



Department  
for Transport

# Rhyddfrait Rheilffordd Teithwyr Traws Gwlad Ymgynghoriad Cyhoeddus

Cysylltu Dinasoedd Prydain

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

Gwefan: [www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport](http://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport)

Ymholiadau cyffredinol: [forms.DepartmentforTransport.gov.uk](http://forms.DepartmentforTransport.gov.uk)

**OGL**

© Hawlfraint y Goron 2018

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 e-bost: [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: 978-1-84864-200-3

# Cynnwys

1. Beth yw bwriad y ddogfen hon?	4
2. Rhagair yr Ysgrifennydd Gwladol	6
3. Y Rhyddfrait Traws Gwlad Bresennol	8
4. Gwelliannau diweddar i'r gwasanaeth	13
5. Sialensiau sy'n wynebu Traws Gwlad	14
6. Dewisiadau o ran gwelliannau	17
7. Syniadau ar gyfer y rhyddfrait nesaf	19
8. Ein gweledigaeth at y dyfodol	31
9. Ymateb i'r ymgynghoriad	33
10. Beth nesaf ar ôl yr ymgynghoriad?	34
11. Cyfrinachedd a diogelu data	35
ATODIAD – Data Defnydd	36



# 1. Beth yw bwriad y ddogfen hon?

Mae'r ddogfen ymgynghori hon yn gofyn am eich barn ar syniadau i wella gwasanaethau trên ar y rhwydwaith rheilffordd Traws Gwlad. Ar hyn o bryd darperir y gwasanaethau hynny gan y gweithredwr trên presennol trwy gytundeb rhyddfrait gyda'r llywodraeth sydd i fod i gael ei adnewyddu tua diwedd 2019. Bydd ymateb i'r ymgynghoriad hwn yn helpu'r llywodraeth i lunio'r rhyddfrait nesaf.

I'r diben hwnnw, byddem ni, yr Adran Drafnidiaeth, yn hoffi clywed eich barn am y gwasanaeth ar hyn o bryd, a'ch syniadau o ran sut i'w wella yn y blynyddoedd i ddod. Bwriadwyd y syniadau a drafodir yn y ddogfen hon, a'r cwestiynau a ofynnir, i fod yn rhai sy'n procio'r meddwl, ac yn ysbrydoli ymatebion blaengar.

**Sylwer nad oes unrhyw benderfyniadau wedi eu gwneud am unrhyw ddewisiadau ar gyfer y rhyddfrait nesaf. Dim ond modd i ni gasglu eich barn er mwyn i hynny fod yn sail i'r dewisiadau yw'r ymgynghoriad hwn.**

Bydd eich ymatebion i'r ymgynghoriad hwn yn sail i'r fanyleb ofynnol a gyhoeddir yn ein Gwahoddiad i Dendro (ITT) i ymgeiswyr am y rhyddfrait nesaf. Gall yr ymgeiswyr, wedyn, gyfarfod y teithwyr a rhanddeiliaid eraill i ddeall eu gofynion, a byddant yn cael eu hannog a'u cymell i gyflwyno ceisiadau sy'n mynd tu hwnt i'r fanyleb ofynnol yn eu ceisiadau i ni.

Gallwch ymateb i gwestiynau'r ymgynghoriad trwy ddefnyddio ffurflen ymateb sydd ar gael ar-lein neu os gofynnir amdani. Mae'r manylion yn Adran 9, isod. Y dyddiad cau ar gyfer ymatebion yw 30 Awst 2018.

Trwy gydol yr ymgynghoriad fe welwch nifer o gwestiynau mewn blychau sy'n edrych fel hyn. Mae'r cwestiynau yma yn cyfeirio at y ffurflen ymateb sy'n dod gyda'r ddogfen hon.

## 2. Rhagair yr Ysgrifennydd Gwladol



Rwy'n falch o gyhoeddi'r ddogfen ymgynghorol hon ar ddyfodol y rhyddfrait teithwyr rheilffordd Traws Gwlad. Mae'r rhyddfrait i fod i gael ei hadnewyddu yn 2019 a dyma eich cyfle i ddweud wrthym ni sut y gallwn ddarparu gwell gwasanaeth yn y rhyddfrait nesaf.

### Y weledigaeth strategol ar gyfer y rheilffyrdd

Fis Tachwedd diwethaf yn "Cysylltu Pobl: gweledigaeth strategol i'r rheilffyrdd", nodais yr amodau a fydd yn sicrhau oes newydd i deithio ar y rheilffyrdd ym Mhrydain:

- Trwy'r wlad rydym yn datrys y rhaniad gweithredol rhwng y traciau a'r trenau fel bod y ddau sefydliad yn rhannu un egwyddor bwysig: rhoi'r teithwyr yn gyntaf.
- Rydym yn creu partneriaethau cyhoeddus-preifat blaengar newydd ar gyfer cyflawni gwasanaethau rheilffordd a seilwaith hanfodol.
- Rydym yn archwilio cynlluniau i agor llinellau newydd a chysylltu cymunedau ac ardaloedd busnes nad oeddynt yn cael gwasanaeth da hyd yn hyn.
- Ac rydym yn buddsoddi mewn technoleg ddigidol, gan gyflwyno cardiau clyfar, Wi-Fi a gwella'r iawn i deithwyr pan fydd pethau yn mynd o chwith.

Ym mis Mawrth eleni, cyhoeddais gynlluniau ar gyfer Partneriaeth Arfordir y Gorllewin flaengar a fydd yn chwyldroi teithio ar gyflymder mawr yn ein prif ddinasoedd. Nodais gynlluniau hefyd ar gyfer integreiddio traciau a'r trenau ar ein rheilffyrdd a chynlluniau ar gyfer trosglwyddo i weithredu HS2 wrth iddo agor ar ôl 2026.

Yn awr rydym am glywed eich barn ar sut y gallwn drawsnewid y profiad o deithio ar y gwasanaeth Traws Gwlad.

### Y rhyddfrait Traws Gwlad

Yn ymestyn o'r Alban i Gernyw, Manceinion i arfordir de Lloegr, a Chymru i Faes Awyr Stansted, mae'r rhyddfrait Traws Gwlad yn gwasanaethu saith o ddeg prif ddinas Prydain, gan helpu i dyfu'r economi, trwy gysylltu marchnadoedd a phobl ar draws y wlad. Gwelodd y rhyddfrait dwf parhaus gyda niferoedd y teithwyr yn cynyddu o flwyddyn i flwyddyn i 40 miliwn yn 2017/18.

Nid yw hynny'n dweud nad yw'r rhyddfrait Traws Gwlad wedi wynebu sialensiau. Er bod niferoedd y teithwyr wedi cynyddu, mae maint y fflyd o drenau wedi aros yr un fath i raddau helaeth, felly mae rhai o'r llwybrau prysuraf ar y rhwydwaith yn dioddef o orlenwi. **Datrys gorlenwi yw fy mhrif amcan** ar gyfer y rhyddfrait nesaf, ac rwyf am weld rhyddfrait sy'n tyfu ac sy'n llwyddiannus sy'n cyflawni hyn.


Yn y dyfodol mae gan Traws Gwlad y potensial i fireinio ei llwybrau presennol a gwasanaethu marchnadoedd newydd. Bydd Crossrail, HS2, East West Rail, a Northern Powerhouse Rail yn cael effaith ar y cyfleoedd i wasanaethu neu gysylltu â chyrchfannau newydd a rhedeg trenau ychwanegol ar y rhydwaiith presennol.

Er mwyn i hyn ddigwydd, rhaid i Traws Gwlad adeiladu ar ei sylfeini cadarn. Rydym yn gwybod, trwy ymchwil Ffocws ar Drafnidiaeth, mai blaenoriaethau teithwyr yw gwerth am arian, cael sedd ar y trên a Wi-Fi. Er mwyn bod yn wasanaeth gwirioneddol fodern, byddwn yn annog y gweithredwr nesaf i feddwl tu hwnt i'r gofynion sylfaenol yma.

## Casgliad

Rwyf eisoes wedi nodi ein cynlluniau i ddwyn gweithredu'r traciau a'r trenau at ei gilydd ar sail weithredol o ddydd i ddydd o gwmpas y wlad, gan greu cynghreiriau newydd rhwng Network Rail a gweithredwyr y trenau ar Linellau'r De Ddwyrain a Chanolbarth Lloegr, a chryfhau'r cynghreiriau sy'n bodoli ar Brif Linellau De Orllewin Lloegr, y De ac Arfordir Gorllewin Lloegr. Rwyf hefyd wedi nodi ein cynlluniau ar gyfer partneriaeth newydd rhwng y sectorau cyhoeddus a phreifat i weithredu Prif Linell Arfordir y Dwyrain.

Yn awr rwyf am roi cyfle i deithwyr siapio trawsnewidiad y rhyddfraint Traws Gwlad. Rydym yn gofyn cwestiynau sy'n procio'r meddwl o ddifrif am dair thema allweddol Traws Gwlad: gorlenwi, siâp y rhydwaiith, a phrofiad y cwsmer. Bydd eich atebion yn ein helpu i nodi gwelliannau yn y rhyddfraint nesaf. Dyma eich cyfle i siapio eich teithiau trên am y blynyddoedd i ddod.



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





## 3. Y Rhyddfrait Traws Gwlad Bresennol

### Cyflwyniad

Y rhyddfrait Traws Gwlad yw'r rhyddfrait rheilffyrdd fwyaf eang ym Mhrydain. Mae'n gwasanaethu saith allan o'r deg o ddinasoedd mwyaf Prydain, nifer o drefi prifysgol a meysydd awyr, ac mae'n gweithredu trwy saith o'r wyth llwybr Network Rail. Nid yw'r rhyddfrait bresennol yn rheoli unrhyw orsafoedd, ac nid yw'n cynnal ei threnau ei hun yn uniongyrchol.

Mae'n wasanaeth rheilffordd sy'n cael ei ddefnyddio'n helaeth ac mae hynny'n cynyddu. Mae'r rhyddfrait yn cynnig tua 300 gwasanaeth bob dydd o'r wythnos ac ar hyn o bryd mae'n cludo 40 miliwn o deithwyr y flwyddyn; cynnydd o dros 28% ers 2010/11.

Mae'r holl drenau yn teithio trwy Birmingham New Street, a nodir y llwybrau craidd y mae Traws Gwlad yn eu gwasanaethu gyda gwasanaeth bob awr yn ystod y dydd isod (er bod rhai trenau yn gweithredu tu hwnt i'r rhain, er enghraifft i Glasgow, Aberdeen, Penzance a Paignton):

#### **Gwasanaeth pellter mawr (a weithredir gan fflyd trenau Voyager a Chyflymder Mawr)**

Caeredin i Plymouth

#### **Gwasanaethau pellter mawr (a weithredir gan fflyd Voyager)**

Bournemouth i Fanceinion

Bryste i Fanceinion

Reading i Newcastle

#### **Gwasanaethau Pellter Mawr (a weithredir gan fflyd drenau Dosbarth 170)**

Birmingham i Faes Awyr Stansted Nottingham i Gaerdydd

#### **Lleol (Gwasanaeth sy'n stopio a weithredir gan fflyd trenau Dosbarth 170)**

Birmingham i Nottingham

Birmingham i Gaerlŷr

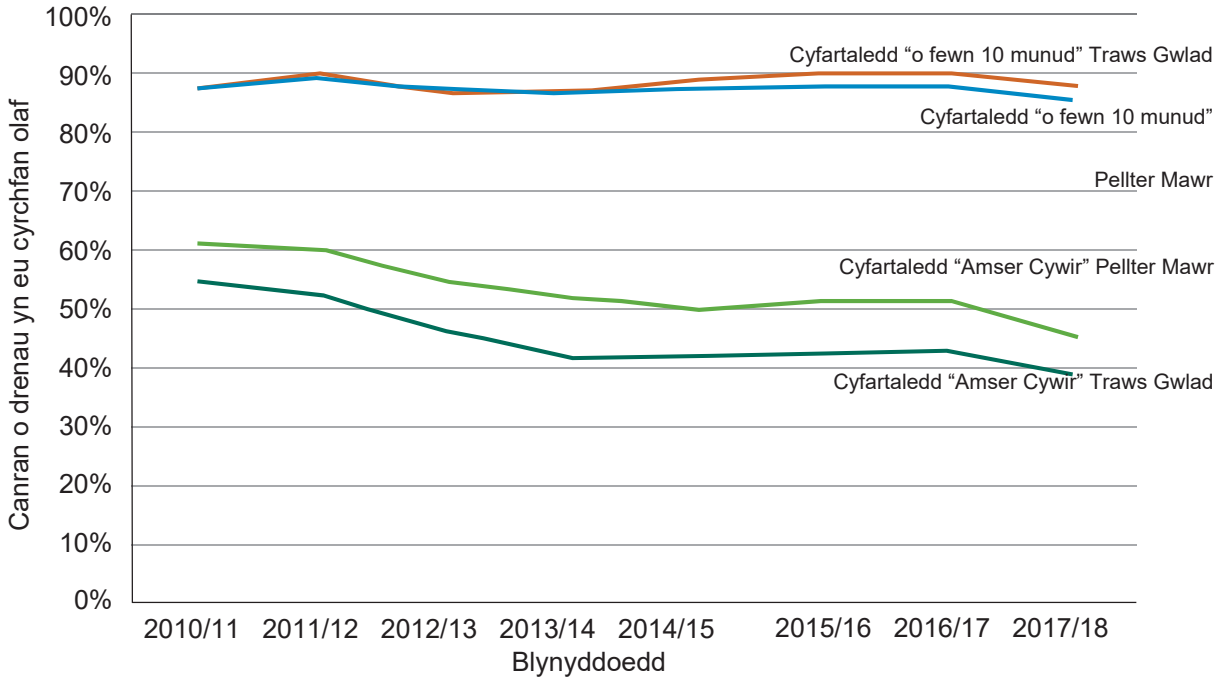
Dangosodd ein dadansoddiad bod mwyafrif y teithwyr yn deithwyr hamdden (64%), ac yna cymudwyr (23%) a defnyddwyr busnes (13%). Gweithredir y rhyddfrait bresennol gan Arriva CrossCountry (AXC), sy'n eiddo i Arriva UK Trains. Gweithredodd AXC y gwasanaeth ers 2007. Mae'r rhyddfrait bresennol i ddod i ben yn hwyr yn 2019 a gellir ei hystyngiadau o hyd at un flwyddyn.

