



Adran dros  
Drafnidiaeth

# Cysylltu pobl: gweledigaeth strategol ar gyfer y rheilffyrdd

Symud Prydain Ymlaen



Tachwedd 2017



# **Cysylltu pobl: gweledigaeth strategol ar gyfer y rheilffyrdd**

Cyflwynwyd i'r Senedd  
gan yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth  
trwy Orchymyn Ei Mawrhydi

Tachwedd 2017



© Hawlfraint y Goron 2017

Mae'r hawlfraint yn y trefniant teipograffyddol yn gorwedd gyda'r Goron.

Mae'r cyhoeddiad hwn wedi ei drwyddedu dan amodau Trwydded Agored y Llywodraeth f3.0 oni nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i [nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3](http://nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3)

Lle rydym wedi nodi gwybodaeth hawlfraint unrhyw drydydd parti bydd angen i chi gael caniatâd y deiliaid hawlfraint perthnasol.

Mae'r cyhoeddiad hwn ar gael yn [www.gov.uk/government/publications](http://www.gov.uk/government/publications)

Dylid anfon unrhyw ymholiadau ynghylch y cyhoeddiad hwn atom ni yn:

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

Medrwcwch ail-ddefnyddio'r wybodaeth hon (heb gynnwys logos neu ddeunydd trydydd parti) am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng, dan amodau Trwydded Agored y Llywodraeth. I weld y drwydded hon, ewch i <http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/> neu anfonwch air at Y Tîm Polisi Gwybodaeth, Yr Archifau Cenedlaethol, Kew, Llundain TW9 4DU, neu e-bostiwch: [psi@nationalarchives.gsi.gov.uk](mailto:psi@nationalarchives.gsi.gov.uk)

ISBN 978-1-5286-0125-2

CCS1117439540                      11/17

Argraffwyd ar bapur yn cynnwys o leiaf 75% o gynnwys ffeibr a ailgylchwyd

Argraffwyd yn y DU gan Grŵp APS ar ran Rheolwr Llyfrfa Ei Mawrhydi

# Cynnwys

<b>Rhagair</b>	<b>5</b>
<b>Crynodeb Gweithredol</b>	<b>7</b>
<b>Ein gweledigaeth ar gyfer y rheilffyrdd</b>	<b>10</b>
<b>1. Rheilffordd fwy dibynadwy</b>	<b>11</b>
Rheilffordd fwy integredig	12
Trawsnewid Network Rail	13
Cysylltu trac a thrên	15
Rheilffordd Ddigidol	17
<b>2. Rhwydwaith sydd wedi'i helaethu</b>	<b>19</b>
Helaethu llwybrau cymudwyr	20
Agor llwybrau i ddatgloi tai a datblygiadau	22
Creu cenhedlaeth newydd o reilffyrdd capasiti mawr	23
Y genhedlaeth nesaf o gynlluniau	24
<b>3. Dêl well i deithwyr</b>	<b>28</b>
Tocynnu clyfar	29
Diwygio prisoedd	30
Iawndal ac unioni cam pan aiff pethau o chwith	30
Rheilffordd fwy hygyrch	31
Gwell defnydd o dechnoleg	32
Gwasanaethu cymunedau	33
Sut rydym yn darparu gwasanaethau i deithwyr	33
Ein hymagwedd at y dyfodol	35
Darparu cludo nwyddau ar gyfer yr economi a'r amgylchedd	40
<b>4. Gweithlu modern</b>	<b>42</b>
Cysylltiadau diwydiannol	42
Sgiliau a hyfforddiant	43
<b>5. Sector cynhyrchiol a dyfeisgar</b>	<b>44</b>
Sector rheilffyrdd mwy arloesol	44
Creu rheilffordd gynaliadwy	45
Cynyddu allforion a buddsoddiad o dramor	45

# Rhagair



Pan gafodd rheilffyrdd Prydain eu preifateiddio yn y 1990au roedd yn erbyn cefndir o'r hyn a dybiai llawer o bobl fel dirywiad terfynol. Roedd pob ymdrech a wnaed cyn hynny i atal colledion a sefydlogi'r rheilffyrdd – o'r gwladoli gan Lafur yn 1948, i doriadau gwaradwyddus Beeching yn y 1960au ac aildrefnu pellach dan Reilffyrdd Prydeinig – wedi methu. Mewn cymhariaeth, roedd agor y rheilffyrdd i weithredwyr preifat, yn gweithio yn ôl gofynion a osodwyd gan y Llywodraeth, yn llwyddiant diamheuol. Mae siwrneiau teithwyr – oedd wedi lleihau o draean rhwng 1960 ac 1995 – bellach wedi dyblu. Mae gennym un o'r rheilffyrdd mwyaf diogel yn Ewrop, ac erbyn hyn mae gwledydd eraill yn mabwysiadau model Prydain Fawr ar y rheilffyrdd yn eu marchnadoedd eu hunain.

Mae'r rheilffordd fel partneriaeth rhwng y sectorau cyhoeddus a phreifat wedi darparu gwelliannau sylweddol, gan ddwyn ynghyd y gorau o'r ddau fyd, cyflwyno sgiliau'r sector preifat a gyrru buddsoddiad ar gyfer teithwyr a chludo nwyddau.

Fodd bynnag, gyda'r twf daeth heriau. Heddiw, mae gan Brydain rai o'r llinellau rheilffordd mwyaf gorlawn ac a ddefnyddir yn drylwyr ledled Ewrop. Mae'r galw cynyddol yn gosod pwysau sylweddol ar seilwaith y rheilffyrdd. Dyna pam mae'r Llywodraeth yn buddsoddi'r symiau uchaf erioed er mwyn cynyddu capasiti, i roi hwb i ddibynadwyedd a gwella siwrneiau. Ynghyd â phrif gynlluniau megis HS2, Crossrail, a Phrosiect Great North Rail, rydym yn moderneiddio adeiledd cyfredol y rheilffyrdd, yn uwchraddio gorsafoedd, ac yn cyflwyno trenau a cherbydau newydd ar hyd a lled y wlad. Yn ddiweddar, cyhoeddom ein bod yn disgwyl gwario tua £47.9bn ar y rheilffyrdd rhwng 2019 a 2024, a byddwn yn darparu hyd at £34.7bn yn uniongyrchol er mwyn darparu rheilffyrdd mwy dibynadwy.

Bydd ein buddsoddiadau yn bodloni'r galw am fwy o gapasiti ar y rhwydwaith, ychwanegu cysylltiadau newydd, adfer capasiti a chysylltiadau a gollwyd, ac yn cefnogi Strategaethau Diwydiannol a Thai y Llywodraeth. Bydd hyn yn cynnwys parhau i chwilio am gyfleoedd i adfer y capasiti a gollwyd dan Beeching a thoriadau Rheilffyrdd Prydain yn y 1960au a'r 1970au, lle mae hyn yn galluogi tai newydd neu ddatblygiad economaidd, neu'n lleihau tagfeydd mewn rhannau eraill o'r system drafnidiaeth, ac yn cynnig gwerth am arian. At hyn, byddwn yn dod â mwy o gyllid ac arbenigedd o'r sector preifat at y bwrdd i helpu darparu capasiti ar gyfer y dyfodol.

Rydym wedi gosod sail buddsoddiad cadarn, ond mae'r heriau yn parhau. Mae bodlonrwydd teithwyr yn cymharu'n dda â gwledydd eraill ar y cyfan, ond mae ffigyrau cyfartaledd yn cuddio amrywiad ac mae bodlonrwydd cyffredinol ar wasanaethau trên yn isel mewn sawl ardal. Mae Network Rail wedi darparu nifer o fuddsoddiadau ar raddfa fawr mewn amgylchedd heriol, ond mae rhai prosiectau mawrion fel trydaneiddio Prif Linell y Great Western wedi wynebu llu o broblemau. Mae gorlenwi ar y gwasanaethau prysuraf yn broblem gynyddol. Mae problemau

seilwaith a thagfeydd ar y rhwydwaith ac ar orsafoedd wedi effeithio ar ddibynadwyedd y gwasanaeth.

Felly ein blaenoriaeth nesaf yw mynd i'r afael â'r materion strwythurol hanesyddol sydd wedi atal y rheilffyrdd rhag cynnig gwasanaethau eithriadol, effeithiolrwydd a gwerth am arian i'r cwsmer. Yn lle cael un tîm yn gweithio gyda'i gilydd i ddarparu ar gyfer defnyddwyr y rheilffordd ac i ddatrys problemau fel maent yn codi, mae tîm Network Rail a gweithredwyr y trenau yn rhy aml wedi gweithio ar eu pennau eu hunain a heb amcanion wedi'u rhannu a'r raddfa o gydweithredu a allai wneud gwahaniaeth, gan olygu nad yw'r perfformiad ar gyfer teithwyr gystal ag y medrai fod.

Mae ein cynlluniau i fynd i'r afael â'r problemau hyn yn mynd ymhellach nag erioed o'r blaen, yn cael y sectorau preifat a chyhoeddus i weithio ar y cyd i gynyddu perfformiad, ac ailgodi'r rheilffordd o gwmpas y cwsmer. Yn y ddogfen hon rydym yn disgrifio ein cynlluniau i roi terfyn ar y ffin weithredol rhwng trac a thrên. Mae'n cyhoeddi'r newidiadau sylweddol byddwn yn eu gwneud i wella'r modelau masnachol rydym yn eu defnyddio i gcontractu ar gyfer gwasanaethau i deithwyr. Ac mae'n cyflwyno sut rydym yn buddsoddi mewn ehangu'r rhwydwaith, ac yn edrych ar y genhedlaeth nesaf o gynlluniau

Mae arnom angen gwelliannau cyflymach mewn gwasanaethau i'r cwsmer a phrofiad y teithiwr, gan gynnwys defnyddio technoleg ddigidol i chwyldroi tocynnu ar y rheilffyrdd, a gwella'r modd unioni'r cam pan fydd pethau yn mynd o chwith.

Rydym yn edrych ar y diwydiant i gynnig gyrfaedd o ansawdd, hyfforddiant a sgiliau, a mwy o ran yn llwyddiant y rheilffyrdd i'r bobl sy'n gweithio arnynt. Ac rydym yn gweithio gyda'r diwydiant i dargedu arloesedd, gwireddu potensial technolegau newydd i'r eithaf, cefnogi cyflenwyr a rhoi'r sector mewn safle gref i allforio a buddsoddi wrth i ni edrych tuag at ddyfodol y tu allan i'r Undeb Ewropeaidd.

Os oedd camau cyntaf adfywiad rheilffyrdd Prydain yn dadwneud degawdau o ddirywiad, a sicrhau'r cyllido hir-dymor i foderneiddio'r seilwaith, yna bydd y cam nesaf – a amlinellir yn y ddogfen hon – yn newid y ffordd mae'r diwydiant yn gweithio. Proses o esblygiad fydd hon yn hytrach na chwyldro, er mwyn osgoi'r perygl mai unig ffocws y sector fydd ad-drefnu, ar draul y teithiwr a'r nwyddau. Ond dyma'r amser ar gyfer newid go iawn, fel bod y diwydiant yn gweithio ar gyfer ei gwsmeriaid a'i gyllidwyr, yn diwallu heriau'r twf sydd o'n blaen, ac yn darparu gwerth am arian i'r teithwyr a'r cyhoedd ac yn denu buddsoddiad preifat cyfrifol.

Bydd themâu allweddol ein gweledigaeth, a adlewyrchir ym mhenawdau'r penodau, yn gyfarwydd i lawer o ddarllenwyr – maent yn amlygu cynlluniau i ddarparu rheilffordd fwy dibynadwy, fwy cystadleuol, sy'n tyfu ac sy'n cynnig dêl well i'r teithwyr. Ond bydd cyrraedd y nodau hyn yn galw am drawsnewid yn y diwydiant a'r ffordd y rhedir y gwasanaethau: rheolaeth ar y cyd; strwythurau syml gyda mwy o atebolrwydd; timoedd rhanbarthol sy'n canolbwyntio ar nodau clir iawn; ac anadlu bywyd newydd i linellau gawsant eu cau pan oedd ffawd y diwydiant yn wahanol iawn i heddiw. Dyma strategaeth ar gyfer rheilffordd fodern sy'n ehangu, ac sydd wedi ymrwymo i wella gwasanaethau i'r cwsmer.

