabledau?
  - nodweddion eraill a ddiogelir yn yr ystyr a roddir yn Neddf Cydraddoldeb 2010?
- e) A oes gennych unrhyw sylwadau eraill?

## 5. Ymateb i'r ymgynghoriad



## Dyddiad cyhoeddi a dyddiad cau

- 5.1 Cyhoeddwyd yr ymgynghoriad hwn ar 29 Tachwedd 2017 a bydd yn cau ar 21 Chwefror 2018.

## Copiau ychwanegol

- 5.2 Mae copiau ychwanegol ar gael ar-lein a gellir eu lawrlwytho o [www.gov.uk/dft](http://www.gov.uk/dft)
- 5.3 Mae rhagor o gopiau o'r ddogfen ymgynghorol hon, ynghyd â fformatau eraill (e.e. Braille neu CD sain) hefyd ar gael trwy anfon e-bost at [GWconsultation@dft.gsi.gov.uk](mailto:GWconsultation@dft.gsi.gov.uk)

## Ymateb ar-lein

- 5.4 Mae'n debyg y byddwch yn ei gweld yn fwy hwylus cyflwyno ymateb ar-lein. Ewch i [www.gov.uk/dft](http://www.gov.uk/dft) i gyflwyno eich ymateb.

## Ffyrdd eraill i ymateb

- 5.5 Os byddwch chi yn dewis peidio â defnyddio'r system ar-lein, er enghraifft oherwydd eich bod yn defnyddio meddalwedd hygyrchedd arbenigol nad yw'n gymharus, gallwch lawrlwytho fersiwn dogfen Word o'r ffurflen ymateb o'r cyfeiriad uchod a'i anfon trwy e-bost neu ei bostio at:
- E-bost: [GWconsultation@dft.gsi.gov.uk](mailto:GWconsultation@dft.gsi.gov.uk)
  - Post: Great Western Franchise Consultation, Department for Transport, Zone 4/19, Great Minster House, 33 Horseferry Road, London, SW1P 4DR
- 5.6 Gwnewch yn siŵr bod eich ymateb yn ein cyrraedd erbyn y dyddiad cau, gan na fyddwn yn gallu ystyried ymatebion a dderbyniwyd ar ôl y dyddiad hwn.
- 5.7 Wrth ymateb, nodwch a ydych yn ymateb fel unigolyn neu'n cynrychioli barn sefydliad neu grŵp. Os ydych chi'n ymateb ar ran sefydliad mwy, nodwch yn glir pwy mae'r sefydliad yn ei gynrychioli a, phan fydd yn berthnasol, sut y cytunwyd ar farn yr aelodau. Os ydych yn ymateb fel unigolyn, bydd unrhyw fanylion personol y gallwch eu rhoi yn helpu i gryfhau'r dystiolaeth wrth i ni ddatblygu ein cynnig ac ymateb i'r awgrymiadau a wneir. Mae hyn yn cynnwys:
- Rhan gyntaf eich cod post
  - Eich gorsaf agosaf (ddim o angenrheidrwydd yr un yr ydych yn ei defnyddio amlaf)
  - Pa grŵp gwasanaeth, fel y maent yn cael eu disgrifio ym mharagraff 1.1, yr ydych yn ei ddefnyddio amlaf



- 5.8 Pan fyddwn yn edrych ar eich atebion, ac yn penderfynu ar y fanyleb ar gyfer y cyfnod parhau, byddwn yn rhoi ystyriaeth i'r ddyletswydd cydraddoldeb sector cyhoeddus a grëwyd gan Ddeddf Cydraddoldeb 2010, sy'n ei gwneud hi'n ofynnol i gyrff cyhoeddus roi ystyriaeth ddyledus i'r angen i ddileu gwahaniaethu, hybu cydraddoldeb cyfle a meithrin cysylltiadau da rhwng gwahanol bobl wrth gyflawni eu gweithgareddau. Am ragor o wybodaeth, gweler <https://www.gov.uk/guidance/equality-act-2010-guidance>

## Rhyddid Gwybodaeth a Diogelu Data

- 5.9 Gellir cyhoeddi neu ddatgelu gwybodaeth a ddarperir mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn, yn cynnwys gwybodaeth bersonol, yn unol â'r Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 neu'r Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004.