### Perfformiad y rhyddfrait

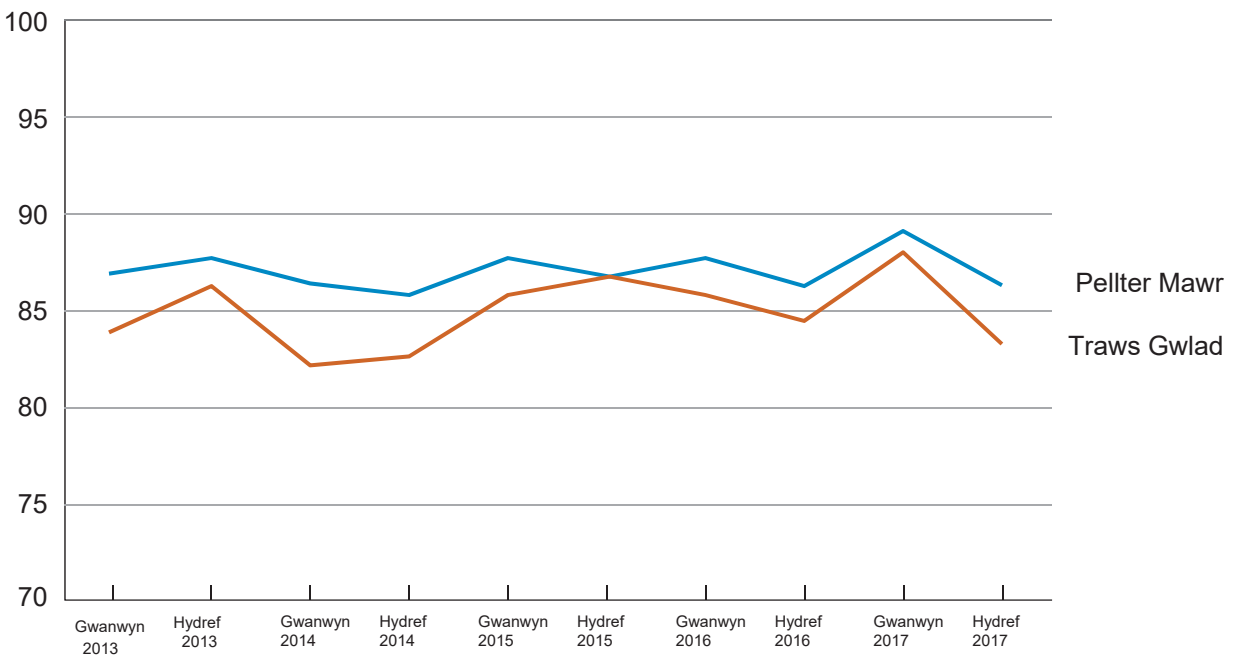
Asesir prydlondeb a dibynadwyedd gwasanaethau trên pellter mawr mewn cymhariaeth â Mesur Perfformiad Cyhoeddus (PPM) sy'n dangos y canran o drenau sy'n cyrraedd eu gorsaf olaf o fewn 10 munud o'r amser ar yr amserlen. Dangosir perfformiad Traws Gwlad yn y siart isod. Mae wedi bod yn gymharol sefydlog, ac mae'n uwch na'r cyfartaledd ar gyfer gweithredwyr pellter mawr.

Dangosir hefyd yr "Amser Cywir", sy'n mesur y ganran o drenau sy'n cyrraedd yn eu gorsaf olaf yn gynnar neu o fewn 59 eiliad i'w hamser cyrraedd ar yr amserlen. Dengys hwn bod perfformiad Traws Gwlad dan y cyfartaledd ar gyfer gweithredwyr pellter mawr.

### Perfformiad Gweithredol Traws Gwlad mewn cymhariaeth â Chyfartaledd Pellter Mawr



Mae Ffocws ar Drafnidiaeth, y corff goruchwyllo annibynnol i deithwyr, yn cynnal arolygon bodlonrwydd teithwyr trwy'r rhwydwaith ddwywaith y flwyddyn i gynhyrchu'r Arolwg Teithwyr Rheilffordd Cenedlaethol. Mae'r siart isod, sy'n seiliedig ar yr holl arolygon a gynhelir bob blwyddyn, yn dangos y gyfran o deithwyr sy'n mynegi bodlonrwydd am eu teithiau trên ar y rhyddfrait Traws Gwlad, gan nodi ei bod wedi perfformio yn is na'r cyfartaledd ar gyfer yr holl weithredwyr pellter mawr.



Dengys ymchwil Ffocws ar Drafnidiaeth bod teithwyr Traws Gwlad yn anfodlon ar y gorlenwi ar y trê, pa mor gyfforddus yw'r trenau a'u glendid. Maent hefyd yn nodi diffyg lle i baciau, darpariaeth arlwyio anghyson a diffyg staff yn y gorsafoedd.

Mae'r blwch isod yn rhestru rhai ffeithiau allweddol am y rhyddfrait.

## Ffeithiau allweddol am Traws Gwlad

Teithiau teithwyr <sup>1</sup>	40.1 miliwn
Diben y teithiau hynny <sup>2</sup>	64% hamdden 13% busnes 23% cymudwyr
Fflyd <sup>3</sup>	92 o drenau diesel Voyagers Dosbarth 220/221, HST Dosbarth 43 a Turbostars Dosbarth 170
Gorsafoedd a wasanaethir	121
Gorsafoedd a reolir	Dim
Nifer o gyflogeion <sup>4</sup>	1,823 amser llawn
Refeniw blwch pris teithio* <sup>4</sup>	£529.9 miliwn
Refeniw tocynnau <sup>4</sup>	£471.4 miliwn dosbarth arferol £43.1 miliwn dosbarth cyntaf £25.9 miliwn tocynnau tymor
Perfformiad gweithredol (PPM) <sup>5</sup>	87.7% (cyfartaledd 2017-18)
Bodlonrwydd Teithwyr <sup>6</sup>	83% (Hydref 2017)

\* Nid yw cyfanswm y blwch prisiau teithio yn cyfateb i'r cyfanswm wedi ei rannu rhwng y math o docynnau oherwydd eitemau eraill, fel hawliadau ac ad-daliadau

1 Cyfrifon Rheoli Arriva CrossCountry

2 Data mapio gwerthiant tocynnau safonol y diwydiant

3 Arriva CrossCountry

4 Cyfrifon Rheoli Cyfnodol am y flwyddyn yn dod i ben 2017-18

5 <https://www.networkrail.co.uk/who-we-are/how-we-work/performance/public-performance-measure/>

6 Arolwg Teithwyr Rheilffordd Cenedlaethol – Hydref 2017

## Map Traws Gwlad Presennol



Sylwer: Mae'r map hwn o rwydwaith presennol Traws Gwlad yn dangos y gwasanaethau trwy'r flwyddyn, ond nid yw'n dangos y gwasanaethau ychwanegol yn yr haf. Sylwer hefyd nad yw'r gwasanaeth trên o Gaerfaddon Spa (un y dydd) yn cael ei ddangos, ac nid yw pob gorsaf sy'n cael ei gwasanaethu yn cael ei dangos.

## 4. Gwelliannau diweddar i'r gwasanaeth

Gosodwyd y rhyddfrait Traws Gwlad presennol yn 2007 ar ôl iddi gael ei hail-ddylunio gyda rhai llwybrau wedi eu dileu, yn neilltuol yr un i Brighton ac ar hyd prif linell arfordir Gorllewin Lloegr, i'r gogledd o Crewe. Roedd hyn yn galluogi i wasanaeth uniongyrchol bob awr gael ei gyflwyno am y tro cyntaf rhwng Manceinion a Bryste, yn ogystal â hwb i'r nifer o drenau oedd ar gael ar gyfer y llwybrau craidd, lle'r oedd gorlenwi wedi mynd yn ddifrifol. Yn ychwanegol, fe wnaeth y rhyddfrait gymryd rhai gwasanaethau lleol a rhanbarthol drosodd o Firmingham, y teimlid, ar y pryd, nad oeddynt yn addas i'w cynnwys yn unrhyw ryddfrait arall.

Fel rhan o'i gais llwyddiannus, cyflawnodd Arriva gynnydd sylweddol yn y capasiti, gan gynnwys cyflwyno pum Trên Cyflym lawn. Cyflwynwyd arlwyyo yn y seddi hefyd ar y rhan fwyaf o drenau, gan fuddsoddi mewn gwelliannau i'r cerbydau, rhoi Wi-Fi ar fwrdd y trenau ar y fflyd Voyager a chyflwyno syniadau blaengar o ran prisiau tocynnau.

Roedd Dyfarniad Uniongyrchol i AXC yn 2016, a wnaeth ymestyn y rhyddfrait hyd 2019, yn cynnwys y gwelliannau canlynol i deithwyr:

- amseroedd teithio byrrach o Firmingham i Fanceinion, gyda gostyngiad nodweddiadol o naw munud ar ddyddiau'r wythnos a 12 munud ar benwythnosau.
- buddsoddiad o £20 miliwn i ddiweddarau'r fflyd Trenau Cyflymder Mawr i wella mynediad.
- gwasanaethau ychwanegol yn galw ym Morpeth.
- Wi-Fi am ddim, a 4G ar gyfer lawrlwytho yn gyflymach.
- gwasanaethau cwsmeriaid ar agor 24/7, ac ap symudol newydd i brynu tocynnau a gwirio amseroedd y trenau yn fyw.
- targedau heriol o ran prydlondeb a dibynadwyedd y gwasanaeth i wella profiad y teithwyr.
- diddymu ffi £10 'newid taith' i docynnau Ymlaen Llaw.
- £340,000 y flwyddyn o gyllid i bartneriaethau rheilffyrdd cymunedol ar draws y rhwydwaith Traws Gwlad.

Yn 2016, ymgynghorodd AXC â'r teithwyr am ddiwygio rhai gwasanaethau tua chyrion y rhwydwaith a defnyddio'r trenau fyddai'n cael eu rhyddhau i wneud rhai trenau gorlawn yn hwy. Roedd y farn yn gymysg, ac, yn y diwedd, aildrefnwyd y newidiadau a gynlluniwyd. Daeth AXC a'r Adran i gytundeb, o Ragfyr 2018, y bydd y gweithredwr yn cyflwyno chwe thaith ychwanegol yn ôl ac ymlaen y dydd rhwng Bryste a Chaerwysg.

Un newid arall yn y dyfodol i'w nodi yw y bydd un trên rhyddfrait Traws Gwlad yn galw unwaith bob awr o leiaf yn Swydd Gaerwrangon Parkway pan fydd yn agor.

## 5. Sialensiau sy'n wynebu Traws Gwlad

Mae nifer o sialensiau yn wynebu gwasanaethau trên ar y rhwydwaith Traws Gwlad. Mae llawer o'r rhain yn wynebu Cwmnïau Gweithredu Trenau eraill ond mae rhai yn unigryw i'r rhyddfrait hon.

### a. Gorlenwi a chapasiti

Mae Traws Gwlad yn gwneud gwaith da yn gwasanaethu nifer o farchnadoedd yn effeithlon iawn, gyda'r un trên yn aml yn cludo teithwyr sy'n teithio pellteroedd gwahanol iawn ac ar gyfer dibenion gwahanol (e.e. cymudwyr a theithwyr hamdden pellter mawr). Ond un broblem sylfaenol yw lefel y gorlenwi a brofir gan lawer o deithwyr ar hyn o bryd.