**Y Gwir Anrh. Chris Grayling AS**  
**Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth**



# Crynodeb Gweithredol

## 1. Rheilffordd fwy dibynadwy

Defnyddir llawer o linellau yn helaeth, ac mae'r asedau yn heneiddio, gan beryglu dibynadwyedd y gwasanaeth. Nid yw'r sefydliadau sy'n rhedeg y trac a'r trenau wedi cydweithio cystal ag y medrent ei wneud. Bydd ein diwygiadau yn sicrhau bod teithwyr, cwsmeriaid nwyddau a chymunedau yn cael y mwyaf posibl o'r rhwydwaith cyfredol.

- Rydym yn gwario hyd at **£34.7bn** yn y pum mlynedd rhwng 2019 a 2024 i gyllido **atgyweiriad gwerth £47.9bn o'r rhwydwaith yng Nghymru a Lloegr**, gan gynnwys cynnydd enfawr mewn adnewyddu asedau a fydd yn gwella dibynadwyedd ac yn lleihau amhariadau.
- Byddwn yn **paratoi timoedd ar y cyd ar gyfer gweithredu ar y trê'n a'r trac â chanolbwyntio ar ddarparu ar gyfer y teithwyr**. I wneud hyn rydym yn defnyddio ein grymoedd breinio ac yn cefnogi diwygiadau trawsffurfiol **Network Rail**, ac rydym wedi dechrau eisoes ar fasnachfreintiau **Y De Orllewin a Gorllewin Canolbarth Lloegr**.
- Rydym wedi ymrwymo **£450m i osod mwy o dechnoleg ddigidol ar gyfer rheoli'r rheilffyrdd**, gan ddefnyddio'r rhwydwaith yn well a lleihau oediadau.

## 2. Rwydwaith sydd wedi'i ymestyn

Mae'r cynnydd yn y galw dros yr 20 mlynedd a aeth heibio yn golygu bod rhaid i ni fuddsoddi mewn capasiti. Ac i ail-fantoli'r economi a chreu rhagor o gartrefi mae angen i ni greu cysylltiadau newydd rhwng lleoedd, gan gymell datblygiad a thwf economaidd.

- Rydym yn **helaethu llwybrau cymudwyr**, er enghraifft trwy **Crossrail**, **rhaglen Thameslink**, a'r **Phrosiect Great North Rail** (rhaglen anferth o welliannau ar draws y Gogledd), cyflwyno **trenau newydd, gwasanaethau newydd, a chreu lle i gannoedd o filoedd yn rhagor o deithwyr**.
- Rydym yn **agor llwybrau i ddatgloi tai a datblygiadau**. Rydym yn sefydlu'r cwmni **Rheilffordd Dwyrain Gorllewin** i adfer y cyswllt rheilffordd rhwng **Rhydychen a Chaergrawnt**, a gaewyd yn 1967, a darparu hwb enfawr i'r ardal.
- Rydym yn **creu cenhedlaeth newydd o reilffyrdd capasiti mawr**. Bydd **HS2 yn feingefn trawsffurfiol newydd** ar gyfer y rhwydwaith, yn ogystal â rhyddhau capasiti mewn man arall, ac rydym wedi ymrwymo **£300m tuag at gysylltu HS2 â phrosiectau reilffyrdd Northern Powerhouse a Chanolbarth Lloegr yn y dyfodol**.
- Rydym yn gweithio ar y genhedlaeth nesaf o gynlluniau gyda **Trafnidiaeth ar gyfer y Gogledd** ar Reilffordd **Northern Powerhouse** a gyda **Transport for London (TfL) ar Crossrail 2**.

- Rydym yn cyflwyno **ymagwedd newydd tuag at benderfyniadau ynghylch buddsoddi** gyda phwyntiau penderfynu cliriach a mwy o ffocws ar y canlyniadau a ddymunir o'r buddsoddiad. Rydym hefyd yn edrych ar y **genhedlaeth nesaf o gynlluniau** sy'n ateb ein hamcanion ac yn cynnig gwerth am arian. Mae'r rhain yn cynnwys cynlluniau i adfer capasiti a gollwyd.

### 3. Dêl well i deithwyr

Mae cystadleuaeth a sgiliau'r sector preifat wedi darparu gwelliannau i deithwyr a gwerth i drethdalwyr. Mae angen yn awr i ni sicrhau bod gennym y dulliau rheoli cywir a'r anogaethau cywir ar bob rhan o'r rhwydwaith i wella profiad y cwsmer ar reilffordd gynyddol brysur.

- Rydym yn gweithio tuag at sicrhau bod **tocynnu clyfar ar gael ar draws y rhan fwyaf o'r rhwydwaith erbyn diwedd 2018**, ac **ymestyn teithio gostyngol ar y rheilffyrdd**.
- Rydym yn sicrhau bod teithwyr yn cael gwasanaeth gwell pan fydd pethau'n mynd o chwith, trwy weithio gyda'r diwydiant i **wella trefniadau iawndal** a sefydlu **ombwdsman newydd i ymdrin â chwynion teithwyr**. Rydym wedi ymrwymo i **wella hygyrchedd**, a gwneud **defnydd gwell o dechnoleg** i deithwyr, yn cynnwys **Wi-Fi a chysylltedd ffonau symudol**.
- Byddwn yn cymryd camau i **sicrhau'r budd pennaf i deithwyr o orsafoedd rheilffordd** ar hyd a led y DU. Rydym hefyd yn **ymgyngori ar ddyfodol rheilffyrdd cymunedol**, ymagwedd bartneriaeth leol.
- Byddwn yn gweithredu **modelau newydd ar gyfer gwasanaethau i deithwyr**, wedi'u teilwra yn unol ag amgylchiadau pob masnachfaint: cenedlaeth newydd o **bartneriaethau integredig hir-dymor rhwng trac a thrên**, gyda diwylliant 'un tîm' a gefnogir gan **frandiau rhanbarthol; rôl newydd i gwmnïoedd trên ddylanwadu ar welliannau i seilwaith**; defnydd o **gytundebau rheoli** lle bod hynny yn briodol; a rhai **cwmnïoedd trên llai o ran maint, â ffocws lleol**.
- Rydym wedi dechrau gyda'r cystadleuthau sydd eisoes wrth waith. Bydd llinellau **De Ddwyreiniol** a **Dwyrain Canolbarth Lloegr** yn rhoi lle amlwg i weithredu 'un tîm' rhwng gweithredwyr trenau a Network Rail. Bydd **Partneriaeth Arfordir y Gorllewin** yn cynllunio ac yn gweithredu gwasanaethau cyntaf HS2 i gyfannu gwasanaethau ar Brif Linell Arfordir y Gorllewin - a **byddwn yn ymgynghori ar gyrchfannau ychwanegol** ar gyfer y masnachfaint **Cross Country** nesaf.
- Daw'r genhedlaeth nesaf o gontractau â newidiadau pellach. Rydym yn ymgynghori ar ddyfodol masnachfaint y **Great Western**, gan gynnwys a ddylid creu masnachfaint ar wahân i Orllewin Lloegr; rydym yn datblygu cynlluniau i lansio **Partneriaeth yr Arfordir Ddwyreiniol** fel y cyntaf o genhedlaeth newydd o bartneriaethau rhanbarthol hir-dymor gan ddwyn ynghyd weithrediadau trac a thrên dan un arweinydd a brand unedig, ac rydym mewn trafodaethau gyda'r gweithredwr presennol ynghylch darparu ar gyfer teithwyr ar y daith hon yn y tymor byr; a, phan fydd **Rhaglen Thameslink** wedi ei chwblhau, rydym yn bwriadu gwahanu masnachfreintiau **Thameslink, Y Llinell Ddeheuol a'r Great Northern** yn ôl a gynlluniwyd, gan gynnwys y potensial o drosglwyddo rhai gwasanaethau i Transport for London, er enghraifft Llinell Gorllewin Llundain.



- Rydym wedi bod yn gweithio'n agos gyda'r diwydiant i **weithredu ein Strategaeth Cludo Nwyddau**, gan gynnwys cyhoeddi arweiniad clir i'r rheoleiddiwr i gefnogi twf y sector cludo nwyddau. Yn ogystal â hyn rydym wedi ymrwymo i ddarparu cyllid **parhaol ar gyfer gwelliannau i'r rhwydwaith cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn 2019-2024**.

#### 4. Gweithlu modern

Rydym eisiau gweld gwella sgiliau, amrywiaeth, hyfforddiant a datblygiad yng ngweithlu'r rheilffyrdd, a staff yn rhannu yn llwyddiant y rheilffyrdd.

- Byddwn eisiau bod gweithredwyr trenau y dyfodol yn **datblygu ffyrdd effeithlon i gysylltu cymhelliant staff i lwyddiant y busnes** i sicrhau bod gan staff y cymhelliant i ddarparu ar gyfer teithwyr, a chyflwyno cynlluniau i **sicrhau staffio digonol mewn rolau allweddol**.
- Rydym yn cefnogi mentrau'r diwydiant, gan gynnwys **Strategaeth Sgiliau Seilwaith Trafnidiaeth a Chynllun Trosglwyddo Sgiliau Sector y Rheilffyrdd**, sy'n amcanu at **gynyddu sgiliau ac amrywiaeth**.
- Rydym wedi creu **Coleg Cenedlaethol ar gyfer Rheilffyrdd Cyflymder Uchel** i ddarparu'r sgiliau modern o safon fyd-eang bydd ar y gweithlu eu hangen, ac rydym yn gweithio hefyd gyda'r diwydiant i **wella hyfforddi a recriwtio gyrrwyr trên**.

#### 5. Sector cynhyrchiol ac arloesol

Mae diwydiant rheilffordd cynhyrchiol, arloesol yn hanfodol er mwyn cyflawni ein huchelgeisiau ar gyfer y rheilffordd ac economi y DU yn gyffredinol.

- Byddwn yn gweithio gyda'r sector i **gyflymu arloesedd** a helpu cynnyrch i gyrraedd y farchnad. Mae'r Adran Drafnidiaeth ac Innovate UK yn buddsoddi **hyd at £40m mewn rhaglen dair-blynedd o gystadlaethau arloesedd rheilffyrdd**.
- Byddwn yn gweithio gyda diwydiant ac academia i sicrhau bod **Ymchwil Arloesedd Rhwydwaith y Rheilffyrdd Y DU (UKRRIN)** a sefydlwyd yn diweddar yn gwella perfformiad yn y sector ac yn cefnogi meysydd ymchwil allweddol.
- Byddwn yn gosod **egwyddorion datblygu cynaliadwy** y diwydiant ym manylebau masnachfreintiau y dyfodol ac yn disgwyl cynigion uchelgeisiol mewn ymateb wrth y cynigwyr.
- Byddwn yn gweithio gyda chwmnïoedd rheilffyrdd y DU i **fynd ar drywydd cyfleoedd allforio** a byddwn yn **cefnogi cwmnïoedd o dramor sydd â diddordeb mewn buddsoddi yn y DU**.

## Ein gweledigaeth ar gyfer y rheilffyrdd

### Y tymor agos

Ein blaenoriaeth ar gyfer y tymor agos yw **gwasanaethau gwell i'r cwsmer** a chyflawni **diweddariadau a gynlluniwyd**, gyda'r diwydiant yn mynd i'r afael â'r gost.

- **Gwasanaethau modern i deithwyr:** technolegau clyfar ar gyfer tocynnu, gwell trefniadau iawndal, ombwdsman newydd i ddatrys anghydfod, gwella Wi-Fi a chysylltedd ffonau symudol, a gwell hygyrchedd.
- **Diweddariadau rhwydwaith yr ymrwymwyd iddynt:** Thameslink, Crossrail, Prosiect Great North Rail ac eraill, a gwelliannau wedi'u darparu trwy fasnachfreintiau: trenau newydd, gorsafoedd wedi'u diweddarau, a gwasanaethau newydd.
- **Gwella effeithlonrwydd, cynyddu gwerth a mynd i'r afael â chost.**
- **Adeiladu ar record diogelwch y rheilffyrdd**, gan gynnwys peryglon sy'n dod i'r golwg.