- Os ydych am i wybodaeth a roddwch gael ei chadw yn gyfrinachol, dylech fod yn ymwybodol bod Cod Ymarfer dan y Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth y mae'n rhaid i awdurdodau cyhoeddus gydymffurfio ag o ac sy'n delio â rhwymedigaethau cyfrinachedd, ymysg pethau eraill.
- O ganlyniad, byddai'n ddefnyddiol pe gallech esbonio i ni pam yr ydych yn ystyried bod yr wybodaeth yr ydych wedi ei darparu i ni yn gyfrinachol. Os byddwn yn derbyn cais i ddatgelu'r wybodaeth, byddwn yn cymryd i ystyriaeth eich esboniad, ond ni allwn roi sicrwydd y gellir cadw cyfrinachedd dan bob amgylchiad. Ni ystyrir ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a gynhyrchir gan eich system TG, ynddo'i hun, i fod yn rhwymol i'r Adran Drafnidiaeth.
- Byddwn yn prosesu eich data personol yn unol â'r Ddeddf Diogelu Data 1998 a, gan amlaf, bydd hyn yn golygu na ddatgelir eich data personol i drydedd blaid. Gall ymatebion unigol i ymgynghoriad gael eu rhannu gyda deiliad presennol y rhyddfrait (a/neu ymgeiswyr mewn unrhyw gystadleuaeth am y rhyddfrait) ar ffurf ddiennw i'w cynorthwyo i ddatblygu eu cynigion ar gyfer y rhyddfrait yn y dyfodol.
- Trwy ddarparu data personol i ymateb i'r ymgynghoriad hwn, rydych yn rhoi caniatâd i'r Adran Drafnidiaeth, neu drydydd plaid dan gontract i'r Adran Drafnidiaeth, brosesu eich data personol ar gyfer diben dadansoddi ymatebion i'r ymgynghoriad hwn.
- Bydd o gymorth mawr i'r Adran Drafnidiaeth, petai, fel rhan o'i dadansoddiad o'r ymatebion i'r ymgynghoriad hwn, yn gallu ystyried data personol sensitif penodol y gallwch ddymuno ei roi wrth ymateb i'r ymgynghoriad, er enghraifft manylion unrhyw anabledde sydd gennych. Wrth roi eich ymateb i'r Adran Drafnidiaeth trwy e-bost neu'r post dynodwch a ydych yn caniatáu i'r Adran Drafnidiaeth, neu drydydd plaid dan gontract i'r Adran Drafnidiaeth, brosesu eich data personol ar gyfer diben dadansoddi ymatebion i'r ymgynghoriad hwn.

## Egwyddorion yr ymgynghoriad

- 5.10 Mae'r ymgynghoriad yn cael ei gynnal yn unol ag egwyddorion ymgynghori'r Llywodraeth.
- 5.11 Mae rhagor o wybodaeth ar gael yn [www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance](http://www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance)
- 5.12 Os oes gennych unrhyw sylwadau ynglŷn â'r broses ymgynghori, cysylltwch â: Consultation Co-ordinator, Department for Transport, Zone 1/29, Great Minster House, 33 Horseferry Road, London, SW1P 4DR neu anfon e-bost at: [consultation@dft.gsi.gov.uk](mailto:consultation@dft.gsi.gov.uk)
- 5.13 Y cyfeirnod ar gyfer yr ymgynghoriad hwn yw: DfT-2017-21

## 6. Camau nesaf





- 6.1 Ar ôl i'r ymgynghoriad gau, byddwn yn adolygu'r ymatebion ac yn cyhoeddi crynodeb. Bydd yr ymatebion yn sail i ddatblygu "Cais am Gynnig", y ddogfen ffurfiol y byddwn yn nodi ein gofynion ar gyfer y cyfnod parhau o Ebrill 2020 ynddi ac yn gwahodd y gweithredwr presennol i gyflwyno ei gynigion ar gyfer cyflawni'r gofynion hynny. Rydym yn anelu at gyhoeddi hon i ddeiliad y rhyddfrait yng nghanol 2018.
- 6.2 Wrth ddatblygu ein gofynion i'w cynnwys yn y Cais am Gynnig, bydd angen i ni ystyried:
- Cysondeb gyda'n hamcanion ar gyfer y rhyddfrait (y cynhwysir drafft ohonynt ym Mhennod 2 uchod) a'r farn a fynegwyd yn yr ymgynghoriad hwn.
  - Dichonolrwydd: Rhaid i ni fod yn fodlon y bydd modd cyflawni ein manyleb, o ystyried gallu cyffredinol y seilwaith rheilffordd.
  - Gwerth am arian: Pan fydd rhoi manyleb ar gyfer gwelliannau penodol yn gallu golygu cynnydd yn y cymhorthdal i'r rhyddfrait neu ostyngiad yn y premiwm a delir i'r llywodraeth, bydd raid i ni gael ein bodloni bod y cynnydd yn y cymhorthdal neu'r premiwm a gollir yn cynrychioli gwerth da am arian. Tra byddwn yn asesu gwerth am arian gan ddefnyddio fframweithiau rhagweld ac arfarnu safonol y diwydiant rheilffyrdd a'r sector cyhoeddus, fe fyddwn hefyd yn ystyried sut y bydd y gwelliannau arfaethedig yn cefnogi ein hamcanion tymor hir ar gyfer y rhyddfrait (gweler pennod 2).
  - Fforddiadwyedd: Ar ôl dynodi'r gwelliannau sydd yn ddichonol ac yn cynnig gwerth da am arian, bydd angen i ni sicrhau bod y pecyn o gynigion ar gyfer y cyfnod parhau yn fforddiadwy o ystyried y cyllid cyffredinol sydd ar gael i'r Adran.
- 6.3 Ar ôl derbyn cynigion y gweithredwr, fe fyddem yn eu gwerthuso ac yn ceisio trafod telerau fyddai'n dderbyniol i'r ddwy ochr. Ein nod fyddai ceisio cael cytundeb tua diwedd 2018. Ond, os daw'n glir nad ydym yn gallu cytuno ar delerau sy'n cynnig manteision sylweddol i deithwyr ar gost dderbyniol i'r trethdalwyr, byddwn yn cadw'r dewis i symud ymlaen gyda chystadleuaeth am ryddfrait newydd i ddechrau yn Ebrill 2020.