Mae'r gorlenwi ar drenau Traws Gwlad yn dueddol o ddigwydd yn ystod y cyfnodau brig, ar brynhawniau Gwener ac ar y Sul. Mae gorlenwi ar drenau pellter mawr yn digwydd yn arbennig yn y prynhawn pan fydd gorgyffwrdd rhwng busnes pellter mawr a theithiau hamdden a theithiau byrrach gan gymudwyr a siopwyr sy'n dychwelyd adref, ac ar y Sul pan fydd y teithio yn dueddol o gael ei wasgu i'r prynhawn.

Mae gwasgariad daeryddol y gorlenwi ar wasanaethau Traws Gwlad yn anarferol ar gyfer gweithredwr trên pellter mawr. Yn nodweddiadol i weithredwyr pellter mawr, mae cynnydd graddol yn y galw a'r gorlenwi wrth i'r trên agosáu at Lundain neu'r ddinas fawr arall ar ben arall y llwybr. Ar Traws Gwlad, fodd bynnag, mae gorlenwi o gwmpas cyfres o ddinasoedd a gorsafoedd, a gall gorlenwi fod yn amlwg (yn y ddau gyfeiriad ar y ddau gyfnod brig) am gryn bellter ar hyd llwybrau cymharol hir.

Yn ychwanegol, yn aml mae niferoedd mawr o deithwyr yn dod ar y trên ac yn gadael mewn gorsafoedd ar hyd y ffordd (a all fod yn gymharol agos at ei gilydd). Ar y cyd â gorlenwi gall y 'corddi' yma achosi oedi a bod yn anghysurus wrth i deithwyr giwio i ddod oddi ar y trên neu i fynd arno, a chwilio am seddi neu le i gadw eu paciau. Mae diffyg seddi hefyd yn achosi problemau i deithwyr sydd heb archebu sedd, neu a all fod angen newid sedd er mwyn i deithwyr eraill gael lle ar hyd y ffordd.

Dengys data a roddwyd gan AXC mai'r adrannau canlynol o'r llwybrau sydd â'r llwythi mwyaf o deithwyr yn sefyll yn y cyfnodau brig: Birmingham i Gaerefrog (trwy Leeds a Doncaster), Birmingham i Faes Awyr Stansted, Birmingham i Reading, a Chaerwysg i Fryste. Yn ychwanegol, mae adrannau eraill o lwybrau na fydd yn gallu cymryd twf yn ystod y rhyddfrait nesaf os na fydd gweithredu i leihau gorlenwi: Manceinion i Firmingham, Glasgow i Gaeredin a Reading i Southampton. Rydym yn gwybod bod problemau eraill o ran gorlenwi ac rydym yn edrych ymlaen at gael clywed eich barn am y rheiny hefyd.

Yn ychwanegol, mae'r gwasanaethau 'lleol' a weithredir gan Traws Gwlad, fel Caerlŷr i Birmingham New Street, yn dioddef gorlenwi ar y cyfnodau brig nad yw wedi bod yn bosibl i'w leddfu oherwydd diffyg trenau addas.

## **Mae'r Adran yn ymwybodol o'r problemau ynglŷn â gorlenwi ar Traws Gwlad, a dyma ein blaenoriaeth i deithwyr yn y rhyddfrait nesaf.**

### **b. Y marchnadoedd a wasanaethir a chystadleuaeth**

Traws Gwlad sy'n gwasanaethu'r ardal ddaearyddol fwyaf o'r holl ryddfrefiniau teithwyr ym Mhrydain. Mae ei threnau yn gwasanaethu cyrchfannau o Gernyw, Arfordir De Lloegr, Canolbarth Lloegr a De Cymru i ogledd Lloegr a chanol a gogledd ddwyrain yr Alban. Mae cystadleuaeth gan weithredwyr trenau eraill trwy rannu llwybrau. Mae Traws Gwlad hefyd yn cystadlu â chcludiant ar y ffordd (mae traffyrdd yn dilyn y rhwydwaith yn agos) a gwasanaethau awyr domestig. Mae'r holl lwybrau yn galw neu yn dod i ben yn Birmingham New Street ac mae Traws Gwlad yn rhyngweithio gyda'r holl gwmnïau cludo llwythi a phob un ond tri o'r cwmnïau gweithredu trenau.

Rydym am gael eich barn ar newidiadau posibl i'r gwasanaethau presennol ar Traws Gwlad, ac yn croesawu eich syniadau am unrhyw farchnadoedd newydd posibl i'w gwasanaethau.

### **c. Profiad y teithiwr**

Dengys ymchwil Ffocws ar Drafnidiaeth mai teithwyr Traws Gwlad yw'r rhai mwyaf anfodlon oherwydd gorlenwi ar y trenau. Mae problemau hefyd oherwydd diffyg lle i baciau, darpariaeth arlwygo anghyson (o ganlyniad uniongyrchol i'r gorlenwi yn aml), pa mor gyfforddus a glân yw'r trenau, a diffyg argaeledd staff mewn gorsafoedd. Er nad yw Traws Gwlad yn rheoli unrhyw orsafoedd, mae un o bob dau o deithwyr yn defnyddio Traws Gwlad i gysylltu â gwasanaethau eraill felly rydym yn cydnabod bod gwella'r profiad wrth newid trenau i deithwyr yn bwysig.

Er bod y mesur PPM (o fewn 10 munud) o brydlondeb ar y rhyddfrait hon wedi bod yn gyson, y perfformiad Amser Cywir (h.y. trenau yn cyrraedd ddim hwyrach na 59 eiliad yn hwy na'r amser ar yr amserlen) yw'r isaf o'r holl weithredwyr rhyddfrait, sy'n adlewyrchu'r pellteroedd mawr y mae'r trenau yn eu gwasanaethu a'r risg fwy o ddiodef oherwydd amharu ar y rhwydwaith. Dim ond am tua 10% o'r oedi a achosir gan ei threnau y mae Traws Gwlad yn gyfrifol, gyda Network Rail a gweithredwyr teithwyr a llwythi eraill yn achosi'r 90% arall. Rydym yn cydnabod bod angen i'r perfformiad Amser Cywir gael ei drin yn y rhyddfrait nesaf.

Yn ychwanegol, rydym yn sylwi bod y fflyd bresennol o drenau Voyager gan Traws Gwlad yn dioddef oedi neu yn cael eu canslo pan fydd y llanw yn eithriadol o uchel ynghyd â gwynt cryf ar yr arfordir yn ardal Dawlish, gan fod dŵr y môr yn effeithio ar offer trydanol sydd ar doeau'r trenau yma. Pan fydd hyn yn digwydd, mae trenau Voyager yn dirwyn eu taith i ben yng Nghaerwysg neu Fryste. Mae'r Adran yn sylweddoli cymaint o rwystredigaeth y gall hyn ei achosi i deithwyr sydd yn gorfod ymuno â threnau sy'n brysur yn barod i deithio ymhellach i'r gorllewin a byddwn yn holi beth all ymgeiswyr ei wneud i ddatrys y broblem neu leihau effaith hyn yn y rhyddfrait nesaf.

Mater arall sy'n achosi rhwystredigaeth yw'r amharu sy'n cael ei achosi gan waith peiranyddol ar y penwythnosau pan all y galw am wasanaethau Traws Gwlad fod ar ei uchaf. Gall hyn gael ei waethgu os nad oes dargyfeiriadau ar gael a bod y teithwyr yn gorfod mynd ar fysiau yn lle'r rheilffordd. Byddwn am i'r gweithredwr newydd ystyried sut y gall y defnydd o lwybrau dargyfeiriol gael ei wella i leihau'r amharu ar deithiau teithwyr.



#### d. Prisiau tocynnau a'u gwerthu

Ar hyn o bryd mae Traws Gwlad yn cynnig amrywiaeth o docynnau i'w theithwyr, a gall y rhain hefyd gael eu prynu ar-lein trwy wefan ac ap y rhyddfrait. Un o'r problemau sy'n wynebu'r rhyddfrait ar hyn o bryd yw 'tocynnau rhannol' pan fydd cyfuniad o brisiau ar deithiau hwy, sy'n cael eu gosod gan nifer o weithredwyr, yn gallu arwain at bris is am y daith gyfan na rhai prisiau taith gyfan.

Problem arall yw ei bod yn bosibl cadw sedd ar drenau Traws Gwlad pellter mawr hyd at ddeg munud cyn i'r trê'n adael o'r orsaf lle mae'r teithiwr yn cychwyn. Mae hyn yn golygu bod gan deithwyr fwy o hyblygrwydd a mynediad at brisiau ymlaen llaw rhatach a seddi cadw ar y diwrnod y maent yn teithio. Ond, gall hyn arwain at achlysuron pan fydd teithwyr sydd eisoes ar y trê'n mewn sedd heb ei chadw yn gorfod ildio eu sedd yng nghanol eu taith os yw'r sedd yn cael ei chadw wedyn.





## 6. Dewisiadau o ran gwelliannau

Mae Traws Gwlad yn rhyddfrait dda sydd yn cael ei rhedeg yn dda yn gyffredinol ac rydym am wella ar safon y gwasanaeth a'r perfformiad y mae'n eu cyflawni yn barod. Rydym am i'r gweithredwr nesaf wneud gwelliannau gwirioneddol trwy gydol y rhyddfrait, o fewn y cyfyngiadau sy'n bodoli. Yn benodol, byddem yn hoffi gweld y gweithredwr yn canolbwyntio ar ddatrys y gorlenwi a gwneud gwelliannau i brofiad y teithiwr 'o un pen i'r daith i'r llall'. Mae hyn yn cynnwys prynu a chasglu tocynnau, y profiad ar fwrdd y trê, cyswllt gyda threnau eraill a chyrraedd cyrchfan derfynol y teithiwr.

Wrth baratoi ar gyfer y rhyddfrait newydd, rydym wedi cynnal nifer o weithgareddau:

- Adolygiad o'r rhyddfrait bresennol ac asesiad o'r cyfleoedd a'r sialensiau y mae'r nesaf yn eu codi.
- Gwaith gyda Ffocws ar Drafnidiaeth i ddeall y gwelliannau y mae ar deithwyr eu heisiau, a pham nad yw rhai teithwyr yn defnyddio Traws Gwlad.
- Cyfarfodydd gyda grwpiau teithwyr a rhanddeiliaid allweddol eraill i sicrhau bod eu blaenoriaethau yn cael eu hadlewyrchu yn ein cynlluniau. Ym Medi a Hydref 2017, cynhaliwyd gweithdai rhanddeiliaid ar draws y wlad i glywed eu syniadau cychwynol ar y blaenoriaethau ar gyfer y rhyddfrait nesaf.
- Gweithio'n agos gyda Network Rail i ddynodi effeithiau ei raglen seilwaith bresennol.

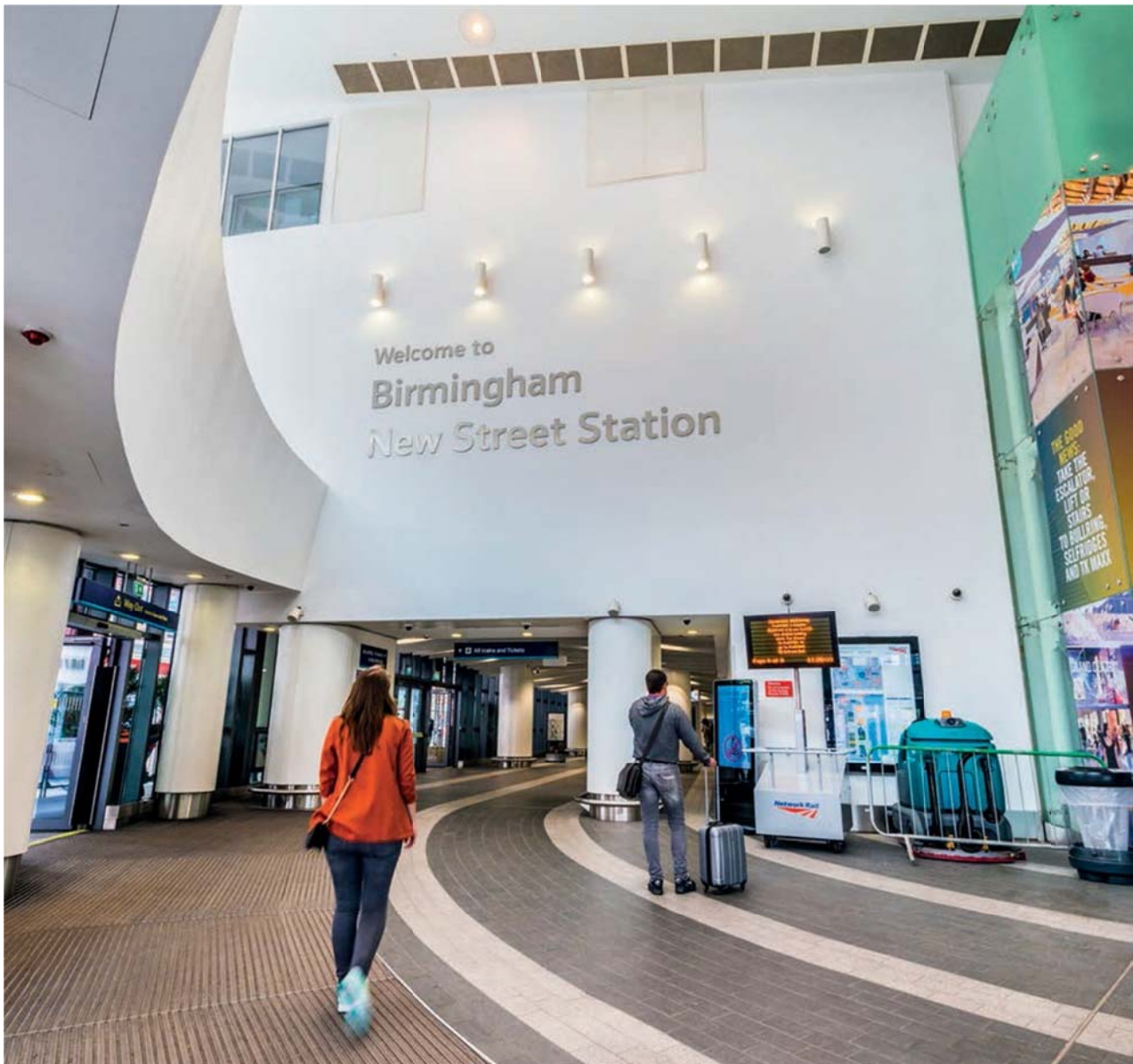
Rydym eisoes wedi amlinellu'r prif sialensiau ar y rhwydwaith Traws Gwlad. Rydym wedi bod yn gweithio i ddwyn elfennau gwahanol at ei gilydd i gyflawni ateb a fydd yn arwain at brofiad gwell i deithwyr. Dengys ymchwil Ffocws ar Drafnidiaeth mai'r deg uchaf ymhlith blaenoriaethau teithwyr ar gyfer y rhyddfrait Traws Gwlad yw:

- Pris tocyn trê yn cynnig gwell gwerth am arian;
- Teithwyr yn gallu cael sedd ar y trê;
- Wi-Fi ar gael ar y trê;
- Mwy o drenau yn cyrraedd ar amser nag sy'n digwydd yn awr;
- Y trenau'n ddigon aml ar yr amseroedd yr wyf yn dymuno teithio;
- Tu mewn y trê yn cael ei gynnal a'i gadw a'i lanhau i safon uchel;
- Amhariadau mawr heb eu cynllunio yn llai aml ar ein teithiau;

## Rhyddfrait Rheilffordd Teithwyr Traws Gwlad – Ymgynghoriad Cyhoeddus

- Llai o drenau yn cael eu canslo nag sy'n digwydd ar hyn o bryd;
- Cyfleusterau toiled yn cael eu cynnal a'u cadw yn dda ac yn lân ar bob trêrn;
- Y cwmni trêrn yn rhoi gwybodaeth gyson i deithwyr am oedi; a
- Gostwng yr amser y mae teithiau yn ei gymryd.

Wrth ystyried y blaenoriaethau hyn, rydym wedi ystyried newidiadau posibl i wella'r rhyddfrait nesaf ac yn awr byddem yn hoffi clywed eich barn amdanynt.



## 7. Syniadau ar gyfer y rhyddfrait nesaf

Mae'r adran hon yn trafod problemau ar y rhwydwaith Traws Gwlad a syniadau posibl ar gyfer ymdrin â nhw. **Cofiwch mai dogfen ymgynghorol yw hon ac nad oes unrhyw benderfyniadau wedi cael eu gwneud.** Cynlluniwyd rhai o'r awgrymiadau yn y ddogfen hon i ysgogi trafodaeth ac i greu syniadau nad ydynt wedi cael eu hystyried yn barod. Rydym yn awyddus i glywed gan holl ddefnyddwyr y gwasanaeth, ac fe fyddem yn hoffi clywed eich barn am y gwasanaeth yn awr yn ogystal â'ch syniadau o ran sut i'w wella yn y blynyddoedd i ddod.

Rydym hefyd wedi cynnwys data defnydd Traws Gwlad mewn Atodiad. Dengys y data: y defnydd o orsafoedd; os yw'r orsaf yn gyfnewidfa i wasanaethau gweithredwyr eraill; gweithredwyr eraill sy'n gwasanaethu'r gorsafoedd hynny, ac amllder y gwasanaeth. Er nad yw'r data, o angenrheidrwydd, yn adlewyrchu barn unigolyn am ei daith, fe'i rhoddwyd i ymatebwyr i'w galluogi i roi ymateb ar sail rhagor o wybodaeth.

---

### I leihau gorlenwi ar y gwasanaethau trên presennol i deithwyr Traws Gwlad

#### Problemau a syniadau ar gyfer eich ymateb

Rydym yn gwybod bod rhai gwasanaethau sy'n dioddef gorlenwi ar hyn o bryd, a dim ond gwaethygu all hyn ei wneud wrth i'r galw gynyddu. Gall y dewisiadau i ddatrys y problem gynnwys:

(1) Cyflwyno trenau hwy, pan fydd hyn yn fforddiadwy ac yn cynnig gwerth am arian. Efallai y gallai hyn gael ei gyflawni trwy i'r gweithredwr:

- Ailddiffinio'r rhwydwaith lle mae gweithredwyr eraill yn cynyddu gwasanaethau er mwyn defnyddio'r fflyd bresennol lle mae mwyaf o alw (gweler yr adran ar 'Pennau Eithaf y Rhwydwaith');
- Rhaeadru trenau o rannau eraill o'r rhwydwaith cenedlaethol, os byddant yn addas ac ar gael; neu
- Brydlesu trenau newydd.

(2) Lleihau'r nifer o deithwyr sy'n defnyddio trenau pellter mawr Traws Gwlad ar gyfer teithio pellter byr i mewn i'r prif ganolfannau trefol ac allan ohonynt. Gellid cyflawni lleihau'r nifer o deithwyr pellter byr, **pan fydd dewisiadau eraill addas ar gael**, o bosibl, trwy:

Pa wasanaethau penodol, llwybrau, ac amseroedd yw'r rhai yr ydych chi'n meddwl y mae angen ymdrin â gorlenwi ar wasanaethau Traws Gwlad ar fwyaf o frys?

*(defnyddiwch yr Atodiad i gael gwybodaeth i seilio eich ymateb arni)*  
Rhowch enghreifftiau penodol pan all y rhain fod yn berthnasol.

- Addasu'r galwadau gan Traws Gwlad mewn rhai gorsafoedd sy'n agos at y prif ganolfannau trefol, naill ai yn llwyr neu ar yr oriau brig yn y cyfeiriad prysuraf (gweler y pwynt bwled nesaf). Er y gall hyn gyflymu teithiau, y broblem yw bod nifer o deithwyr sydd am ddefnyddio'r rhwydwaith Traws Gwlad ar gyfer teithiau pellach yn nifer o'r trefi a byddai hyn yn gwneud teithio yn llai cyfleus iddynt;
- Parhau i alw mewn gorsafoedd o'r fath, ond gadael i'r gweithredwr gyfyngu'r galwadau i 'ollwng' neu 'godi' yn unig. Yn y ffordd honno, ni fyddai trê'n sy'n cychwyn oddi wrth dref fawr yn y prynhawn yn cael ei hysbysebu fel un sy'n galw yn y dref agosaf, ond byddai'n gwneud hynny i ollwng teithwyr yn unig. Yn y rhan fwyaf o orsafoedd, fodd bynnag, mae'n anodd atal teithwyr rhag gwybod y bydd yn galw yno a mynd ar y trê'n beth bynnag, ac felly mae'n anodd ei orfodi. Prin iawn yw'r enghreifftiau llwyddiannus o'r arfer hwn y dyddiau hyn (e.e. rhwng Llundain Euston a Chyffordd Watford) ond efallai y gellid gweithredu'r dull hwn yn gyfyngedig ar Traws Gwlad er bod oblygiadau refeniw iddo.
- Cael gwared ar ddilysrwydd tocynnau aml-fodd ar drenau Traws Gwlad (naill ai yn gyffredinol neu ar adegau brig yn unig yn y cyfeiriad prysuraf). Unwaith eto, byddai'n anodd gorfodi hwn naill ai yn yr orsaf adael neu ar fwrdd y trê'n o ystyried yr amser cyfyngedig sydd cyn y man galw cyntaf allan o ddinas.

Pa un o'r camau posibl isod ydych chi'n feddwl allai oresgyn y gorlenwi a achosir gan gymudwyr pellter byr sy'n defnyddio trenau Traws Gwlad pellter mawr, o gymryd bod gwasanaethau eraill addas ar gael?

- a. Cael gwared ar alwadau yn y trefi sydd agosaf at ganol y canolfannau trefol naill ai yn llwyr neu ar yr amseroedd brig yn unig
- b. Dal i alw yn y gorsafoedd hynny ond eu cyfyngu i godi/gollwng yn unig
- c. Cael gwared ar ddilysrwydd tocynnau aml-fodd ar drenau pellter mawr
- d. Arall (awgrymwch os gwelwch yn dda).

*(defnyddiwch yr Atodiad i gael gwybodaeth i seilio eich ymateb arni)*

Rhowch enghreifftiau penodol pan all y rhain fod yn berthnasol.

2

## Gwella patrwm y gwasanaeth a'r rhwydwaith i gynnig teithiau sy'n bodloni eich anghenion yn well

### Problemau a syniadau ar gyfer eich ymateb

Rydym yn deall pwysigrwydd Traws Gwlad wrth symud pobl o gwmpas y wlad, a'u cysylltu â gwasanaethau gan weithredwyr trenau eraill. Datgelodd ein hadborth cychwynnol ac anffurfiol gan randdeiliaid nifer o themâu gan gynnwys dyhead i weld Traws Gwlad yn canolbwyntio yn unig ar fod yn weithredwr pellter mawr, cyflymder mawr, safon uchel yn cysylltu'r prif ddinasoedd. Roedd y cynigion yn cynnwys darparu diwrnod gweithredu hwy, cael gwared ar wasanaethau lleol o'r rhyddfrait, cyflymu trenau pellter mwy a gwasanaethu cyrchfannau ychwanegol tu hwnt i'r rhwydwaith presennol. Ond, rhaid cydnabod y gall y cyfle i wneud newidiadau mawr fod yn gyfyngedig oherwydd cyfyngiadau'r rhwydwaith rheilffordd. Mae rhwydwaith Traws Gwlad yn croesi llawer o lwybrau eraill ac mae arni angen slotiau mewn gorsafoedd prysur iawn

(sydd yn gyfyngedig), felly hyd yn oed pan fydd ymgeiswyr yn cael hyblygrwydd, efallai mai dim ond un ateb ymarferol sydd i ddarparu amserlen gadarn.

### Patrymau gwasanaethau trên ar y rhwydwaith presennol

- Mae llawer o'r patrwm gwasanaeth craidd ar y rhan fwyaf o lwybrau Traws Gwlad bob awr, neu hyd yn oed bob hanner awr pan fydd y llwybrau yn gorgyffwrdd, ond tu hwnt i'r canol hwn, yn arbennig yng Nghernyw, Torbay ac i'r gogledd o Gaeredin, mae yn aml yn llawer llai aml. Er bod cyfyngiadau ar gynyddu amlder, mae hyn yn bosiblwydd y gellid ei archwilio.
- Rydym yn gwybod nad yw'r teithiau cyntaf ac olaf bob amser yn gweddu i gynlluniau teithwyr. Er enghraifft, efallai na fydd y trên olaf ar rai llwybrau yn addas i bobl sy'n dychwelyd o'r theatr, siopa hwyr, neu ddigwyddiadau chwaraeon neu gerddoriaeth bob amser. Mae cwestiwn yn codi hefyd a yw gwasanaethau ar y Sul yn adlewyrchu'r patrymau teithio a ffordd o fyw sy'n newid heddiw.
- Yn ychwanegol, mae rhanddeiliaid wedi awgrymu y gallai rhai manau gael budd o drenau ychwanegol ar amseroedd penodol o'r flwyddyn i ymdopi â'r galw ychwanegol am wasanaethau.

Gosodwch y canlynol yn nhrefn blaenoriaeth os gwelwch yn dda ar gyfer gwelliannau i'ch gwasanaethau Traws Gwlad yn y dyfodol:

- a. Gwasanaethau amlach yn ystod dyddiau'r wythnos
- b. Gwasanaethau amlach ar y penwythnos
- c. Rhagor o wasanaethau haf yn unig ychwanegol
- d. Trenau cyntaf yn gynharach
- e. Trenau olaf yn hwyrach
- f. Gwasanaethau Sul yn gynharach yn y bore

Dangoswch pa lwybrau a gorsafodded yr hoffech weld y newidiadau arnynt a pham?