### 2019 – 2024 (Cyfnod Rheoli 6)

**Rheilffordd fwy dibynadwy, effeithlon a modern** wedi ei chyflawni gan **dimoedd lleol yn cydweithio**

- **Newid fesul-cam mewn adnewyddiadau i gynnal diogelwch a gwella dibynadwyedd:** stiwardiaeth asedau effeithlon ar rwydwaith gynyddol brysur.
- **Contractau'r genhedlaeth nesaf o wasanaethau i deithwyr:** contractau masnachol cynaliadwy, yn sicrhau gweithio ar y cyd ac ansawdd i deithwyr.
- **Cenhedlaeth newydd o bartneriaethau hir-dymor rheilffyrdd rhanbarthol integredig**, yn gweithio tuag at amcanion wedi'u halinio, yn canolbwyntio ar anghenion teithwyr.
- **Cysylltiadau newydd a chapasiti newydd**, yn darparu prosiectau ac yn annog y genhedlaeth nesaf o gynlluniau rheilffyrdd.
- **Partneriaid newydd ar gyfer datblygu, cynllunio a chyflawni seilwaith**, ac annog a hwyluso cynigion wedi'u harwain gan y farchnad ar gyfer ychwanegiadau rheilffyrdd.
- **Ffynonellau newydd o gyllid ac ariannu yn datgloi** gwelliannau.

### 2024 – 2029

**Newid fesul cam i'r rheilffyrdd**, gyda diwygiadau cyfredol ac **HS2** yn darparu siwrneiau a gwasanaethau gwell a chefnogaeth i'r economi.

- **HS2 Cyfnod 1 yn ail-ffurfio'r rhwydwaith**, gyda siwrneiau newydd a chapasiti newydd yn cefnogi'r economi ac yn datgloi tai.
- **Modelau 'un tîm' yn cyflawni canlyniadau ar draws y rhwydwaith**, gyda gweithrediadau teithwyr a rheolaeth seilwaith yn gweithio ar y cyd yn ddi-dor.
- **Gwasanaethau dibynadwy, mwy o gysylltiadau a chynnig o ansawdd uchel i deithwyr** ar draws y rhwydwaith genedlaethol.
- **Datrysiadau digidol, technolegau gwell a defnydd da o ddata** wrth weithredu, wrth ddadansoddi ac wrth wneud penderfyniadau.
- **Mae'r sector cludo nwyddau ar y rheilffyrdd** yn tyfu ac yn cefnogi ein cymunedau ac economi ochr yn ochr â'r gwasanaethu i deithwyr.
- **Sector arloesol yn buddsoddi gartref ac yn cystadlu dramor.**

### Y rheilffordd wedi 2030

Mae polisiâu heddiw wedi'u harwain **gan ein gweledigaeth ar gyfer y dyfodol:** rheilffordd o safon fyd-eang, yn gweithio fel rhan o'r rhwydwaith drafnidiaeth ehangach, yn cynnig cyfleoedd newydd i'r genedl.

- **Rheilffyrdd yn arwain y ffordd i wasanaethau i'r cwsmer** yn y sector trafndiaeth, yn ymateb i anghenion y cwsmer, yn cynnig gwasanaethau integredig, hygyrch ar draws gwahanol ddulliau, i bobl fedru teithio yn y ffordd sy'n gweddu orau iddynt.
- **Modelau masnachol, cytundebol a chyflenwi datblygedig** wedi'u mireino i farchnadoedd ac amgylchiadau unigol, â dulliau integredig o weithio.
- **Rheilffordd yn cyrraedd ei llawn botensial i symud nwyddau**, gan leihau tagfeydd ar y ffordd a chefnogi economi carbon-isel.
- **Cysylltiadau newydd, mwy o gapasiti a mwy o siwrneiau** ar draws y rhwydwaith, gyda rhwydwaith gyflawn HS2, **Rheilffordd y Dwyrain Gorllewin** a chysylltiadau newydd yn trawsnewid siwrneiau, yn cefnogi datblygiadau tai ac yn gyrru twf economaidd.

# 1. Rheilffordd fwy dibynadwy

- 1.1 Defnyddir ein rheilffyrdd yn fwy trylwyr heddiw nag ar unrhyw adeg yn ein hanes. Mae mwy o bobl yn dymuno teithio, ond ar y rhannau hynny o'r rhwydwaith a ddefnyddir fwyaf, gall gwasgu rhagor o drenau i mewn arwain at fwy o oediadau a mwy o oedi cyn adfer y gwasanaeth pan fydd pethau'n mynd o chwith.
- 1.2 Yn ddigon naturiol mae pobl yn disgwyl i'r rheilffordd gynnig gwasanaeth da, a'u cludo i lle bynnag maent am fynd. Mae tystiolaeth oddi wrth y corff gwarchod cwsmeriaid, Transport Focus, yn dangos bod teithwyr yn rhoi pwys mawr ar ddibynadwyedd a pherfformiad. Yr hyn sy'n peri'r rhan fwyaf o anafodlonrwydd yw amhariad ar wasanaeth a rhwystredigaeth pan gaiff hyn ei drin yn wael.
- 1.3 Mewn ymateb, rhaid i'r diwydiant gryfhau ei ffocws ar weithgareddau craidd y rheilffordd – cynnal a chadw, gweithrediadau ac adnewyddu traciau a systemau. Rhaid iddo gael y gorau y medr o'r asedau sy'n bodoli eisoes yn ogystal ag adeiladu ar y capasiti sydd ei angen i ateb y galw.
- 1.4 Rhaid i'r diwydiant weithio'n wahanol, gan ymuno ar draws trac a thrên i weithio fel tимоedd lleol sengl, sy'n gosod teithwyr, cwsmeriaid a nwyddau yn gyntaf. A rhaid iddo fabwysiadu technolegau digidol modern i wneud y defnydd gorau o'r rhwydwaith.
- 1.5 Trwy fuddsoddi mewn atgyweiriad o'r rhwydwaith, a sicrhau bod y tимоedd sy'n rhedeg y rheilffyrdd yn siarad â'i gilydd ac yn cydweithio pan fydd pethau'n mynd o chwith, byddwn yn creu sylfaen ar gyfer gwasanaethau mwy dibynadwy a chyfnodau adfer cyflymach ar gyfer y gwasanaeth.

## Rhwydwaith sy'n fwy dibynadwy

- 1.6 Mae'r Llywodraeth yn darparu cyllid i Network Rail atgyweirio hen draciau, strwythurau a systemau, gan gynnwys cynnydd sylweddol yn y nifer o asedau fydd yn cael eu hadnewyddu, gangynorthwyo cynnal a chadw a gwella dibynadwyedd. Mae hyn yn rhan o'r buddsoddiad parhaol nodedig rydym yn ei wneud yn y rheilffyrdd.
- 1.7 Cyhoeddom ar 12 Hydref 2017 ein bod yn disgwyl i tua £47.9bn gael ei wario ar y rheilffyrdd dros Gyfnod Rheoli 6 (2019-2024); rydym yn cyllido hyd at £34.7bn o hyn yn uniongyrchol. Mae'r gwariant hwn yn cwmpasu Cymru a Lloegr<sup>1</sup> a bydd yn helpu darparu'r perfformiad a'r dibynadwyedd mae teithwyr yn eu disgwyl. Ar lawer o'r llwybrau roedd y gwaith a gynlluniwyd ar gyfer adnewyddu asedau hyn wedi ei ohirio yn y blynyddoedd diweddar er mwyn canolbwyntio ar brosiectau newydd, megis trydaneiddio ac uwchraddio gorsafoedd. Tra bo'r uwchraddio hynny yn dwyn budd i ddefnyddwyr y rheilffyrdd, rhaid hefyd i ni flaenoriaethu a buddsoddi mewn gwaith

---

<sup>1</sup> Mae Llywodraeth yr Alban yn gosod ac yn cyllido'r allbwn sydd ei angen ar gyfer y rhwydwaith yn yr Alban ar wahân.

hanfodol ar y seilwaith cyfredol. Hebdo, byddai mwy o ddibyniaeth ar fesurau megis cyfyngiadau cyflymder dros dro, a fyddai'n effeithio ar ddibynadwyedd.

- 1.8 Mae ein cyllid yn adlewyrchu ein hymrwymiad i weld bod y gwaith craidd ar y rheilffordd yn cael ei wneud yn dda – cadw'r trenau i redeg yn ddiogel ac yn llyfn, a gwneud y gwaith cynnal a chadw a'r gwaith adfer hanfodol ar gyfer teithwyr heddiw a rhai'r dyfodol, a chwsmeriaid cludo nwyddau. Mae hefyd yn cynrychioli cyfran sylweddol o waith ar gyfer y diwydiant a'i gyflenwyr. Mae'r Llywodraeth yn benderfynol o sicrhau bod yr arian hwn yn cael ei wario'n effeithlon.
- 1.9 Byddwn yn gweithio gyda Network Rail a'r rheoleiddiwr annibynnol, Swyddfa'r Rheilffyrdd a'r Ffyrdd (ORR), i gael y gorau o'r arian mae'r trethdalwyr, teithwyr a chwsmeriaid nwyddau yn rhoi yn y rheilffyrdd. Rydym eisiau i'r ORR ddarparu her effeithlonrwydd gadarn, ac i'r diwydiant ymateb yn gyfatebol.
- 1.10 Yn ogystal â hyn, rhaid i'r rheilffordd adeiladu ar ei hanes diogelwch, a byddwn yn gweithio gyda Network Rail, yr ORR, yr Heddlu Trafnidiaeth Prydeinig ac eraill i sicrhau bod peryglon ar y rheilffordd yn cael eu trin yn effeithiol, oddi mewn i gyd-destun system drafnidiaeth agored a'r holl heriau a ddaw law yn llaw â hyn.

## Rheilffordd fwy integredig

- 1.11 Mae'r cynnydd yn y nifer o deithwyr wedi arwain at amserlen sy'n aml yn fwy gorlawn nag yn nyddiau Rheilffyrdd Prydeinig, ac mae'n llwybrau prysuraf yn gweithredu i eithaf eu gallu i ymdopi. Un canlyniad o'r gorlawnder ar y rhwydwaith yw y gall hyd yn oed digwyddiad bach, megis ar un trac neu nam ar drên, beri oedi i filoedd o deithwyr ac effaith gynyddol ar oediadau wrth i drenau a gyrwyr fynd i'r lleoliadau anghywir. Ar yr un pryd, rhaid

### Blwch 1: Dysgu gwersi o'r adolygiadau

Yn 2011 cyhoeddodd **Syr Roy McNulty** adroddiad yn edrych ar effeithlonrwydd a gwerth am arian a ddarperir gan y diwydiant gan gynnwys trwy ei strwythur, a gwnaeth argymhellion ar gyfer y dyfodol. Roedd alinio'r diwydiant yn fater allweddol a drafodwyd yn yr adroddiad. Daeth McNulty i'r casgliad y medrai uno trac a thrên i ateb anghenion teithwyr a chwsmeriaid cludo nwyddau leihau costau.

Awgrymodd y dylai ailuniad gymryd ffurfiau gwahanol yn unol â'r gofynion mwyaf addas ar gyfer pob ardal. Un dull a awgrymwyd ganddo oedd cynghrair rhwng Network Rail a gweithredwyr trenau, a fedrai gynnwys timoedd yn uno i ffurfio uned weithredu sengl i weithio ar y cyd er mwyn delio gyda materion gweithredu o ddydd i ddydd, yn ogystal â chyd-gynllunio gwaith ar y rhwydwaith.

At hyn fe awgrymodd drefniadau mentrau ar y cyd, lle byddai'r rheolwr seilwaith a'r gweithredwr trên yn ffurfio cwmni ar y cyd i weithredu'r rheilffordd ac yn y pen draw yn argymhell peilota sefyllfa lle mae rhai rhannau o'r rhwydwaith yn cael eu rhedeg gan gwmni rheilffordd rhanbarthol integredig, trwy gonsesiwn o reolwyr seilwaith a gweithrediadau trenau ar y cyd.

Mae profiadau hyd yma ar y rhwydwaith o gynghrair ScotRail a Threnau'r De Orllewin yn dangos bod cael yr aliniad ariannol clos cywir yn heriol. Fodd bynnag, mae'r perthnasau newydd a grëwyd ar draws trac a thrên wedi helpu'r ddwy ochr i ddeall y darlun cyflawn a gweithio ar draws y rhaniad, gan roi'r teithwyr yn gyntaf.

Yn 2016 roedd **Nicola Shaw**, cyn Brif Weithredwr High Speed 1, a bellach yn Gyfarwyddwr Gweithredol y Grid Cenedlaethol yn y DU wedi cyflwyno adroddiad ar strwythur Network Rail.

Roedd wedi cefnogi symudiad Network Rail istrwythur llawer mwy datganoledig, gyda busnesau llwybrau unigol yn gweithredu'n effeithiol fel cwmnïoedd hunanlywodraethol, â phob un yn cael ei setliad rheoleiddiol ei hun gan yr ORR. Byddai hyn yn rhoi cyfrifoldeb dros gynllunio cynnal a chadw, ac uwchraddio i'r rhwydwaith yn nwylo timoedd lleol sy'n gwybod orau sut i wellaperfformiad ac effeithlonrwydd. Byddai hefyd yn gyfle ar gyfer meincnodi gwell ac yn annog cystadleuaeth rhwng llwybrau. Argymhellodd Shaw gyflymu'r broses hon a mynd â hi ymhellach.

darparu cynnal a chadw a gwaith diweddarau a gynlluniwyd ar reilffordd sy'n weithredol, lle mae cau'r traciau er mwyn trwsio neu osod darn allweddol o offer yn ei le yn peri newidiadau i'r amserlen a'r perygl o amhariad i deithwyr.

- 1.12 Mae'r bobl sy'n gorfod ymdrin â'r rhyngweithio hyn yn gweithredu mewn diwydiant sy'n or-gymhleth. Mae cwmnïoedd trenau yn gyfrifol am gynnal a chadw asedau rhai gorsafoedd, ond Network Rail sy'n gyfrifol am eu hadnewyddu. Network Rail sy'n cynllunio gwaith peiranyddol ac sy'n gyfrifol pan fydd signalau neu draciau yn methu, tra bod gweithredwyr trenau yn gyfrifol am nam ar y trêen a delio â theithwyr sy'n wynebu'r amhariadau. Mewn prif orsafoedd, gall fod Network Rail a staff gweithredu'r trêen yn gwasanaethu'r teithwyr.
- 1.13 Mae'r cymhlethdod hwn yn y diwydiant yn effeithio ar deithwyr a chwsmeriaid cludo nwyddau. Ar reilffordd a ddefnyddir yn anaml, gall y rhaniadau trefniadol hyn fod yn llai o broblem. Ond mae tystiolaeth yn awgrymu y medrai rheolaeth fwy integredig gynnig buddion penodol i rwydweithiau prysur a ddefnyddir yn gyson iawn.<sup>2</sup>
- 1.14 Pan fydd pethau'n mynd o chwith, gall egni ac amser y medrid eu defnyddio i ddatrys y broblem fynd ar goll mewn dadlau cytundebol a phrosesau anghydfod a diwydiannol. Os ydym eisiau gweld un tîm yn gweithio gyda'i gilydd i helpu teithwyr ac adfer yr amserlen, rhaid i ni fynd i'r afael â'r sefyllfa lle mae tîm Network Rail a'r gweithredwyr trenau yn gweithredu ar wahân, cael eu barnu ar amcanion neilltuol a heb ddigon o ddirnadaeth o'r dewisiadau sy'n wynebu'r parti arall. Bydd mynd i'r afael â hyn yn gwella perfformiad y rheilffordd.
- 1.15 A rhaid i ni sicrhau bod gan y timoedd lleol y grym i wneud penderfyniadau a datrys problemau wrth iddynt ddod i'r wyneb, tra'n siarad ag un llais gyda'r teithwyr. Rydym yn newid y ffordd mae'r diwydiant yn gweithio trwy wneud dau ddiwygiad sylweddol: cefnogi cynnydd yng ngrym y timoedd lleol yn Network Rail, a thrwy wneud diwygiadau i fasnachfreintau trwy'r cystadleuthau rydym yn eu trefnu a'r contractau rydym yn eu rhoi. Bydd y rhaglen dau-bigyn hon yn dwyn dwy ochr y diwydiant —trac a thrên —lawer nes at ei gilydd, i weithio'n fwy effeithiol ar gyfer defnyddwyr y rheilffyrdd.
- 1.16 Mae'r cydweithio rhwng staff rheng flaen yn Network Rail Llundain a Llwybr y Gogledd Orllewin a Threnau Virgin yn dangos y potensial. Trwy ymwneud yn agos â'i gilydd maent wedi cyflwyno syniadau ar y cyd megis "Her y Diwrnod Delfrydol" a enwyd y perfformiad un-dydd gorau erioed ar Arfordir y Gorllewin.

## Trawsnewid Network Rail

- 1.17 Yn hanesyddol mae strwythur canoledig Network Rail wedi ei gwneud yn anodd i dimoedd llwybrau rhanbarthol ymateb i gwsmeriaid, a'i gwneud yn fwy anodd iddynt ffurfio cynghreiriau effeithiol gyda gweithredwyr. Mae Network Rail wedi cydnabod hyn ac yn ddiweddar wedi ymgymryd â rhaglen o newidiadau, gan drosglwyddo mwy o awdurdod ac atebolrwydd i'w dimoedd ar y gwahanol lwybrau.
- 1.18 Mae datganoli dyfnach Network Rail i lwybrau busnesau mwy hunanlywodraethol wrth galon rhaglen drawsnewid Network Rail. Cefnogwyd hyn yn yr adolygiad a gynhaliwyd gan Nicola Shaw yn 2016, a awgrymodd y dylid ei gyflymu (gweler blwch 1). Bydd hyn yn rhoi mwy o rym yn nwylo'r staff sy'n gweithio agosaf gyda'u cwsmeriaid.

---

<sup>2</sup> Mizutani, F., Smith, A.S.J., Nash, C.A. and Uranishi, S. (2014), 'Comparing the costs of vertical separation, integration and intermediate organisational structures in European and East Asian railways', *Journal of Transport, Economics and Policy*, 2014



- 1.19 Mae nifer o newidiadau wedi'u gwneud eisoes, gyda rhagor i ddod. Nawr cawn weld timoedd rheoli Network Rail yn gwneud iddynt weithio, yn adeiladu perthnasau hirdymor gyda'r gweithredwyr trenau maent yn gweithio gyda hwy, a bod yn fwy atebol i'r defnyddwyr a'r cymunedau maent yn eu gwasanaethu.
- 1.20 Fel rhan o hyn mae canolfan Network Rail yn trosglwyddo mwy o awdurdod i fusnesau eu llwybrau i roi cyfle iddynt weithredu yn hunanlywodraethol ac effeithlon, yn gwneud eu penderfyniadau eu hunain a chael eu barnu ar ba mor dda maent yn perfformio, tra'n parhau i gynnal diogelwch hanfodol a throsolwg o'r system weithredu.
- 1.21 Bydd y gwaith hwn yn parhau â chyflymder, gyda chefnogaeth yr ORR, sy'n trawsnewid ei ymagwedd at reoleiddio i ategu diwygiadau Network Rail. Bydd yr ORR yn rheoleiddio pob llwybr Network Rail ar wahân o 2019, a fydd yn cynyddu atebolrwydd, yn galluogi gwell meincnodi rhwng llwybrau ac yn cynyddu tryloywder perfformiadau llwybrau unigol. Ac fe gyhoeddodd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ganllawiau newydd i'r ORR ym mis Gorffennaf 2017 gan danategu awydd y Llywodraeth am reoleiddio cadarn, effeithlon, annibynnol i gefnogi diwygio.<sup>3</sup>
- 1.22 Byddwn yn gweithio gyda Network Rail a'r ORR i gael y cydbwysedd cywir rhwng buddion llwybrau hunanlywodraethol a'r buddion gall cwmni mwy o ran maint eu cynnig, gan gynnwys effeithlonrwydd graddfeydd. Bydd hyn yn galw am dargedau newydd wedi'u gyrru gan y cwsmer a chatau mewnol i sicrhau bod llwybrau Network Rail yn darparu yr hyn mae eu cwsmeriaid eu heisiau, tra'n caniatáu ar gyfer meincnodi rhwng llwybrau a mentrau ac i arloesedd a chystadleuaeth ffynnu.
- 1.23 Mae'r rheilffordd yn parhau i fod yn rhwydwaith genedlaethol ac ni all mwy o lwybrau hunanlywodraethol gyda perthnasau lleol agosach ddod ar draul cynllunio ar lefel rhwydwaith, integreiddiad a goruchwyliaeth. Rhaid hefyd cynrychioli anghenion gwasanaethau traws-gwlad a chwsmeriaid cludo nwyddau, sy'n teithio rhwng llwybrau lluosog. Mae Network Rail wedi gwrando ar bryderon a chreu rhith-llwybr Gweithredwyr Cludo Nwyddau a Theithwyr i ofalu am y cwsmeriaid hynny.
- 1.24 At hynny, mae Network Rail yn dod â ffocws gwell ar ei swyddogaethau gweithredu system, sy'n cynnwys dadansoddiad o gapasiti ledled y rhwydwaith, amserlennu a chynllunio strategol tymor-hwy. Mae hyn yn gyfle pwysig. Mae'r Gweithredwr System yn Network Rail yn datblygu dewisiadau a strategaethau i hysbysu cyllidwyr ynghylch newidiadau a dewisiadau buddsoddi, gyda ffocws ar wneud y mwyaf o fudd economaidd y rheilffordd gyfan. Mae hefyd yn arwain gwaith i integreiddio cynlluniau rheilffordd gyda gweddill y rhwydwaith, i ddyrannu capasiti yn deg, ac i gynllunio amserlenni cadarn ac effeithiol sy'n darparu perfformiad da ac yn gweithio ar gyfer teithwyr a gweithredwyr cludo nwyddau.
- 1.25 I wneud ei waith yn llwyddiannus, mae angen i'r Gweithredwr System gydlynu tystiolaeth a deall anghenion y cwsmer, gan dynnu ar arbenigedd gweithredwyr cludo nwyddau a theithwyr, cwmnïoedd cerbydau a busnesau seilwaith.
- 1.26 Bydd y swyddogaethau hyn ar lefel rhwydwaith oddi mewn i Network Rail yn cael eu rheoleiddio ar wahân yn y dyfodol, er mwyn sicrhau mwy o dryloywder a hyrwyddo ansawdd. Ac mae Network Rail yn datblygu fframwaith rheolaeth i ddarparu goruchwyliaeth a sicrwydd o waith y Gweithredwr System. Byddwn yn gweithio'n agos gyda'r ORR i sicrhau bod y rhwydwaith yn parhau i fodloni anghenion pob un o'i gwsmeriaid ac i sicrhau bod Gweithredwr System Network Rail yn dod â llymder a medrusrwydd newydd i wneud y gorau o'r system. Yn ein gwaith gyda'r ORR, ac fel

---

<sup>3</sup> <https://www.gov.UK/government/publications/railways-guidance-to-the-office-of-rail-and-road>



cyllidwr a chwsmer, byddwn yn troi at Network Rail i sicrhau bod y Gweithredwr System:

- Yn gweithredu yn deg a diduedd, ac yn adeiladu ymddiriedaeth â'u cwsmeriaid.
- Yn gweithredu er budd y cyhoedd, yn cynghori ac yn cefnogi'r Llywodraeth i gyrraedd ein nodau ar gyfer teithwyr, dinasyddion a threthdalwyr.
- Yn gwella ansawdd a thryloywder gwybodaeth a dadansoddiad i helpu'r diwydiant, y Llywodraeth a chyllidwyr eraill i wneud penderfyniadau gwell.
- Yn datblygu cefnogaeth amserol o ansawdd uchel ar gyfer buddsoddwyr a datblygwyr trydydd parti, gan gynnwys canllawiau neu offer arall i ddenu mwy o bartneriaid i'r seilwaith.
- Yn gweithio mewn ffordd gytbwys gyda llwybrau Network Rail a gweithredwyr seilwaith eraill i hyrwyddo arweinyddiaeth lleol tra'n diogelu buddion ar lefel y system.