3

### Llwybrau y mae'r rhwydwaith Traws Gwlad yn teithio arnynt

Mae rhyddfrait newydd yn cynnig y cyfle i adolygu siâp y rhwydwaith, gan gynnwys a ddylid symud gwasanaethau i ryddfrenniau eraill, proses a elwir yn ail-fapio. Polisi'r Adran yw bod yn rhaid cael dadl gref dros ail-fapio gwasanaethau, oherwydd yr amharu a'r costau newid y mae'n eu dwyn. Mae'r dewisiadau eraill yn cynnwys ehangu neu newid gwasanaethau ar y rhwydwaith presennol. Nodir y problemau penodol isod:

### Gwasanaethau lleol presennol

Mae mwyafrif llwybrau Traws Gwlad yn rhai pellter hir rhwng dinasoedd neu yn llwybrau rhanbarthol. Ond, mae Birmingham i Gaerlŷr a Birmingham i Nottingham yn wasanaethau lleol, sy'n stopio, a ddefnyddir yn bennaf gan gymudwyr a theithwyr hamdden. Awgrymodd y rhanddeiliaid y dylai Traws Gwlad fod yn weithredwr pellter mawr gan roi'r pwyslais ar gynnig gwasanaethau pellter mawr a rhyng-ranbarthol o safon uchel. Byddai gwahanu a throsglwyddo'r gwasanaethau lleol yma i ryddfrait arall yn gadael i Traws Gwlad ganolbwyntio ar ei llwybrau hwy gan roi'r gwasanaethau yma mewn rhyddfrait sy'n gweithredu gwasanaethau tebyg.



Byddai manteision gwneud hynny yn cael eu hystyried ochr yn ochr â'r costau a'r amhariad i'r cwmnïau a'r staff dan sylw. Fel rhan o'r ymgynghoriad ar gyfer rhyddfrait Dwyrain Canolbarth Lloegr, ymgynghorwyd a ddylai'r llwybrau hyn gael eu trosglwyddo i'r rhyddfrait honno. Yn eu hymateb, cyflwynodd West Midlands Rail – y corff datganoledig ar gyfer y rheilffyrdd yn yr ardal honno – a rhai rhanddeiliaid eraill ddadl wahanol i'r gwasanaethau hyn ddod yn rhan o ryddfrait Trenau Gorllewin Canolbarth Lloegr, o ystyried bod pwyslais y teithiau ar y llwybr hwn yn cyfeirio tuag at Firmingham, ac y gellid cysylltu â gwasanaethau eraill ar draws Birmingham. Mae'r Adran yn dechrau trafodaethau cychwynnol gyda'r gweithredwyr trenau perthnasol am ddichonolrwydd gweithredol, ond yn y cyfamser byddem yn croesawu barn y rhanddeiliaid am drosglwyddiad o'r fath. Dylid nodi nad ydym yn cynnig trosglwyddo'r gwasanaethau Birmingham i Stansted a Chaerdydd i Nottingham i weithredwr arall fel rhan o'r ail-fapio hwn.

### Gwasanaethau Arfordir y Dwyrain i'r gogledd o Gaerefrog

Mae'r adran o reilffordd dau drac ar y Brif Linell ar Arfordir Dwyrain Lloegr rhwng Northallerton a Newcastle yn gyfyngedig iawn. Mae'n cludo gwasanaethau teithwyr pellter mawr a lleol a threnau llwythi, y cyfan yn teithio ar gyflymder gwahanol. Ar hyn o bryd mae Traws Gwlad yn gweithredu dau drên yr awr ar yr adran hon, un o Dde Orllewin yr Alban a'r llall o Arfordir De Lloegr a Reading i Newcastle. I'r gogledd o Gaerefrog mae'r ddau drên yr awr yn gweithredu o fewn deng munud i'w gilydd, oherwydd y gwahaniaeth mewn amseroedd teithio trwy Leeds a thrwy Doncaster, er y gall hyn newid yn y dyfodol agos.

Cynlluniwyd gwelliannau i'r gwasanaeth hefyd ar gyfer rhyddfrefnïau eraill a all gael effaith ar Traws Gwlad. Mae'r TransPennine Express yn cynllunio i redeg dau drên yr awr o Fanceinion trwy Gaerefrog i Newcastle, a bydd un ohonynt yn mynd ymlaen i Gaeredin, ac mae Virgin East Coast yn bwriadu ymestyn y gwasanaeth stopio o Kings Cross i Gaerefrog presennol i Newcastle bob awr sy'n golygu tri thrên yr awr i gyd. Os bydd y gwelliannau yma yn digwydd, efallai na fydd yn bosibl cael lle iddynt ochr yn ochr â'r gwasanaethau Traws Gwlad presennol. Er bod gan y diwydiant rheilffyrdd brosesau yn eu lle i ddatrys y blaenoriaethau perthnasol, mae'r Adran a'r rhanddeiliaid rhanbarthol

Petai yn bosibl, a fydddech chi'n cytuno â throsglwyddo'r llwybrau lleol yma i ryddfrait Gorllewin Canolbarth Lloegr?

- Birmingham i Nottingham
- Birmingham i Gaerlŷr

Rhowch eich rhesymau os gwelwch yn dda.

A fydddech yn hoffi gweld unrhyw llwybrau neu orsafoedd eraill yn cael eu trosglwyddo i neu o'r rhyddfrait Traws Gwlad.

Byddwn/Na?

Os felly, pa llwybrau a pham?

4

Petai'r rhwydwaith yn methu ymdopi â'r holl ddyheadau o ran gwella gwasanaethau i'r gogledd o Northallerton ar brif linell Arfordir Dwyrain Lloegr, a fyddai:

- cwtogi un o'r gwasanaethau Traws Gwlad presennol yn dderbyniol (gyda'r adnoddau yn cael eu hailddefnyddio i wella llwybrau eraill sy'n bodoli neu rai newydd?):

Byddai/Na a pham?

Os byddai, beth ddylai ddigwydd i'r gwasanaeth Traws Gwlad?

Os na, beth ddylai ddigwydd yn lle hynny?

5

yn ystyried y dewisiadau y gellid bod yn rhaid eu gwneud. O ganlyniad, hoffai'r ymgynghoriad hwn gael eich barn a yw'n addas cwtogi neu ddargyfeirio un o'r gwasanaethau Traws Gwlad presennol sy'n gwasanaethu Newcastle ymhellach i'r de (er enghraifft yn Leeds neu Doncaster neu Gaerefrog), ac os nad yw hynny'n dderbyniol beth ddylai fod yn flaenoriaeth os bydd y cyfyngiadau ar gapasiti yn dod i'r amlwg. (Bydd un trên Traws Gwlad yr awr yn dal i fynd i'r gogledd o Gaerefrog i Newcastle a Chaeredin ac rydym yn disgwyl y byddai'n parhau i Glasgow bob yn ail awr fel y mae heddiw.)

### Pennau eithaf y rhwydwaith

Fel y soniwyd uchod, un o nodweddion unigryw (a chadarnhaol) Traws Gwlad, yw ei bod yn cysylltu rhannau pellaf Prydain. Ond, mae hyn yn golygu bod rhai trenau yn treulio cryn lawer o amser yn gwasanaethu pennau eithaf y rhwydwaith, gyda chymharol ychydig o deithwyr weithiau.

Cynigiodd rhai rhanddeiliaid y dylai Traws Gwlad ganolbwyntio ei hadnoddau ar ganol y rhwydwaith, a thrwy hynny ganiatáu i'w fflyd gael ei hailddefnyddio i leihau gorlenwi, a thrwy hynny fod o fudd i fwy o deithwyr na'r rhai nad oedd wedi eu darbwyllo gan newid o'r fath. Oherwydd ein bod yn sylweddoli bod gwerth i 'fod ar y rhwydwaith Traws Gwlad', **nid ydym yn bwriadu cael gwared ar wasanaethau o unrhyw le yn llwyr** (ar wahân i'r gwasanaeth unwaith y dydd i Guildford, Caerfaddon, Patchway a Filton Abbey Wood). Ond gall fod yn addas ystyried cyfaddawd o ran lleihau rhai gwasanaethau Traws Gwlad i orsafoedd ar gyrion y rhwydwaith pan fydd gwelliannau yn cael eu cynnig gan weithredwyr eraill yn lle hynny. Mae'r enghreifftiau posibl yn cynnwys:

- I'r gorllewin o Plymouth i Penzance: Mae Rheilffordd y Great Western (GWR) yn gwella'r gwasanaeth sy'n cael ei ddarparu trwy gyflwyno dau drên yr awr rhwng Plymouth a Penzance o fis Rhagfyr 2018. Mae'r gwelliant hwn yn rhoi gwell teithiau a chysylltiadau i deithwyr i'r gorllewin o Plymouth. Mae gwasanaethau Traws Gwlad yn gynnar yn y dydd tua'r dwyrain ac ar ddiwedd y dydd tua'r gorllewin, a gall rhai gael eu cynnwys mewn diwrnod gweithredu hwy gan GWR o bosibl. (Sylwer nad ydym yn cynnig unrhyw newidiadau i'r gwasanaethau Sadwrn yn unig yn yr haf i Newquay).
- O Gaerwysg/Newton Abbot i Paignton: Mae'r GWR yn cyflwyno gwasanaeth gwell, dau drên yr awr o Gaerwysg i Paignton ym mis Rhagfyr 2018 gyda gwell amseroedd teithio a chysylltiadau. Er bod ymateb cryf i ymgynghoriad yn 2016 oedd yn cynnig toriad sylweddol, gall gostyngiad bychan o Torbay ganiatáu gwasanaeth llawer mwy cyson bob hanner awr gan Traws Gwlad o Gaerwysg tua'r gogledd i deithwyr gysylltu ag o, gan wella cysylltiadau yn gyffredinol.

A ddylai ymgeiswyr gael hyblygrwydd i wneud newidiadau cyfyngedig i bennau eithaf y rhwydwaith fel y gellir darparu manteision fel llai o orlenwi yng nghanol y rhwydwaith?

Dylent  
Dylent, ond dim ond os bydd dewisiadau eraill yn cael eu darparu  
Na?

6

- I'r gogledd o Gaeredin i Aberdeen: Cyfyngedig yw'r gwasanaethau ar hyn o bryd i Dundee ac Aberdeen ac ohonynt, gyda gwasanaeth Dundee, yn neilltuol, yn cynnig lle i gymudwyr. Gall fod yn bosibl llunio cytundeb â Transport Scotland i ddarparu gwasanaethau gwahanol wrth i'w rhyddfrait ddatblygu dros y blynyddoedd nesaf.

- Southampton i Bournemouth: Mae South Western Railway (SWR) yn rhedeg gwasanaeth aml rhwng Southampton a Bournemouth ac mae'n cynnig gwasanaethau ychwanegol ar yr adran hon, yn amodol ar gael cytundeb trwy brosesau'r diwydiant.

- Guildford: Mae un trên bob dydd yn gwasanaethu Guildford. Mae'r gweithredwr lleol GWR yn darparu dau drên yr awr rhwng Guildford a Reading sy'n cysylltu â gwasanaethau Traws Gwlad trwy gydol y dydd.

- Caerfaddon: Mae Traws Gwlad wedi ymestyn un trên y dydd i gychwyn o Gaerfaddon yn gynnar yn y bore.

Mae'r gweithredwr lleol GWR yn darparu tri thrên cyflym yr awr rhwng Caerfaddon a Bryste ac un i ddau o wasanaethau stopio yr awr, sy'n cysylltu â gwasanaethau Traws Gwlad trwy gydol y dydd.

- Gwasanaeth Caerdydd i Fryste Temple Meads: Mae Traws Gwlad yn gweithredu gwasanaeth o Gaerdydd i Fanceinion unwaith y dydd sydd ar hyn o bryd yn dargyfeirio i Fryste Temple Meads ac felly yn cymryd llawer mwy o amser na dilyn llwybr Cymru a'r Gororau trwy Amwythig neu adael Caerdydd yn hwyrach a chael yr un trên o Bryste Parkway. Ond mae, fodd bynnag, yn cau bwch yn y patrwm gwasanaeth safonol rhwng Caerdydd a Bryste Temple Meads, ac mae'n darparu gwasanaeth pwysig yn gynnar yn y bore o Gaerdydd, Casnewydd, Cyffordd Twannel Hafren a Patchway i Filton Abbey Wood a Bryste. Os gall y gwasanaeth hwn (a'r gwasanaeth cyfatebol yn ôl) gael ei gynnig gan GWR byddem yn edrych ar ei dynnu oddi ar Traws Gwlad.

A ydych chi yn cytuno mai lefel bresennol y gwasanaethau Traws Gwlad i'r llwybrau canlynol yw'r lleiafswm y mae'n rhaid gofyn amdanynt:

- I'r gorllewin o Plymouth i Penzance?
- O Gaerwysg/Newton Abbot i Paignton?
- I'r gogledd o Gaeredin i Aberdeen?
- Southampton i Bournemouth?
- Guildford?
- Caerfaddon?
- Caerdydd i Fryste Temple Meads?

A ydych yn cytuno y byddai'r newidiadau i'r llwybrau canlynol yn dderbyniol petai gwasanaeth tebyg neu well yn cael ei ddarparu gan weithredwr arall:

- I'r gorllewin o Plymouth i Penzance?
- O Gaerwysg/Newton Abbot i Paignton?
- I'r gogledd o Gaeredin i Aberdeen?
- Southampton i Bournemouth?
- Guildford?
- Caerfaddon?
- Caerdydd i Fryste Temple Meads?