#### **Blwch 2: Gweithio ar y cyd ar Y Llinell Ddeheuol**

Yn dilyn adroddiad Chris Gibbs ar fethiant Rheilffordd y Llinell Ddeheuol i gyflawni gwasanaeth effeithiol yn 2016, roedd yn amlwg bod angen trawsnewid gweithio ar y cyd ar draws y rhanbarth. Er i Chris Gibbs ddynodi gweithredu gan undebau llafur fel prif achos yr amhariad, aeth ati hefyd i osod cynlluniau ar gyfer llawer mwy o integreiddio rhwng Y Llinell Ddeheuol a thîm Network Rail. O ganlyniad dygwyd ynghyd weithrediadau'r ddau sefydliad i un ganolfan reoli sengl yn Three Bridges. Bellach mae cynllunio ar y cyd o'r cyfnod prysuraf pob dydd i ddelio ag unrhyw faterion sy'n codi o broblemau ar y llwybr a mwy o gydlynw o waith ar y llinell. Ac mae'r diwydiant wedi sefydlu goruchwyliaeth o'r rheilffordd ar y cyd wrth iddo baratoi ar gyfer lansio gwasanaethau a fflyd newydd yn 2018.

## Cysylltu trac a thrên

- 1.27 Bydd cystadleuthau masnachfrait a chontractau'r dyfodol yn cyflwyno gweithio mwy integredig rhwng trac a thrên, gan adeiladu ar y cyfarwyddyd a osodwyd gan Syr Roy McNulty yn ei adroddiad yn 2011 (gweler blwch 1).
- 1.28 Bydd diwygiadau yn adeiladu ar y goreuon o'r sectorau cyhoeddus a phreifat, ag ymgysylltiad y sector preifat yn dod â mentergarwch, buddsoddiad a chystadleuaeth. Bydd ein diwygiadau yn sicrhau bod y rheilffordd yn cael ei rhedeg gan dîm integredig o bobl leol ag ymrwymiad llwyr i fodloni anghenion eu teithwyr, tra'n sicrhau'r gwerth gorau ar gyfer y rhai sy'n talu am docynnau a threthdalwyr. Yn y dyfodol bydd contractau yn:
  - Creu un tîm yn gweithio'n lleol, â'r cymhelliant cywir i weithredwyr trenau a Network Rail gydweithredu ar ddibynadwyedd a pherfformiad uchel.
  - Cyflwyno wyneb sengl atebol y rheilffordd i deithwyr.
  - Mabwysiadu brandio a hunaniaeth ar y cyd lle bo hynny'n bosibl, gan roi diwylliant i'w rhannu i dimoedd a gwell syniad i deithwyr o bwy sydd i'w ddal i gyfrif.
- 1.29 Bydd cydweithio rhwng cwmnïoedd trac a thrên yn cymryd ffurfiau gwahanol wedi'u teilwra i bob ardal, gan gynnwys timoedd newydd cyd-weithredol, tasgluoedd tymor-byr i reoli gwelliannau neu gontractau a chytundebau tymor-hwy.

- 1.30 Byddwn yn ffurfioli creu cynghreiriaid newydd, wedi'u teilwra ar fasnachfreintiau wrth iddynt ddod i rym, gan adeiladu ar brofiadau yn yr Alban a dysgu gwersi gan y genhedlaeth newydd o gontractau cynghrair. Bydd y nesaf o'r cynghreiriaid hyn ar y masnachfaint De Ddwyreiniol unwaith y daw'r gwaith i ben ar Thameslink (ac erbyn hyn rydym wedi cyhoeddi Gwahoddiad i Dendro ar gyfer y masnachfaint), ac ar Briflinell y Canolbarth, pan gaiff y masnachfaint ei lansio yn 2019. Byddwn yn annog cynigwyr ar y llwybrau hyn i gynnwys nodweddion megis rhannu strategaethau i wella perfformiad ar y rhwydwaith, arweiniad cydgysylltiedig, a thimoedd gweithredu ar y cyd.
- 1.31 Bellach mae cydweithio agos mewn lle ar y llwybr Gorllewinol, gan gynnwys Bwrdd Arolygu Llwybrau trac a thrên, wedi ei gadeirio'n annibynnol, sy'n dwyn ynghyd y gweithredwyr trenau, tîm llwybrau Network Rail a chynrychiolaeth teithwyr. Mae Byrddau Arolygu Llwybrau wedi'u cyhoeddi ar gyfer Prif Linell Arfordir y Dwyrain, Yr Arfordir Gorllewinol a Gorllewin Canolbarth Lloegr, Chiltern, a'r rhwydwaith yng Nghymru, ac mae cynlluniau i'w cael yn eu lle ar bob llwybr yn ystod 2018.
- 1.32 Ers i ni gyhoeddi ein bwriad i uno trac a thrên ym mis Rhagfyr 2016 rydym wedi dysgu o brofiadau ein cynghreiriau cynharach, ac wedi datblygu ymagweddau newydd rydym wedi dechrau eu cyflwyno yn ein rhaglenni masnachfaint.
- 1.33 Bydd teithwyr yn gweld, mewn fawr o dro, effeithiau cadarnhaol yr ymagweddau newydd hyn at wasanaethau gweithredu rheilffyrdd:
- **Y De Orllewin:** Bydd First MTR, y gweithredwr newydd o fis Awst 2017, yn arolygu rhaglen fuddsoddi o £1.2bn dros 7 mlynedd a fydd yn trosglwyddo buddion uniongyrchol i deithwyr. Mae Network Rail a First MTR wedi llofnodi cytundeb cynghreirio ffurfiol i greu amryw dimoedd ar y cyd a fydd yn hanfodol i ddarparu'r gwelliannau mae teithwyr yn eu disgwyl.
  - **Gorllewin Canolbarth Lloegr:** Bydd Abellio, a ddechreuodd eu gwasanaethau ym mis Rhagfyr 2017, yn cyd-leoli eu timoedd rheoli gyda rhai Network Rail i sicrhau gweithredu llyfn a bydd yn sefydlu tîm cyfathrebu ar y cyd i ddarparu gwybodaeth amser-real tra ar daith. Mae gan Abellio nifer o rwymedigaethau sy'n canolbwyntio ar ymgysylltu'n well â Network Rail i weithio ar y cyd i ddarparu gwelliannau ar draws y rhwydwaith.
- 1.34 Bydd y rhan fwyaf o gontractau'r dyfodol wedi'u creu o gwmpas strwythur cynghrair, gyda byrddau cynghrair yn arolygu gweithredu. Bydd persbectif llwybrau hollgynhwysfawr yn cael ei baratoi gan fwrdd arolygu llwybrau, gan gynnwys gweithredwyr, cynrychiolwyr teithwyr a llwybr Network Rail. Byddwn yn creu'r cymhellion cywir mewn gorsafoedd, yn ogystal ag ar gyfer gwasanaethau trên.
- 1.35 Credwn fod cyfleoedd i fynd ymhellach mewn rhai rhannau o'r rhwydwaith, ac felly rydym yn datblygu dewisiadau gwahanol i gyflawni cyd-weithio dyfnach a mwy effeithiol. Yn benodol, gallai Great Western – sy'n cwmpasu llwybrau cymudwyr o Orllewin Llundain i Paddington, a threfi a dinasoedd gan gynnwys Bryste, Caerdydd a Plymouth – gynnig cyfleoedd sylweddol ar gyfer integreiddio o ystyried yr aliniad rhwng Network Rail a'r gweithredwr ar y llwybr hwn, a'u hanes o weithio'n agos. Gallai newid pethau yn y maes hwn ddarparu buddion sylweddol i deithwyr. Ochr yn ochr â'r cyhoeddiad hwn rydym yn lansio ymgynghoriad ar ddyfodol masnachfaint y Great Western, i gasglu barn ar hyn a materion eraill.

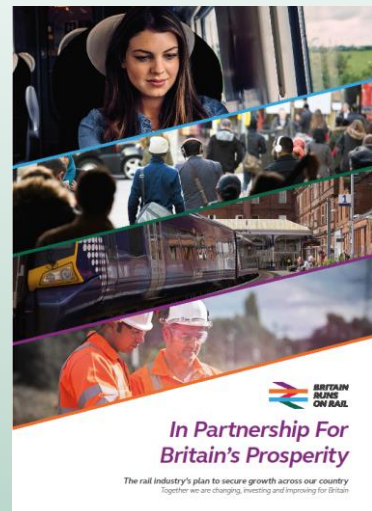
1.36 Caiff y cydweithio hyn ei atgyfnerthu trwy greu metrigau wedi'u rhannu ar gyfer gweithredu rhan benodol o'r rhwydwaith. Yn hanesyddol, bu gan Network Rail a gweithredwyr trenau nodau gwahanol ar gyfer eu perfformiad a dibynadwyedd. Bellach bydd Network Rail yn gosod eu nodau eu hunain ar sail ymwneud dilys ac effeithlon â'u cwsmeriaid, gan gysylltu gweithredu trenau a seilwaith, a chanolbwyntio eu hymdrechion ar y camau gweithredu pwysicaf i deithwyr a chwsmeriaid cludo nwyddau. Rydym yn croesawu ymagwedd yr ORR at gefnogi cardiau sgorio Network Rail fel offeryn ar gyfer gweithio ar y cyd.

### Blwch 3: Mewn Partneriaeth ar gyfer Ffyniant Prydain

Ategir gweledigaeth a gweithredoedd y Llywodraeth gan waith y diwydiant i wella gwaith partneriaeth ar y rheilffyrdd, fel y nodir yn adroddiad diweddar Grŵp Trosgludo Rheilffyrdd. Mae'n cyflwyno cynllun i ddangos sut y daw'r diwydiant ynghyd, ac yn gwneud pedwar ymrwymiad allweddol ar gyfer newid:

- Cryfhau cyfraniad y rheilffordd i'r economi, cadw costau rhedeg yn glir o ddyled, a rhyddhau arian trethdalwyr.
- Cynyddu boddhad y cwsmer trwy wella'r rheilffordd i barhau'r brif reilffordd sy'n sgorio uchaf yn Ewrop.
- Rhoi hwb i gymunedau lleol trwy wneud penderfyniadau a buddsoddiadau yn lleol.
- Creu rhagor o swyddi, cynyddu amrywiaeth a darparu gyrfaoedd gwerth chweil i'r gweithwyr.

Gweler <https://www.raildeliverygroup.com/about-us/publications.html>



© Rail Delivery Group 2017

## Rheilffordd Ddigidol

- 1.37 Mae'r defnydd o dechnoleg ddigidol yn gyfle enfawr i'r rheilffyrdd. Bydd y technolegau hyn yn helpu rheilffyrdd y dyfodol i wneud defnydd gwell o'r seilwaith sy'n bodoli eisoes a'r capasiti i leihau'r angen am gynlluniau peirianwaith sifil drud ac aflonyddgar, a chanfod datrysiadau sy'n llawer mwy cynaliadwy sy'n costio llai i ddefnyddwyr y rheilffyrdd a threthdalwyr. A gallai buddsoddi mewn Rheilffordd Ddigidol greu swyddi o werth uchel, helpu cydbwysu'r economi eto a hyrwyddo sefydlu diwydiant o ansawdd byd-eang a fedr allforio trwy'r byd.
- 1.38 Mae'r defnydd o offer digidol newydd yn caniatáu i ragor o ddewisiadau gael eu hystyried wrth edrych am y datrysiadau gorau i'r heriau sy'n wynebu'r rheilffyrdd. Un o'r dewisiadau sy'n barod i gael ei ddefnyddio yw systemau newydd i reoli traffig, y gellir eu gosod mewn canolfannau signalu i helpu gyrwyr a staff rheoli i gadw'r trenau i redeg yn brydlon, a chyflymu adferiad yn dilyn amhariad ar wasanaeth. Mae'r

systemau hyn yn flaenoriaeth oherwydd eu gallu i leihau oediadau a gwneud y mwyaf o effeithlonrwydd ein seilwaith sy'n bodoli eisoes.

- 1.39 Gall Rheoli Traffig weithio'n annibynnol, neu adeiladu ar systemau cyfredol megis Gosod Llwybrau Awtomatig. A bydd yn galluogi cyflwyno technolegau newydd eraill megis Systemau Cyngori Gyrwyr cysylltiedig (c-DAS).
- 1.40 Mae buddion c-DAS wedi'u seilio ar gael trên i gyrraedd lleoliad penodol ar yr amser cywir, gan deithio ar y cyflymder mwyaf effeithlon. Gall hyn osgoi croestynnu amserlenni gyda threnau eraill, ac osgoi'r angen i ddefnyddio'r brêc ger signalau, fydd yn lleihau traul ar y trên a'r trac, yn arbed arian a gwella dibynadwyedd. Mae rhan 'cysylltu' y c-DAS yn golygu bod yr wybodaeth a roddir i'r gyrrwr wedi ei seilio ar yr wybodaeth a ddaw o'r System Rheoli Traffig, yn rhoi golwg amser-real o'r rheilffordd, yn hytrach na'r amserlen a'r cyd-destun fel yr oedd ar ddechrau'r daith.
- 1.41 Yn ogystal â Rheoli Traffig a c-DAS rydym yn bwriadu cyflwyno cenhedlaeth newydd o signalu digidol (System Ewropeaidd i Reoli Trên) i'n rheilffordd, gan symud signalau o ochr y trac i gaban y gyrrwr ar y trên. Caiff y trawsnewid hwn ei dargedu wrth i'r systemau signalu cyfredol ddod i ddiwedd eu cyfnod defnyddiol, neu cyn hynny os mai hynny fydd y ffordd fwyaf cost-effeithiol o ddelio gyda heriau capasiti a dibynadwyedd.
- 1.42 Mae Rhaglen Ddigidol Network Rail yn darparu arweiniad, arbenigedd a chydlyniad ar draws y diwydiant ar gyfer cyflwyno technoleg ddigidol i'r rheilffyrdd, gyda llwybrau Network Rail yn arwain ar ddarparu yn lleol ac yn adlewyrchu blaenoriaethau lleol, a gweithio gyda chyflenwyr a gweithredwyr trenau.
- 1.43 Bydd y Llywodraeth yn cyllido adleoli technoleg ddigidol ble gall teithwyr gael buddion, a lle mae prosiectau yn fforddiadwy ac yn cynnig gwerth am arian. I gyflawni hyn, rydym wedi ymrwymo £450m fel rhan o'r Gronfa Fuddsoddi Cynhyrchiant Cenedlaethol. O hyn, caiff £84m ei ddefnyddio i baratoi ystod o drenau fedr dderbyn yr offer signalu digidol mwyaf modern yn y caban. Mae cyllid pellach sydd wedi ei ryddhau yn cynnwys hyd at £5m yr un ar gyfer datblygu cynlluniau ar Lwybr y De Ddwyrain a Llinellau Dwyrain Llundain, ac ar gangen Moorgate, yn ogystal â'r cynlluniau sydd eisoes yn cael eu datblygu ar gyfer gwasanaethau rhwng Manceinion a Chaer Efrog. Unwaith mae'r dewisiadau hyn wedi eu harchwilio, byddwn yn penderfynu pa un ddylai gael ei gynllunio ac, yn dilyn hynny, ei gyflwyno. Rydym yn dal i weithio gyda Network Rail i ddynodi cyfleoedd pellach.
- 1.44 Byddwn hefyd yn defnyddio'r grymoedd sydd gennym fel awdurdod breinio i gysylltu ar draws y diwydiant, gan sicrhau bod gosodion y fflyd wedi'u halinio gyda chynlluniau seilwaith.

**Blwch 4: Bydd offer digidol yn creu siwrneiau gwell i deithwyr**

**Rheoli Traffig:** Yr "ymennydd" tu ôl i signalu digidol. Mae'n mwyhau'r trwygyrch y gall y trac sy'n bod eisoes ei gynnal, ac yn addasu'r amserlen mewn amser real wrth i amgylchiadau gweithredol newid, gan gynorthwyo adferiad cyflym.

**Systemau Cyngori Gyrwyr-Cysylltiedig:** Yn darparu cefnogaeth ar gyfer penderfyniadau i yrwyr, gan gynorthwyo perfformiad, diogelwch ac effeithlonrwydd tanwydd.

**System Ewropeaidd i Reoli Trenau (ETCS):** Yn cael gwared ar signalau o ymyl y trac a'u rhoi yng nghaban y gyrrwr. Yn caniatáu i drenau redeg yn nes at ei gilydd, ar eu cyflymder gorau posibl, tra'n cynnal

## 2. Rhwydwaith sydd wedi'i helaethu

- 2.1 Mae rheilffyrdd Prydain wedi gweld newidiadau eithriadol ers dyddiau Rheilffyrdd Prydeinig. Trwy gydol y 1960au, '70au a'r '80au, dirywio oedd hanes y rheilffyrdd. Roedd toriadau Beeching yn y 1960au a thoriadau eraill yn y blynyddoedd wedi hynny wedi gweld cau systematig o ran sylweddol o rwydwaith y rheilffyrdd, yn ogystal ag israddio a chau rhannol rhai llwybrau allweddol, megis tynnu capasiti oddi ar Brif Linell Arfordir y Dwyrain. Wrth i'r rhwydwaith grebachu, gwelwyd dirywiad cyson yn y nifer o deithwyr a faint o nwyddau a gludwyd.
- 2.2 Ychydig o bobl yn y sector oedd wedi rhagweld y newidiadau a ddilynodd. Dros yr 20 mlynedd nesaf, cododd niferoedd y teithwyr y tu hwnt i bob disgwyl, i'r graddau bod mwy o siwrneiau wedi digwydd llynedd nag erioed ers 1919 – ar rwydwaith sy'n llai o lawer nag yr oedd y pryd hynny.
- 2.3 Mae'r galw gan deithwyr yn parhau yn uchel, a rhagwelir y bydd yn tyfu. Er gwaethaf rhai gwelliannau hanfodol, megis moderneiddio Prif Linell Arfordir y Gorllewin, gwelir mwy a mwy o dagfeydd ar sawl rhwydwaith. Mae'r gwasanaethau ar y rhan fwyaf o lwybrau cymudwyr i'n prif ddinasoedd yn llawn, ac yn prysuro. Ym 1997 roedd Llundain Waterloo wedi trafod tua 60 miliwn o deithwyr yn flynyddol: heddiw mae'r nifer yn agos i 100 miliwn. Mae trenau cymudwyr wedi bod yn llawn erioed, ond heddiw mae llawer o deithwyr ar y trenau yn sefyll am bellteroedd hirach.
- 2.4 Mae ein huchelgeisiau ar gyfer cyfnod cyllido nesaf y rheilffyrdd (2019 i 2024) yn glir. Rhaid wrth gynnal a chadw hanfodol ac adnewyddu i gadw pobl i symud yn ddiogel, i gyflenwi yr hyn mae teithwyr ei eisiau, ac i gael y gorau o'r rhwydwaith sy'n bodoli ar hyn o bryd. Ond ni fedrwn ganolbwyntio yn unig ar ddibynadwyedd a diogelwch y rheilffyrdd heddiw. Rhaid i ni edrych at y dyfodol, a sicrhau bod y rheilffyrdd yn dal i gynnig cyfleoedd newydd a gwell siwrneiau. Mae hynny yn golygu cyflenwi'r ychwanegiadau sydd eisoes ar y ffordd, gweithio gyda'n partneriaid i ddatblygu'r genhedlaeth nesaf o welliannau a throi am yn ôl y cwtogi hanesyddol a fu ar rwydwaith y rheilffyrdd.
- 2.5 I fynd i'r afael â'r her gynyddol hon mae'r Llywodraeth wedi mynd ar drywydd y rhaglen fwyaf cyflawn o foderneiddio ar reilffyrdd Prydain ers cyfnod Victoria.
- 2.6 Mae masnachfreintiau diweddar wedi cynnwys trenau hirach ar Reilffordd y Gogledd, Gorllewin Canolbarth Lloegr, y De Orllewin, y Llinell Ddeheuol a Thameslink. Mae trenau Rhaglen Newydd Intercity Express (IEP) wedi dechrau cymryd lle'r fflyd Cyflymder Uchel oedd yn heneiddio, gan ddod â gwasanaethau gwell a mwy o gapasiti rhwng Llundain a dinasoedd mawrion y DU gan gynnwys Bryste, Leeds, Newcastle a Chaeredin. Erbyn 2021, Bydd mwy na 5,500 cerbyd newydd ar y rhwydwaith, gyda 17 cerbyd, ar gyfartaledd, yn cael eu hadeiladau bob wythnos rhwng nawr a 2020.
- 2.7 Bydd prosiectau blaenllaw megis Crossrail a Thameslink yn Llundain, moderneiddio Birmingham New Street, a thrydaneiddio'r rhwydwaith maestrefol ym Manceinion yn newid y ffordd bydd pobl yn teithio, a ble maent yn dewis byw.



- 2.8 Yn y ddegawd i ddod byddwn yn ehangu'r rhwydwaith, yn dewis llwybrau fydd yn fuddiol i dai a thyfiant economaidd, yn lleddfu tagfeydd maestrefol ac yn cwrdd â gofynion y dyfodol.
- 2.9 Rydym yn buddsoddi mewn capasiti newydd sylweddol trwy brosiectau mawrion megis HS2. Bydd Cwmni Rheilffordd Dwyrain Gorllewin yn cyflymu adfer gwasanaethau rheilffyrdd rhwng Rhydychen a Chaergrawnt, a gollwyd yn 1967. Rydym yn adfer capasiti i Brif Linell Arfordir y Dwyrain trwy ddarparu 12,200 o seddi ychwanegol trwy drenau newydd Intercity Express. Ac rydym wedi cyllido ailagor nifer o orsafoedd gawsant eu cau yn y 1960au, yn ogystal ag adeiladu rhai newydd sbon.
- 2.10 Bydd y prosiectau rheilffyrdd sydd ar y gweill ac sy'n cael eu datblygu yn dychwelyd cysylltiadau coll ac yn creu rhai newydd. Bydd y prosiectau gorau yn adlewyrchu'r ffordd mae ein trefi, dinasoedd a'n bywydau wedi newid yn yr hanner canrif a aeth heibio, ac yn cydnabod yr angen am gapasiti newydd mewn lleoedd newydd. Mae ein huchelgeisiau ar gyfer y diweddariad a gynllunnir i'r llwybr Transpennine o Leeds i Fanceinion yn enghraifft o gryfhau cysylltiadau, gan gynyddu, yn ddramatig, y nifer o seddau a lleihau hyd y daith.
- 2.11 Er gwaethaf graddfa hanesyddol ein cynlluniau cyfredol, ni fydd yr ehangu rydym yn ei cynnal yn awr yn ddigon i ateb gofynion y dyfodol am gapasiti, a'n huchelgeisiau i gysylltu ein cymunedau.
- 2.12 Dyna pam, yn ogystal â buddsoddi yn y rhwydwaith i gadw pobl i symud yn ddiogel ac yn llyfn, mae'n rhaid i ni fuddsoddi i ddatblygu prosiectau'r dyfodol, canfod y ffyrdd gorau i ehangu gwasanaethau a chynnig cyfleoedd newydd a gwell i bobl a chymunedau, a chynnig gwerth am arian i'r trethdalwr. Byddwn yn gwneud yn fawr o'r rheilffyrdd fel rhan o'r system drafnidiaeth ehangach i ddatgloi datblygiadau tai trwy ddarparu'r cysylltiadau i'r gwaith, gwasanaethau neu addysg fydd yn eu gwneud yn lleoedd deniadol i fyw ynddynt. Bydd cael hyn yn iawn yn cefnogi Strategaeth Diwydiannol y Llywodraeth, gan sicrhau bod gan fusnesau fynediad i'r seilwaith sydd ei angen arnynt i symud nwyddau, a bod gan unigolion fynediad i ystod eang o gyfleoedd.
- 2.13 Mae ehangu'r rhwydwaith angen gweithredu mewn tri maes:
- ehangu capasiti cymudwyr yn unol â'r galw disgwylidig;
  - llwybrau newydd a fedr ddarparu cysylltiadau trafnidiaeth strategol neu ddatgloi yn sylweddol tai neu ddatblygiad economaidd rhanbarthol; a
  - chynlluniau i gwrdd â'r heriau capasiti mwyaf ar gyfer y degawdau i ddod.