## Hyblygrwydd yn y patrymau galw

Ar hyn o bryd mae'r rhyddfrait Traws Gwlad yn gweithredu yn ôl Ymrwymiad Lefel Gwasanaeth manwl iawn sy'n cynrychioli'r ffordd y mynegwyd gofynion y trenau i gael rhyddfrefiniau ddeng mlynedd yn ôl. Dros y blyneddoddedd, mae'r gweithredwr presennol wedi ychwanegu galwadau tu hwnt i'r rhai a nodwyd gan yr Adran, er enghraifft, dyblu galwadau ym Macclesfield ym Mai 2018. Mae hyn wedi galluogi i'r rhyddfrait gynyddu refeniw a chynnig cyfleoedd teithio gan ychwanegu ychydig iawn at yr amser teithio ym mhob achos.

A ydych chi'n meddwl y dylai manyleb ofynnol yr Adran gadw at batrwm gwasanaethau a galwadau mewn gorsafoedd heddiw yn hytrach na chynnig cyfle i newid?

Ydw/Na

8

Ond gyda'i gilydd, gall y rhain fod wedi ychwanegu at amseroedd teithio o un pen i'r daith i'r llall (neu wedi golygu nad oes cyfle i gyflymu gwasanaethau). Cred yr Adran y gallai 'cloi'r' patrwm presennol o wasanaethau a galwadau mewn gorsafoedd beidio â bod yn help yn y fanyleb ofynnol yn y dyfodol, ac yn hytrach mae am roi cymaint o hyblygrwydd ag sy'n bosibl i ymgeiswyr wasanaethu teithwyr Traws Gwlad. Mae dwy ffordd o wneud hyn:

- Rhoi hyblygrwydd i ymgeiswyr trwy beidio â nodi rhai o'r galwadau mewn gorsafoedd y mae'r gweithredwr presennol wedi dewis eu cynnig, neu roi hyblygrwydd i ymgeiswyr i leihau yn gyffredinol o fewn cyfyngiadau penodol.

- Rhoi hyblygrwydd trwy nodi Gofyn Gwasanaeth Trên (TSR) fel, er bod y nifer o alwadau y dydd mewn unrhyw un orsaf yn aros fel y maent, y gall yr ymgeiswyr ddewis i ble mae'r gwasanaethau hynny yn mynd ar ôl i'r trên gyrraedd canolbwynt y rhwydwaith ym Mirmingham. Felly byddai'r TSR yn nodi'r nifer o alwadau ym mhob gorsaf i Firmingham ac oddi yno ond ddim tu hwnt i hynny. O gymryd enghraifft ddamcaniaethol: mae'r holl drenau o Plymouth yn awr wedi eu manylebu i anelu i Leeds a'r Alban, ond, yn y dyfodol, gallai rhai neu'r cyfan ohonynt fynd i Fanceinion neu Nottingham petai'n bosibl yn weithredol ac yn fuddiol yn fasnachol. Yn yr un modd, gallai rhai o drenau Caeredin deithio i Reading ac arfordir De Lloegr yn hytrach na mynd i dde orllewin Lloegr i gyd. Ond fel y nodwyd uchod, yn y rhwydwaith cyfyngedig sy'n bodoli heddiw efallai mai ychydig o le sydd i wneud newidiadau o'r fath (e.e. dim ond ar ddechrau neu ar ddiwedd y dydd).

A ddylai ymgeiswyr gael rhywfaint o hyblygrwydd i wneud llai o alwadau mewn rhai gorsafoedd, er enghraifft, petai hynny yn galluogi iddynt gyflymu gwasanaethau?

Dylent/Na

Os dylent, rhowch enghreifftiau o'r manau lle gellid cyfiawnhau hyn.

9

A ddylai'r fanyleb ofynnol nodi'r nifer o drenau o bob gorsaf i Firmingham ond rhoi'r hyblygrwydd i ymgeiswyr benderfynu i ble mae'r trenau yn mynd ar ôl Birmingham?

10

Gellid defnyddio'r ddau ddewis yma gyda'i gilydd.

Sylwer, pe na fyddai'r Adran yn nodi unrhyw newidiadau byddai'n adolygu a ddylid gofyn i weithredwyr eraill wneud galwadau ychwanegol i gynnal y cysylltiadau cyffredinol a'r capasiti.

### Ehangu'r rhwydwaith

Efallai bod posibilrwydd hefyd i orsafoedd a llwybrau newydd gael eu gwasanaethu gan drenau Traws Gwlad yn uniongyrchol yn hytrach na bod teithwyr yn gorfod cysylltu â gwasanaethau eraill.

A oes gorsafoedd neu lwybrau tu hwnt i ddaeryddiaeth y rhwydwaith Traws Gwlad presennol a ddylai dderbyn galwadau nad ydynt yn eu derbyn ar hyn o bryd?

Rhowch achosion penodol ac unrhyw dystiolaeth i gefnogi hynny.

11

### Gorsafoedd

Gellid cael gorsafoedd ychwanegol yng nghwmpas daearyddol presennol y rhwydwaith Traws Gwlad, fel Caergrawnt Gogledd, neu ar lwybrau newydd tu hwnt i'r manau y mae Traws Gwlad yn gweithredu ar hyn o bryd (gweler isod).

A oes gorsafoedd yn naearyddiaeth rhwydwaith presennol Traws Gwlad a ddylai gael galwadau nad ydynt yn eu cael ar hyn o bryd?

Rhowch achosion penodol ac unrhyw dystiolaeth i gefnogi hynny.

12

### Llwybrau

Mae rhanddeiliaid wedi crybwyll estyniadau i Lerpwl, Bradford ac Abertawe fel llwybrau newydd posibl ymhlith llawer o rai eraill. Yn y pen draw gall cyfyngiadau gweithredol neu o ran capasiti atal llwybrau newydd ond mae gennym ddiddordeb mewn clywed am rai posibl gennych chi. Er na fydd yr Adran, efallai, yn nodi cyrchfannau newydd o'r fath, yn aml mae ymgeiswyr yn awyddus i ehangu maint y rhwydwaith a gallant ofyn i'r Adran gynnwys cyrchfannau newydd o'r fath yn eu ceisiadau. Yn achos cyrchfannau newydd yng Nghymru a'r Alban, byddem angen i ymgeiswyr ddangos cefnogaeth Llywodraethau Cymru a'r Alban.

## Gwella a symleiddio prisiau tocynnau a rhoi tocynnau

### Problemau a syniadau ar gyfer eich ymateb

Mae arferion prynu tocynnau yn newid, gyda phobl yn gynyddol yn eu prynu o gartref yn hytrach na'u prynu o swyddfeydd tocynnau mewn gorsafoedd. Mae arnom eisiau i weithredwyr:

- Ddarparu mynediad eang a rhydd i'r dewis llawn o docynnau; a
- Sicrhau bod gan deithwyr yr holl wybodaeth angenrheidiol i ddewis a phrynu'r tocyn mwyaf addas ar gyfer eu taith.

Disgwylir i'r gweithredwr nesaf weithio gyda phartneriaid i gyflwyno ffyrdd mwy modern i bobl dalu am eu teithiau a phrofi eu hawl i deithio, fel credyd 'talw wrth fynd'.

Pa newidiadau hoffech chi eu gweld i'r ffordd y mae Traws Gwlad yn gwerthu a darparu tocynnau?

13

Mae teithwyr yn teimlo bod prisiau ymlaen llaw yn cynnig gwerth am arian ond yn llai felly o ran prisiau wrth gyrraedd yr orsaf, yn arbennig pan fydd y rhain yn cael eu prynu ar gyfer teithio ym mhell yn ystod cyfnod cyfyngiad brig y gweithredwr.

Pa newidiadau hoffech chi eu gweld i strwythur prisiau presennol Traws Gwlad?

14

Mae Traws Gwlad wedi bod yn flaengar wrth gyflwyno APOD (Prynu Ymlaen Llaw ar y Diwrnod) sy'n galluogi teithwyr i brynu tocynnau rhatach, ymlaen llaw hyd at 10 munud cyn gadael (yn hytrach na gorfod archebu'r diwrnod cynt). Mae hyn yn fantais ddigamsyniol ac mae rhai gweithredwyr eraill wedi ei fabwysiadu. Ond, gall teithwyr sydd ar y trêrn yn barod, mewn sedd heb ei chadw, orfod ildio'r sedd os oes gan rywun docyn APOD. Rydym yn disgwyl i'r gweithredwr nesaf ystyried sut y gellir gwella APOD yn y rhyddfrait nesaf i ddiwallu disgwyliadau teithwyr, er enghraifft a allai tocynnau APOD gael eu gwerthu heb gadw sedd?

Pa newidiadau hoffech chi eu gweld i'r System Prynu Ymlaen Llaw ar y Diwrnod (APOD)?

15

## Gwella mynediad, gwybodaeth a chreu cysylltiadau

### Problemau a syniadau ar gyfer eich ymateb

Rydym yn dymuno gweld gwelliant ym mhrofiad y teithwyr ar y daith gyflawn o ddrws i ddrws. Felly, hoffem gael eich barn am:

- cynllunio teithiau;
- darparu gwybodaeth cyn, yn ystod ac ar ôl y daith;
- cyfathrebu yn ystod amhariadau;
- ymdrin â chwynion; a
- darparu iawndal pan fydd pethau'n mynd o chwith.

Pa wybodaeth ychwanegol fyddai'n ddefnyddiol i chi pan fyddwch yn cynllunio eich teithiau neu yn cysylltu â gwasanaethau eraill?

Sut fydddech chi'n hoffi cael y wybodaeth?

16

Sut gallai'r ffordd y mae Traws Gwlad yn delio â'ch cwynion ac yn rhoi iawndal i chi gael eu gwella?

17

Ar hyn o bryd nid yw Traws Gwlad yn rheoli unrhyw orsafoedd, ac nid ydym yn rhagweld y bydd hyn yn newid yn y dyfodol. Er hynny, credwn y dylai ymgeiswyr ystyried gwella profiad teithwyr o ddrws i ddrws.

Beth yn fwy y gellid ei wneud i wella mynediad a darparu cyfleusterau i'r rhai sydd ag anabledd neu anghenion ychwanegol?

18

Rydym hefyd yn credu ei bod yn bwysig i wasanaethau trên fod yn hygyrch i'r holl deithwyr, yn arbennig y rhai sydd ag anghenion ychwanegol. Byddem yn hoffi i ymgeiswyr ystyried:

- dynodi atebion i wella mynediad neu gyfnwid trenau i bobl ag anghenion o ran hygyrchedd;
- gwella systemau cynorthwyo teithwyr; a
- chynnig gwell cysylltiadau gyda dulliau teithio eraill, fel bysiau, tramiau, tacsis a theithio awyr.
- Dengys ymchwil Ffocws ar Drafnidiaeth bod teithwyr am i staff fod ar gael ac yn weledol ar y rhwydwaith, er enghraifft, i gynorthwyo teithwyr hŷn, bregus neu anabl, a rhoi gwybodaeth. Mae hyn yn arbennig o bwysig i deithwyr Traws Gwlad lle mae cysylltu â gwasanaethau eraill yn amlwg, a mae llawer o deithwyr yn teithio yn anaml a phaciau ganddynt.

Sut ydych chi'n meddwl y gallai staff Traws Gwlad fod yn fwy effeithiol wrth roi'r gwasanaeth a'r cymorth y mae ar deithwyr eu hangen ar rwydwaith rheilffordd modern?

19

Rydym am i deithwyr gael mwy o wybodaeth, a byddwn yn annog yr ymgeiswyr i gynnig gwelliannau i wybodaeth i deithwyr. Gall hyn gynnwys cyflwyno dulliau cyfathrebu newydd, gan gynnwys diweddariadau byw am wasanaeth trên a gwybodaeth o dechnoleg glyfar er mwyn gallu cynllunio taith gyfan. Gallai hyn gynnwys gwybodaeth am lefelau'r gorlenwi a'r cyfleusterau sydd ar gael ar y trên.

Pa sylw, os o gwbl sydd gennych am wella profiad cyffredinol y teithwyr cyn ac ar ôl y daith?

20

## Gwella'r profiad ar fwrdd y trên

### Problemau a syniadau ar gyfer eich ymateb

Mae Traws Gwlad yn gweithredu:

- fflyd o drenau Voyager (pedwar neu bump o gerbydau); a
- phump o setiau Trên Cyflymder Mawr (wyth o gerbydau),

...ac mae'r ddau fath yn cael eu defnyddio ar gyfer gwasanaethau pellter mawr rhwng dinasoedd, ac

- Unedau Turbostar Dosbarth 170 (dau neu dri cherbyd) ar y gwasanaethau rhanbarthol a lleol i Gaerlŷr, Stansted, Nottingham a Chaerdydd.