## Helaethu llwybrau cymudwyr

- 2.14 Mae cymudo i lawer o drefi a dinasoedd mawrion wedi mynd yn fwyfwy anodd. Nid problem yn y dinasoedd mwyaf megis Llundain, Birmingham a Manceinion yn unig yw hyn. Mae tagfeydd yn rhwystr i ddatblygiadau mewn lleoedd megis Caerwysg, Bryste a Chaergrawnt. Gall diffyg capasiti trafnidiaeth effeithio ar gynlluniau pwysig ac oedi buddsoddiad sy'n cynnig cyfleoedd newydd. Er enghraifft, bu'n rhaid cwtdogi cynlluniau ar gyfer Ardal Fenter Harlow o draean oherwydd prinder capasiti mewn cyffordd gerllaw ar y draffordd. Gall gwasanaethau rheilffyrdd helpu lleddfu pwysau ar ffyrdd, yn ogystal â newid patrymau tai a theithio.
- 2.15 Oherwydd pwysigrwydd rheilffyrdd ar gyfer cyflogaeth a theithio i'r gwaith, rydym yn cyllido capasiti rheilffyrdd newydd sylweddol ar gyfer nifer o ddinasoedd mawrion a



threfi. Bydd Manceinion, Leeds, Sheffield, Lerpwl a Newcastle oll yn cael budd o gerbydau newydd, gwasanaethau newydd a chapasiti yn yr oriau brig yn y blynnyddoedd i ddod. Rydym yn cyfrannu i Gronfa Fuddsoddi Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, sy'n ariannu uwchraddiad Rheilffyrdd Cymoedd Caerdydd.

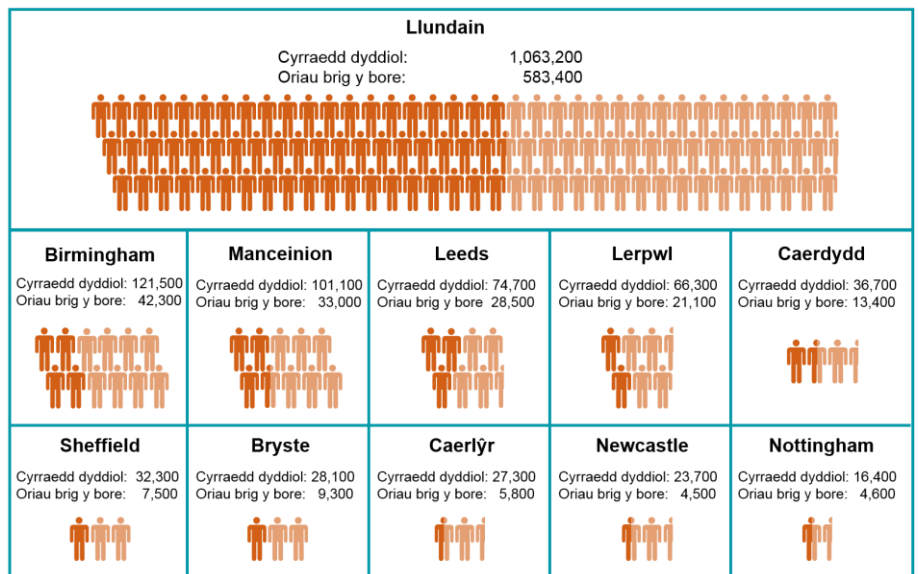
- 2.16 Rydym yn gwella, yn ddramatig, siwrneiau i deithwyr ar draws y Gogledd gyda'r Prosiect Great North Rail. Erbyn 2020, bydd teithwyr yn cael budd o siwrneiau cyflymach a mwy cyffyrddus, yn ogystal â gwasanaethau newydd uniongyrchol ar draws y gogledd a thu hwnt.
- 2.17 Bydd seilwaith newydd sbon gan gynnwys traciau a signalau newydd o fudd i deithwyr, yn cynyddu dibynadwyedd ac yn darparu gwasanaethau newydd uniongyrchol. Bydd y gweithredwyr trenau, Northern and TransPennine Express, yn cyflwyno trenau newydd, gan gynnwys mwy na 500 o gerbydau newydd, lle i 40,000 o deithwyr ychwanegol a thros over 2,000 o wasanaethau ychwanegol yr wythnos. Erbyn 2020 bydd pob trê'n yn newydd sbon neu wedi ei adnewyddu'n llwyr, a bydd pob trê'n Pacer wedi mynd.
- 2.18 Mae'r buddsoddiad hwn yn rhwydweithiau'r rheilffyrdd yng Ngogledd Lloegr eisoes wedi cyflwyno gwelliannau, gyda'r daith gyflymaf rhwng Lerpwl a Manceinion wedi ei chwtdogi o 15 munud, gwasanaethau newydd uniongyrchol rhwng Maes Awyr Manceinion a Glasgow, a gorsaf Manceinion Victoria wedi ei huwchraddio.
- 2.19 Gan edrych ymlaen, rydym yn gweithio gyda Network Rail a'r rhanbarth i ddatblygu dewisiadau ar gyferuwchraddio mawr rhwng Manceinion, Leeds a Chaer Efrog i ddarparu mwy o seddau a siwrneiau cyflymach, gan anelu at gyflawni gwelliannau graddol o 2022, gan gynnwys siwrnai darged o 40 munud rhwng Leeds a Manceinion. Amcan Uwchraddiad y Llwybr Transpennine yw cyflawni buddiongraddol i deithwyr o 2022, gan adeiladu ar y sail ar gyfer siwrneiau wedi'u gwella'n ddramatig ar draws y rhanbarth gyda Rheilffordd Northern Powerhouse (ceir ystyriaeth bellach yn nes ymlaen yn y bennod).

2.20 Yn Llundain, lle mae'r galw uchaf, bydd Crossrail wedi agor yn llwyr erbyn diwedd 2019, yn cefnogi cynnydd o 10% mewn siwrneiau trwy Llundain. Bydd gwasanaethau ehangach Thameslink yn darparu trenau pob 2-3 munud yng nghanol Llundain yn ystod yr oriau brig ac yn galluogi cysylltiadau uniongyrchol rhwng Peterborough a Chaergrawnt i Blackfriars a thu hwnt.

2.21 Mae cynllun uwchraddio'r rheilffordd eisoes wedi

trawsnewid gorsafoedd megis Birmingham New Street, Reading, Manceinion Victoria a Llundain Kings Cross, ac rydym yn ehangu'r rhwydwaith trwy ychwanegu gorsafoedd newydd. Ers 2015 mae 19 o orsafoedd newydd wedi agor ar y rhwydwaith rheilffyrdd genedlaethol, sy'n helpu cysylltu pobl â gwaith, a lleddfu'r tagfeydd sy'n arafu twf.

**Teithwyr rheilffordd yn cyrraedd ar diwrnod waith nodweddiadol yn yr hydref:**



2.22 Ym mis Gorffennaf 2017 rhoesom y golau gwyrdd i bum gorsaf newydd arall gyda nawdd oddi wrth y Llywodraeth ac eraill, gan gynnwys Portway Parkway ym Mryste, a fydd yn helpu lleddfu traffig ar ffyrdd mewnol Bryste, a Horden Peterlee yn Swydd Durham, a fydd yn darparu gwell mynediad i gyfleoedd cyflogaeth mewn ardal gyda pherchnogaeth isel o geir, gan ei gwneud yn haws i bobl symud o gwmpas.

## Agor llwybrau i ddatgloi tai a datblygiadau

2.23 Mae gan y gwasanaethau rheilffyrdd y potensial i ddatgloi twf tai, fel rhan o rwydwaith trafndiaeth ehangach. Gall cysylltiadau a gorsafoedd newydd helpu i gefnogi datblygiadau lleol a helpu i gcyflenwi mwy o gartrefi. Ac mae cyfleoedd strategol i newid patrymau trafndiaeth lleol, a darparu cyfleoedd newydd i gymunedau.

2.24 Fel un o'r deiliad tir pennaf yn y sector cyhoeddus, mae Network Rail yn arwain gwaith pwysig i ryddhau tir sydd yn gyslltiedig â'r rheilffyrdd sy'n weddill i anghenion y rheilffyrdd; gallai peth ohono hwyluso datblygiadau tai a chefnogi Rhaglen Tir ar gyfer Tai y Sector Cyhoeddus. Yn gynyddol, mae'r ffocws ar gyfleoedd arloesol o gwmpas gorsafoedd, lle gall cynlluniau adfywio wella profiad y teithwr gyda chynlluniau maestrefol o ansawdd uchel o ddwyster priodol, ac integreiddio gwahanol ddulliau trafndiaeth. Ceir yma y potensial i gynhyrchu cyfleoedd tai ychwanegol mewn lleoliadau lle mae'r galw yn uchel.

2.25 Rydym eisoes yn gweld cynlluniau sylweddol sy'n creu cyfleoedd ar gyfer tai.

**Datblygiad Tai Manchester Victoria Fish Dock:** Mae Gorsaf Manceinion Victoria wedi ei thrawsnewid trwy raglen ailwampio £44m, a thir sector cyhoeddus wedi ei ddynodi fel tir o'r pwys mwyaf ar gyfer datblygiad. Gan weithio'n agos gyda Chyngor Dinas Manceinion, daeth Network Rail i gytundeb gyda datblygwr i ddarparu lle ar gyfer swyddfeydd ac unedau preswyl, ochr yn ochr â gofod cyhoeddus o ansawdd, tirlunio a lleoedd parcio. Roedd disgwyl i'r gwaith adeiladu ddechrau tua diwedd 2017 a'i gwblhau erbyn 2021.

**Cyllido gorsaf newydd ar gyfer Reading Green Park:** mae gan orsaf y potensial i ddatgloi 7,500 o swyddi a 1,500 o gartrefi, gan wasanaethu ardal sydd, ar hyn o bryd, yn hygyrch ar ffyrdd un unig.

**Cefnogi codi tai ar goridor Caergrawnt – Milton Keynes – Rhydychen:** mae'r Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol (NIC) wedi canfod bod prinder tai yn risg sylfaenol i lwyddiant yr ardal hon, a bod angen mynd i'r afael â heriau y cysylltedd gwael Dwyrain-Gorllewin. Mae'r Llywodraeth wedi ymateb drwy ymrwymo £137m o gyllid newydd neu garlam i gefnogi datblygu a chyflawni Rheilffordd Dwyrain Gorllewin a Rheilffordd Gyflym Caergrawnt-Rhydychen, a bydd yn parhau i weithio gyda NIC a phartneriaid lleol ar ffyrdd i sicrhau darparu tai.

**De Caergrawnt:** mae un o'r campysau bio-feddygol mwyaf yn Ewrop yn cael ei atgyfnerthu yng Nghaergrawnt, a gallai gorsaf newydd ddarparu cysylltiadau rheilffordd uniongyrchol i ganol Llundain, Maes Awyr Stansted a safleoedd datblygiadau tai rhanbarthol. Gan weithio mewn partneriaeth gyda rhanddeiliaid lleol, rydym yn ymrwymo £5m i ddatblygu cynigion.

**Bicester Garden Town:** Dros y 15 mlynedd nesaf, caiff Bicester ei thrawsnewid , gyda mwy na 13,000 o gartrefi newydd, 18,500 o swyddi, gwelliannau sylweddol mewn trafndiaeth a chanol y dref wedi ei hadfywio. Seiliwyd Bicester Garden Town ar weledigaeth glir, â'i sylfaen mewn ymrwymiad cymunedol clos. Cynhaliwyd

ymgyngoriadau ar raddfa fawr, mae uwch gynllun cynhwysfawr wedi ei gomisiynu ac mae'r adeiladu wedi hen ddechrau. Bydd cyflawni y Rheilffordd Dwyrain Gorllewin yn gwella cysylltedd y Garden Town ac yn cefnogi twf y diwydiant tai ochr yn ochr â gwelliannau seilwaith eraill.

## Creu cenedlaeth newydd o reilffyrdd capasiti mawr

- 2.26 Gyda rhaglen Thameslink a Crossrail yn hollol weithredol erbyn diwedd 2019, mae'r rhwydwaith cenedlaethol yn tyfu. Mae uwchraddio Prosiect y Great North Rail, trydaneiddio Great Western, a Waterloo a'r De Orllewin ar fin eu cwblhau. Bydd y prosiectau hyn yn newid teithio ar y trê'n i deithwyr ac yn cynnig cysylltiadau newydd i bobl ac i fusnesau, gyda threnau mwy newydd, mwy aml a hirach.
- 2.27 Mae'r prif newidiadau nesaf i rwydwaith y reilffyrdd eisoes yn cael eu cynllunio a'u trosglwyddo: HS2 a'r Rheilffordd Dwyrain Gorllewin. Yn y cyfamser, rydym yn gweithio gyda phartneriaid lleol i ddatblygu cynigion ar gyfer capasiti reilffyrdd newydd yn y Gogledd, fel rhan o'r Northern Powerhouse, ac i wthio ymlaen y gwaith ar yr achos o blaid Crossrail 2.