Fel y nodwyd o'r blaen, un agwedd o brofiad negyddol y cwsmeriaid yw'r 'corddi' ar deithwyr. Fel yr ydym wedi gweld, un o'r pethau y mae Traws Gwlad yn ei wneud yn effeithlon iawn yw gwasanaethu nifer o farchnadoedd ar yr un trê. Ond mae hyn yn golygu y gall pobl sy'n paratoi ar gyfer taith 200 milltir gael eu amharu gan eraill sy'n dod ar y trê ac yn mynd oddi arno o'u cwmpas sawl gwaith yn ystod y daith honno. Mae hyn yn cyferbynnu â'r gweithredwyr trenau pellter mawr eraill sy'n gweithredu â Llundain ar un pen ac un o'r prif ddinasoedd ar y pen arall, lle mae canran uwch o'r teithwyr yn aros hyd yr orsaf olaf.

Un dull posibl o leihau'r anghyfleustra hwn fyddai i'r gweithredwr ddatblygu syniadau i 'wahanu' teithwyr yn well, yn ôl y pellter y maent yn teithio efallai. Gall hyn fod mor hawdd â dyrannu seddi i'w cadw yn fwy deallus, neu gall olygu bod y seddi cadw yn gorfod bod mewn rhai cerbydau. Gall hyn ddatblygu i sefyllfa lle mae mwy o le i baciau neu batrymau eistedd gwahanol yn cael eu cynnig ar gyfer teithwyr pellter hwy.

Felly, rydym yn ystyried, a ddylem annog ymgeiswyr i ddatblygu cynigion i ddiwallu anghenion grwpiau penodol o deithwyr yn y ffordd yma.

Pa sylwadau neu awgrymiadau eraill sydd gennych am y profiad ar fwrdd y trê?

23

Gosodwch y canlynol yn eu trefn ar gyfer gwella patrwm y cerbydau ar gyfer **trenau**

- a. mwy o le i baciau
- b. storfa feiciau
- c. rhagor o seddi
- d. mwy o le i goesau
- e. mwy o seddi wrth fyrddau yn hytrach na seddi 'awyren'
- f. seddi ar gyfer y ffenestri
- g. lle mwy cyfforddus i sefyll am bellter byr

21

Gosodwch y canlynol yn eu trefn ar gyfer gwella patrwm y cerbydau ar gyfer **trenau pellter mawr rhwng dinasoedd** ar Traws Gwlad:

- a. mwy o le i baciau
- b. storfa feiciau
- c. rhagor o seddi
- d. mwy o le i goesau
- e. mwy o seddi wrth fyrddau yn hytrach na seddi 'awyren'
- f. seddi ar gyfer y ffenestri
- g. lle mwy cyfforddus i sefyll am bellter byr

Rhowch unrhyw wybodaeth ychwanegol o ran ble a phryd y mae mwyaf o angen y cyfleusterau yma.

22

Pa gynlluniau fydddech chi'n awgrymu rhoi cynnig arnynt i leihau'r amharu y mae 'corddi' teithwyr yn ei achosi wrth iddynt ddod ar y trê a'i adael wrth alw mewn gorsafedd yn aml?

24

## Ymgysylltu â rhanddeiliaid a Phartneriaethau Rheilffyrdd Cymunedol

Fel gweithredwr gwirioneddol genedlaethol gyda'r ardal ddaearyddol fwyaf ymhlith y rhyddfreniau i gyd, mae gan Traws Gwlad lawer iawn o rhanddeiliaid y mae'n gorfod cysylltu â nhw a phellter mawr i'w deithio i wneud hynny yn effeithiol. Yn dilyn adborth gan rhanddeiliaid, rhoddodd y Dyfarniad Uniongyrchol yn 2016 gyllid i gyflogi rheolwyr rhanddeiliaid penodol i wella ymgysylltu, ac mae angen adeiladu ar hyn yn y rhyddfrait nesaf.

Mae nifer o linellau Rheilffyrdd Cymunedol sy'n rhyngweithio gyda'r rhyddfrait Traws Gwlad. Ers y Dyfarniad Uniongyrchol, mae'r gweithredwr presennol wedi rhoi cefnogaeth weithredol iddynt, gan gynnwys Llinell Tyne Valley, Llinell Settle a Chaerliwelydd, Llinell Hope Valley, Llinell Lymington, Llinell Gogledd Swydd Stafford a Phartneriaethau Rheilffordd Cymunedol Dyfnaint a Chernyw ymhlith eraill. Mae'r Adran yn gefnogol iawn i amcanion Rheilffyrdd Cymunedol i gynyddu defnydd teithwyr ac ymwybyddiaeth gyhoeddus o'r cyfleoedd a gynigir gan linellau lleol ar draws y wlad, ac mae wedi ceisio hybu cynnydd yng ngweithgareddau rheilffyrdd cymunedol.

Rydym yn bwriadu, o leiaf, gynnal y cyllid sydd ar gael ar hyn o bryd ar gyfer gweithgareddau rheilffyrdd cymunedol.

A oes unrhyw welliannau i lefel yr ymgysylltu â rhanddeiliaid gan Traws Gwlad y byddech yn hoffi eu gweld?

A sut y gellid gwella ymgysylltu â rhanddeiliaid?

25

A yw Traws Gwlad yn cynnig digon o gefnogaeth i'r partneriaethau Rheilffyrdd Cymunedol perthnasol yn eich profiad chi?

A yw hyn wedi gwella yn y flwyddyn/18 mis diwethaf?

26

Rhowch syniadau am beth yn fwy yr ydych yn teimlo y gall y rhyddfrait ei wneud i helpu'r Partneriaethau Rheilffyrdd Cymunedol perthnasol?

27



## 8. Ein gweledigaeth at y dyfodol

Yn ogystal ag ymdrin â'r sialensiau sy'n hysbys, rydym am i'r gweithredwr wella profiad y teithwyr yn barhaus ar hyd oes y rhyddfrait nesaf. O gadw hyn mewn cof, byddem yn hoffi gweld syniadau'r ymgeiswyr er mwyn i'r nodau canlynol ddwyn ffrwyth.

### Mwy o bartneriaeth rhwng gweithredwr y trenau â Network Rail

Rydym am weld mwy o gysondeb rhwng y gweithredwr nesaf a Network Rail trwy rwydwaith Traws Gwlad i gyd. Mae'r diagram yn dangos llwybrau Network Rail, a sut y mae Traws Gwlad yn gweithredu ar y rhan fwyaf ohonynt. Rydym am gael ymgeisydd sy'n gallu gweithio yn llwyddiannus gyda'r llwybrau yma i gyd i gyflawni rheilffordd fodern, flaengar, ddibynadwy sy'n rhoi pwyslais ar y teithwyr.



## Mwy o ymgysylltu rhwng gweithredwr y trê'n a'r holl randdeiliaid

Rydym am i'r gweithredwr nesaf ymgysylltu yn llawn a'i ddefnyddwyr, a'u rhoi yn ganolog i'w fusnes. Ar gyfer gweithredwr cenedlaethol fel Traws Gwlad bydd hyn yn golygu archwilio ac ystyried sut y gall y gwasanaeth barhau i wella yn y rhanbarthau, a'r llwybrau hwy o un pen i'r rhwydwaith i'r llall. Bydd hyn yn golygu ymgysylltu â sefydliadau â phwerau wedi eu datganoli fel West Midlands Rail, Transport Scotland, Llywodraeth Cymru, a Transport for the North.

## Buddsoddi mewn pobl sy'n gweithio ar y rhyddfrait

Mae'r staff yn y rhyddfrait Traws Gwlad yn gwneud gwaith da iawn bob wythnos. Rydym am i'r safon gael ei gynnal a'i ddatblygu. Rydym am sicrhau bod gan bobl sy'n gweithio ar y rhyddfrait y wybodaeth, hyfforddiant a'r offer y mae arnynt eu hangen i gyfathrebu gyda theithwyr yn effeithiol, ac i greu amgylchedd y mae pobl yn falch ohoni ac yn frwdfrydig wrth weithio ynddi.

## Cyfrifoldeb cymdeithasol

Mae cyflawni trafniadaeth ddiogel, saff a chynaliadwy yn un o flaenoriaethau craidd yr Adran. Byddwn yn disgwyl i bob agwedd o'r rhyddfrait fod yn ddiogel, yn saff ac yn gynaliadwy i'r holl deithwyr ac i bobl sy'n gweithio ar y rhwydwaith, gan gynnwys bodloni ymrwymadau cydraddoldeb.

## HS2

Bydd buddsoddiad y llywodraeth yn High Speed 2 (HS2) yn dwyn capasiti o'r newydd i'r rhwydwaith ac yn gwella cysylltiadau rhwng de a gogledd Lloegr. Bydd y buddsoddiad hwn, y mae angen mawr amdano, yn creu cyfleoedd a marchnadoedd newydd ar gyfer y rhyddfrait Traws Gwlad nesaf, a'r teithwyr fydd yn ei defnyddio. Rydym yn disgwyl i ymgeiswyr weithio gyda HS2 Ltd i sicrhau bod paratoi gwaith i gwblhau HS2 yn cael ei gyflawni gan amharu cyn lleied â phosibl ar deithwyr yn ogystal â rhoi gwybodaeth yn rhagweithiol i'r gwaith cynllunio a fydd yn ail siapio'r rhwydwaith Traws Gwlad yn y dyfodol ar ôl i'r llinellau newydd yma gael eu cyflawni.

A oes gennych unrhyw syniadau eraill am y modd y gall y rhyddfrait Traws Gwlad gael ei gwella yn y dyfodol nad ydynt wedi cael eu cynnwys yn y cwestiynau uchod?

28



## 9. Ymateb i'r ymgynghoriad

Y dyddiad cau ar gyfer ymateb i'r ymgynghoriad yw 30 Awst 2018 (mae'r ymgynghoriad yn rhedeg o 7 Mehefin 2018 am 12 wythnos).

Er mwyn ymateb, os gwelwch yn dda:

1. Llenwch y ffurflen ymateb ar-lein yn <https://www.gov.uk/government/collections/rail-franchising#cross-country-franchise>; neu
2. Lawrlwythwch ffurflen ymateb o <https://www.gov.uk/government/collections/rail-franchising#cross-country-franchise>, llenwch y ffurflen a'i dychwelyd at Dîm yr Ymgynghoriad trwy e-bost neu'r post; neu
3. Gofynnwch am ffurflen gan y Tîm a'i llenwi a'i dychwelyd atynt.

Mae ffurflen ymateb lawn ar gael, gyda'r holl gwestiynau sydd yn y ddogfen hon, ac un gryno, gydag is-set o gwestiynau a fwriadwyd ar gyfer teithwyr (gellir llenwi hon heb gyfeirio at y ddogfen ymgynghorol).

Gallwch gysylltu â Thîm yr Ymgynghoriad yn:

[crosscountry@dft.gov.uk](mailto:crosscountry@dft.gov.uk);

neu

Cross Country Consultation Team  
Floor 4/16  
Department for Transport  
Great Minster House,  
33 Horseferry Road, London,  
SW1P 4DR

Cysylltwch â'r Tîm os hoffech gael y ffurflen ar fformat gwahanol (Braille, CD sain, ac ati). Pan fyddwn yn edrych ar ymatebion, ac yn ysgrifennu'r ITT, 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 [www.gov.uk/guidance/equality-act-2010-guidance](http://www.gov.uk/guidance/equality-act-2010-guidance).

Rydym yn rhedeg yr ymgynghoriad hwn yn unol ag egwyddorion ymgynghori'r llywodraeth (gweler [www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance](http://www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance)). Os oes gennych unrhyw sylwadau ynglŷn â'r broses, a'r modd y mae'n gweddu i'r egwyddorion, cysylltwch â Thîm yr Ymgynghoriad

## 10. Beth nesaf ar ôl yr ymgynghoriad?

Ar ôl i'r ymgynghoriad ddod i ben, bydd Tîm yr Ymgynghoriad yn darllen ac yn dadansoddi'r ymatebion ac yn llunio themâu ac yn crynhoi'r canfyddiadau. Bydd y dadansoddiad a'r canfyddiadau wedyn yn cael eu defnyddio fel sail ar gyfer yr ITT.

Rhoddir crynodeb o'r ymatebion i ymgeiswyr mewn "Dogfen Briffio Rhanddeiliaid" fydd yn cael ei chyhoeddi ochr yn ochr â'r ITT. Cyhoeddir y ddogfen yn <https://www.gov.uk/government/collections/rail-franchising#cross-country-franchise>. Bydd copïau ar gael hefyd os gwneir cais am un gan Dîm yr Ymgynghoriad gan ddefnyddio un o'r manylion cyswllt canlynol.



# 11. Cyfrinachedd a diogelu data

Mae'r Adran Drafnidiaeth (DfT) yn cynnal yr ymgynghoriad hwn i geisio cael adborth ar y rhyddfrait bresennol a mewnbwn ar y blaenoriaethau ar gyfer y Rhyddfrait Rheilffordd Traws Gwlad nesaf. Cynhelir yr ymgynghoriad er budd y cyhoedd er mwyn rhoi gwybodaeth a fydd yn sail i ddatblygu'r rhyddfrait nesaf. Yr Adran Drafnidiaeth yw'r rheolwr data ar gyfer eich gwybodaeth bersonol.

Wrth ymateb i'r ymgynghoriad hwn gallwch rannu data personol â ni fel cyfeiriad post, e-bost neu IP. Dim ond am gyfnod yr ymarfer ymgynghori y bydd unrhyw ddata o'r fath yn cael ei gadw a bydd yn cael ei ddileu ar ddiwedd yr ymgynghoriad. Hyd hynny, bydd eich gwybodaeth yn cael ei chadw yn ddiogel.

## Rhannu Data Personol

Rydym wedi rhoi contract i Mott MacDonald i ddadansoddi'r ymatebion y byddwn yn eu derbyn i'r ymgynghoriad. Bydd y DfT yn rhannu eich ymateb i'r ymgynghoriad â'i chynghorwyr technegol ac ymgeiswyr am y Rhyddfrait Rheilffordd Traws Gwlad, er mwyn rhoi gwybodaeth iddynt ddatblygu eu ceisiadau. Ond, ni fydd unrhyw ddata personol (fel enwau a manylion cyswllt) yn cael eu rhannu gyda'r trydydd partion yma.

## Rhagor o wybodaeth

Mae mwy o wybodaeth ym mholisi preifatrwydd y DfT am eich hawliau yng nghyswllt eich data personol, sut i gwyno a sut i gysylltu â'r Swyddog Diogelu Data.

Gallwch ei weld yn <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about/personal-information-charter>.



## ATODIAD – Data Defnydd

Sylwer ein bod yn cynnwys y tabl hwn er mwyn i ymatebwyr seilio eu hymateb i'r ymgynghoriad ar wybodaeth. Ni wnaed unrhyw benderfyniadau, mae'r data yn cael ei ddarparu i gynorthwyo ymatebwyr.

Gorsaf	Teithiau Traws Gwlad (miloedd, y flwyddyn)	Cyfnewidfa?	Gweithredwyr Trenau eraill yn gwasanaethu'r orsaf	Gwasanaeth nodweddiadol yn yr wythnos heb fod ar oriau brig Traws Gwlad yn y gaeaf i bob cyfeiriad – pan roddir dau rif, mae nifer wahanol i'r ddau gyfeiriad (tya = trên yr awr)
Aberdeen	98	Y	SR, EC	2 drên y dydd
Alnmouth	144	N	EC	7–8 trên y dydd
Arbroath	14	N	SR, EC	2 drên y dydd
Ashchurch	30	N	GW	4 trên y dydd
Attenborough	14	N	EM	4 trên y dydd
Audley End	135	Y	GA	Bob awr
Banbury	1,354	Y	CH, GW	2tya
Basingstoke	1,709	Y	SW, GW	1–2tya
Caerfaddon Spa	16	N	GW	1 trên y dydd (i'r gogledd yn unig)
Beeston	281	Y	EM	Bob awr
Berwick-upon-Tweed	188	N	EC	Bob 2 awr
Birmingham Rhyngwladol	1,151	N	WM, WC, AW	Bob awr
New Street Birmingham	13,010	Y	WM, WC, AW	12tya
Bodmin Parkway	26	N	GW	4 trên y dydd
Bournemouth	608	Y	SW	Bob awr
Bryste Parkway	1,211	Y	GW	2tya
Bryste Temple Meads	2,951	Y	GW, SW	2tya
Brockenhurst	217	Y	SW	Bob awr

Gorsaf	Teithiau Traws Gwlad (miloedd, y flwyddyn)	Cyfnewidfa?	Gweithredwyr Trenau eraill yn gwasanaethu'r orsaf	Gwasanaeth nodweddiadol yn yr wythnos heb fod ar oriau brig Traws Gwlad yn y gaeaf i bob cyfeiriad – pan roddir dau rif, mae nifer wahanol i'r ddau gyfeiriad (tya = trên yr awr)
Bromsgrove	132	N	WM	Dim (y galwadau i gael eu tynnu yn ôl cyn i'r rhyddfrait ddechrau)
Burton-on-	837	N	–	3tya
Caldicot	17	N	AW	2-3 trên y dydd
Camborne	36	N	GW	4 trên y dydd
Caergrawnt	1,381	Y	GA, GN	Bob awr
Caerdydd Canolog	661	Y	GW, AW	Bob awr
Cheltenham Spa	1,973	Y	GW, AW	3tya
Cas-gwent	124	N	AW	Bob 2 awr
Chesterfield	641	Y	EM, NT	Bob awr
Chester-Le-Street	16	N	NT	1 trên bob dydd (i'r de yn unig)
Coleshill Parkway	302	N	–	2tya
Congleton	21	N	NT	1 trên y dydd
Coventry	1,612	Y	WM, WC	Bob awr
Crewe	74	Y	NT, WM, WC, EM, AW	1–3 trên y dydd
Cupar	15	N	SR	2-3 trên y dydd
Darlington	742	Y	EC, TP, NT	2tya
Dawlish	36	N	GW	2-3 trên y dydd
Derby	2,636	Y	EM	4tya
Doncaster	713	Y	EC, TP, NT, EM	Bob awr
Dunbar	231	N	EC, SR	Bob dwy awr
Dundee	68	N	SR, EC	3 trên y dydd
Durham	1,087	N	EC, TP	2tya



Gorsaf	Teithiau Traws Gwlad (miloedd, y flwyddyn)	Cyfnewidfa?	Gweithredwyr Trenau eraill yn gwasanaethu'r orsaf	Gwasanaeth nodweddiadol yn yr wythnos heb fod ar oriau brig Traws Gwlad yn y gaeaf i bob cyfeiriad – pan roddir dau rif, mae nifer wahanol i'r ddau gyfeiriad (tya = trên yr awr)
Caeredin	1,770	Y	SR, WC, TP	Bob awr
Ely	549	Y	GN, EM, GA	Bob awr
Caerwysg St Davids	1,256	Y	GW, SW	Bob awr
Filton Abbey	13	N	GW	1 trên y dydd
Glasgow Canolog	795	Y	SR, WC, TP	Bob 2 awr
Caerloyw	421	N	GW, AW	Bob awr
Guildford	35	Y	SW, SN, GW	1 trên y dydd
Hayle	11	N	GW	2 drên y dydd
Haymarket	177	Y	SR, EC, WC, TP	Bob 2 awr
Hinckley	337	N	–	Bob awr
Inverkeithing	82	Y	SR, EC	2-3 trên y dydd
Kirkcaldy	56	N	SR, EC	1-3 trên y dydd
Ladybank	7	N	SR	2-3 trên y dydd
Leamington Spa	1,421	Y	CH, WM	2tya
Leeds	2,729	Y	NT, TP, EC	Bob awr
Caerlŷr	2,105	Y	EM	2tya
Leuchars	33	N	SR, EC	2-3 trên y dydd
Liskeard	45	Y	GW	4 trên y dydd
Long Eaton	308	Y	EM	Bob awr
Lostwithiel	8	N	GW	2 drên y dydd
Lydney	Data wedi ei gyfuno â Chas-gwent	N	AW	6-7 trên y dydd

Gorsaf	Teithiau Traws Gwlad (miloedd, y flwyddyn)	Cyfnewidfa?	Gweithredwyr Trenau eraill yn gwasan-aethu'r orsaf	Gwasanaeth nodweddiadol yn yr wythnos heb fod ar oriau brig Traws Gwlad yn y gaeaf i bob cyfeiriad – pan roddir dau rif, mae nifer wahanol i'r ddau gyfeiriad (tya = trên yr awr)
Macclesfield	576	N	NT, WC	2tya (rhwng Mai 18 – arfer bod bob awr)
Manceinion Piccadilly	2,917	Y	NT, TP, WC, EM, AW	2tya
Manea	Data wedi ei gyfuno â Mawrth	N	GA	2 drên y dydd
March	297	N	EM, GA	Bob awr
Markinch	24	N	SR	2-3 trên y dydd
Melton Mowbray	257	N	EM	Bob awr
Montrose	15	N	SR, EC	2 drên y dydd
Morpeth	144	N	NT, EC	5 trên y dydd
Motherwell	471	Y	SR, WC	Bob 2 awr
Narborough	398	N	–	Bob awr
Newcastle	2,517	Y	NT, TP, EC, SR	2tya
Casnewydd	396	Y	GW, AW	Bob awr
Newquay	8 (haf yn unig)	N	GW	3 trên y dydd ar ddyddiau Sadwrn yn unig (haf yn unig)
Newton Abbot	479	Y	GW	Bob awr
Nottingham	1,497	Y	EM	2tya
Nuneaton	869	Y	WM, WC	2tya
Oakham	209	N	EM	Bob awr
Rhydychen	2,395	Y	GW, CH	2tya
Paignton	67	N	GW	4 trên y dydd
Par	25	Y	GW	4 trên y dydd
Patchway	6	N	GW	1 trên y dydd
Penzance	66	N	GW	4 trên y dydd
Peterborough	1,151	Y	GN, EM, GA	Bob awr

Gorsaf	Teithiau Traws Gwlad (miloedd, y flwyddyn)	Cyfnewidfa?	Gweithredwyr Trenau eraill yn gwasanaethu'r orsaf	Gwasanaeth nodweddiadol yn yr wythnos heb fod ar oriau brig Traws Gwlad yn y gaeaf i bob cyfeiriad – pan roddir dau rif, mae nifer wahanol i'r ddau gyfeiriad (tya = trên yr awr)
Plymouth	817	Y	GW	Bob awr
Reading	3,308	Y	GW, SW	2tya
Redruth	46	N	GW	4 trên y dydd
Cyffordd Twannel Hafren	24	Y	AW	3–4 trên y dydd
Sheffield	2,782	Y	NT, TP	2tya
South Wigston	77	N	–	Bob 2 awr
Southampton Maes Awyr Parkway	409	Y	SW	1–2tya
Southampton Canolog	1,294	Y	SW, SN, GW	1–2tya
Spondon	8	N	EM	4 trên y dydd
St Austell	57	N	GW	4 trên y dydd
St Erth	29	Y	GW	4 trên y dydd
Stafford	1,327	Y	WM, WC	2tya
Stamford	345	N	–	Bob awr
Maes Awyr Stansted	742	N	GA	Bob awr
Stockport	917	Y	NT, TP, WC, EM, AW	2tya
Stoke on Trent	1,263	Y	WM, WC, EM	2tya
Stonehaven	37	N	SR, EC	2 drên y dydd
Tamworth	1,045	Y	–	3tya
Taunton	706	N	GW	Bob awr
Teignmouth	45	N	GW	2-3 trên y dydd
Tiverton Parkway	235	N	GW	1–2tya
Torquay	61	N	GW	3–4 trên y dydd
Totnes	284	N	GW	Bob awr



Gorsaf	Teithiau Traws Gwlad (miloedd, y flwyddyn)	Cyfnewidfa?	Gweithredwyr Trenau eraill yn gwasanaethu'r orsaf	Gwasanaeth nodweddiadol yn yr wythnos heb fod ar oriau brig Traws Gwlad yn y gaeaf i bob cyfeiriad – pan roddir dau rif, mae nifer wahanol i'r ddau gyfeiriad (tya = trên yr awr)
Truro	141	Y	GW	4 trên y dydd
Prifysgol	481	Y	WM	Bob awr
Wakefield Westgate	613	Y	EC, NT	Bob awr
Water Orton	57	N	–	Bob 2 awr
Weston super Mare	79	N	GW	1–2 drên y dydd
Whittlesea	7	N	GA	2-3 trên y dydd
Willington	34	N	–	Bob 2 awr
Wilmslow	51	N	NT, WC, AW	1–2 drên y dydd
Wilnecote	117	N	–	Bob awr
Caer-wynt	900	N	SW	1–2tya
Wolverhampton	1,416	Y	WM, AW, WC	2tya
Swydd Gaerwrangon Parkway	0 (gorsaf newydd)	Y (pan fydd yr orsaf yn agor)	GW (pan fydd yr orsaf yn agor)	Bob awr (gwasanaeth a ragwelir yn yr orsaf newydd)
Caerefrog	2,276	Y	NT, TP, EC	2tya

Nodiadau:

Ffynhonnell data teithiau: gwerthiannau tocynnau'r diwydiant rheilffyrdd am y flwyddyn hyd Medi 2017, wedi ei ddyrannu i Orsafoedd Traws Gwlad yn cael ei ailadrodd pan fyddant yn ymddangos mewn mwy nag un grŵp. Codau cwmnïau gweithredu trenau.

AW	Trenau Arriva Cymru	CH	Chiltern Railways	EC	Virgin Trains East Coast	EM	East Midlands Trains	GA	Greater Anglia
GN	Great Northern	GWR	Rheilffordd Great Western	NT	Northern Rail	SN	Southern	SR	Scot Rail
SW	South Western Railway	TP	Trans Pennine Express	WC	InterCity West Coast	WM	West Midlands Railway/ London Northwestern Railway		