### High Speed 2

- 2.28 Bydd cyfnod 1 y rhwydwaith newydd cyflymder uchel yn agor yn 2026, gyda threnau newydd cyflymder-uchel yn rhedeg o Lundain Euston i Old Oak Common yng Ngorllewin Llundain, trwodd i Gyfnewidfa Birmingham a therfynfa newydd Birmingham. Bydd hyn hefyd yn cysylltu â'r rhwydwaith reilffordd sy'n bodoli eisoes, yn rhedeg gwasanaethau uniongyrchol i ddinasoedd mawrion a threfi yn y Canolbarth, y Gogledd a'r Alban. Bydd cyfnod 2b HS2 yn agor yn 2033, yn darparu rhagor o filltiroedd o drac cyflymder uchel a gwasanaethau newydd fydd yn cysylltu Llundain a Birmingham â dinasoedd gan gynnwys Manceinion, Sheffield, Lerpwl, Newcastle a Leeds, a gwella'r cysylltiadau â'r Alban. Cyhoeddwyd y cynigion manwl ar gyfer yr ail gyfnod hwn a'r Bil a fydd yn gwneud y prosiect yn bosibl gan y Llywodraeth ym mis Gorffennaf 2017.

### Y Rheilffordd Dwyrain Gorllewin

- 2.29 Collwyd y rhan fwyaf o'r gwasanaethau i deithwyr ar hyd y 77-milltir o reilffordd rhwng Rhydychen a Chaergrawnt yn 1967 ac roedd y llwybr cyfan i'r dwyrain o Bedford – tua 30 milltir – wedi ei gau a'i werthu. Ym mis Tachwedd 2016, roedd adroddiad dros dro yr NIC ar goridor Caergrawnt-Milton Keynes-Rhydychen wedi cymeradwyo bod y Llywodraeth yn datblygu'r Rheilffordd Dwyrain Gorllewin, cyswllt reilffordd newydd ar hyd y coridor strategol hwn.<sup>4</sup> Canfu'r NIC y byddai seilwaith trafndiaeth newydd ar hyd y llwybr hwn yn tanategu tyfiant swyddi a chartrefi yn y dyfodol, gan wneud y mwyaf o botensial yr ardal fel clwstwr gwybodaeth-ddwys.
- 2.30 Erbyn 2024 bydd rhan orllewinol y Rheilffordd Dwyrain Gorllewin yn gyflawn, gan ganiatáu gwasanaethau rhwng Rhydychen a Bedford, ac Aylesbury a Milton Keynes. Rydym hefyd yn sefydlu cwmni newydd Rheilffordd Dwyrain Gorllewin i gyflymu trosglwyddiad y rhan ganolog rhwng Bedford a Chaergrawnt, gan anelu at gwblhau erbyn canol y 2020au, ac i ymchwilio sicrhau ymgysylltiad y sector preifat i gynllunio, adeiladu a gweithredu'r llwybr fel sefydliad integredig. Bydd hyn yn cwblhau'r cyswllt

<sup>4</sup> *Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol, Caergrawnt-Milton Keynes-Rhydychen, Adroddiad dros dro, Tachwedd 2016*

rheilffordd coll yn y 'triongl aur' sef Llundain – Rhydychen – Caergrawnt a darparu hwb sylweddol iawn i'r rhanbarth hwn sy'n arwain y byd.

### Rheilffordd Northern Powerhouse

2.31 Y weledigaeth ar gyfer y Northern Powerhouse yw i gysylltu dinasoedd a threfi unigol yn y Gogledd, i roi cyfle iddynt weithredu fel economi sengl a bod yn gryfach na swm eu rhannau. Mae Trafnidiaeth ar gyfer y Gogledd wedi ei sefydlu fel corff trafndiaeth is-genedlaethol i siarad ag un llais ar flaenoriaethau trafndiaeth yn y rhanbarth.



2.32 Mae'r Llywodraeth yn gweithio'n agos â Transport for the North i ddatblygu Rheilffordd Northern Powerhouse – pecyn o uwchraddio a newidiadau rhwydwaith a all wella yn sylweddol amlder ac amseroedd teithiau rhwng dinasoedd pennaf yn y Gogledd ac i ddatblygu dewisiadau llwybrau sy'n darparu gwerth am arian. Bydd hyn yn adeiladau ar yr uwchraddio a'r buddsoddi rydym yn eu gwneud eisoes dan Brosiect Great North Rail i drawsnewid cyfleoedd a gwasanaethau ar gyfer pobl ar draws y Gogledd.

2.33 Mae'r Llywodraeth wedi ymrwymo £300m o gyllid ychwanegol tuag at sicrhau bod seilwaith HS2 yn medru cysylltu â phrosiectau rheilffyrdd Northern Powerhouse a Chanolbarth Lloegr yn y dyfodol, i gysylltu llwybrau sy'n bodoli eisoes a llwybrau newydd posibl â'r llinellau HS2 a gynllunnir, yn amodol ar gytuno terfynol ar gyllid ac achosion busnes i gefnogi'r llwybrau hynny. Rydym yn disgwyl derbyn cynigion ar gyfer Rheilffordd Northern Powerhouse gan Transport for the North erbyn diwedd 2018, yn datgan eu dewisiadau ar gyfer eu llwybrau dewisol ar gyfer y cynllun.

### Crossrail 2

2.34 Medrai Crossrail 2, rheilffordd newydd awgrymedig yn ymestyn o Surrey i swydd Hertford trwy Ganol Llundain, leddfu gorlenwi a chefnogi twf y brifddinas. Medrai gynnig llwybr newydd i mewn i Llundain i deithwyr ar linellau rheilffordd cenedlaethol, gan helpu rhyddhau capasiti, a lliniaru pwysau ar rwydwaith y Tiwb, tra'n datgloi cartrefi newydd ar hyd y llwybr.

2.35 Rhaid i ni sicrhau ein bod yn cael unrhyw gynllun yn gywir. Rydym felly yn gweithio gyda TfL a Maer Llundain, gan gynnwys, trwy adolygiad annibynnol o gyllido ac ariannu, i ddatblygu cynlluniau ar gyfer cynllun fforddiadwy sy'n deg i'r trethdalwr, lle mae Llundain yn talu ei chyfran. Bydd dysgu gwersi gan Crossrail 1 a gwneud y mwyaf o fuddion y cynllun yn ffurfio rhan allweddol o'r gwaith hwn.

### Y genhedlaeth nesaf o gynlluniau

2.36 Ein her i'n partneriaid yw gweithio gyda'r Llywodraeth a'r diwydiant i ddatblygu cynigion cymhellol ar gyfer y genhedlaeth nesaf o gynlluniau rheilffyrdd, dynodi'r manau lle gwelir mai'r rheilffordd yw'r ateb gorau ar gyfer anghenion trafndiaeth lleol a chanfod y manau lle mae cynlluniau rheilffordd yn ffitio orau gyda strategaethau tai.

- 2.37 Mae gofyn i bartneriaid hyrwyddwyr lleol ystyried ffyrdd newydd o gynllunio, cyllido ac ariannu capasiti rheilffyrdd a llinellau newydd. Trwy gynnwys ystod mwy amrywiol o bartïon rydym eisïau darparu mwy o gyfleoedd a lleihau'r galw ar drethdalwyr trwy adeiladu busnesau a llwybrau rheilffyrdd sy'n fwy llwyddiannus yn fasnachol.
- 2.38 Rydym hefyd eisïau gweithio gyda'r sector i ddefnyddio'r rheilffordd sy'n bodoli eisïoes mewn ffyrdd mwy effeithiol, er enghraifft trwy fuddsoddi mewn technolegau digidol, uwchraddio trenau neu newid patrymau ac amserlenni gwasanaeth i ddefnyddio'r capasiti cyfredol. Mae Gweithredwr System Network Rail yn arwain gwaith ehangach y diwydiant i ddatblygu cynlluniau tymor hirach ar gyfer y rheilffyrdd, ac rydym yn croesawu'r gwelliannau mae Network Rail yn eu gwneud yn y modd maent yn datblygu dewisiadau i gyllidwyr o gwmpas newid a buddsoddiad mewn gwasanaethau, cysylltiadau newydd a gwelliannau rhwydwaith.
- 2.39 Byddwn yn helpu partneriaid i ganfod y gefnogaeth a'r arbenigedd sydd eu hangen arnynt, gan gynnwys gweithio'n agos gyda Network Rail. Mae gan Network Rail rôl hanfodol i ddarparu'r dadansoddiad a'r cyngor i gefnogi gwaith gan fuddsoddwyr posibl, datblygwyr a thrydydd partïon, ac rydym yn croesawu eu hymrwymiad i annog a galluogi buddsoddiad.
- 2.40 Mae Transport for the North eisïoes yn gweithio'n agos gyda'r Adran i ddatblygu a gwthio cynigion ymlaen ar gyfer seilwaith rheilffyrdd y dyfodol, trwy Raglen Rheilffordd Northern Powerhouse. Rydym wedi darparu cyllid datblygu i gefnogi'r gwaith hanfodol hyn, gan eu helpu i ddynodi'r uwchraddio sydd â'r achos cryfaf wrth gefnogi dyfodol hir-dymor y Gogledd.
- 2.41 Rydym wedi darparu cyllid o £5m i Midlands Connect i ddatblygu achos busnes ar gyfer Hyb Rheilffordd y Canolbarth, rhaglen o uwchraddio rheilffyrdd a fedrai ddarparu hyd at 10 trên yn fwy fesul awr i ganol Birmingham. Mae'n cynnwys gwelliannau i orsafoedd Snow Hill a Moor Street, llinellau newydd i ganiatáu mynediad i'r gorsafoedd hynny o'r De Orllewin a'r De Ddwyrain, ac uwchraddio cyffyrdd allweddol. Rydym hefyd yn darparu £2m i ddatblygu dewisiadau i fynd i'r afael â'r cyfyngiadau ar goridor Coventry – Leamington.
- 2.42 Mae llawer o gyfleoedd eraill i'w harchwilio. Ar hyd a lled y wlad, mae cyrff a phartneriaid lleol wrthi'n ddyfal yn hyrwyddo ystod o gynlluniau rheilffyrdd.
- 2.43 Mae rhai enghreifftiau o'r cynigion sy'n cael sylw ar hyn o bryd ac ymgeiswyr ar gyfer ystyriaeth bellach yn cynnwys: **Bryste i Portishead** a **Bryste i Henbury** (rhan o'r prosiect MetroWest a hyrwyddwyd gan Awdurdod Cyfun Gorllewin Lloegr); llwybrau oedd gynt ar gau i deithwyr dan Reilffyrdd Prydeinig yn cysylltu **Caerwysg ag Okehampton** a **Bere Alston** â **Tavistock** (hyrwyddwyd gan Gyngor Sir Dyfnaint); ail-agor llinell **Ashington-Blyth-Tyne** i wasanaethau i deithwyr (hyrwyddwyd gan Gyngor Sir Northumberland ); a **chyfleoedd o gwmpas Birmingham** (dan ystyriaeth gan Drafnidiaeth ar gyfer Gorllewin Canolbarth Lloegr). At hyn mae cynlluniau'n cael eu datblygu ar gyfer **pedair gorsaf newydd yn ardal Gorllewin Efrog**: Elland, Thorpe Park, White Rose a Maes Awyr Rhyngwladol Leeds Bradford Parkway. Mae pob un ohonynt angen datblygu pellach ac fel gyda phob cynllun bydd angen iddynt ddangos achos busnes cadarn wrth wneud cais am unrhyw gyllid fydd ar gael gan y Llywodraeth.



2.44 Rydym eisoes wedi darparu cyllid i fwrw prosiect **Y Rheilffordd Dwyrain Gorllewin** ymlaen, a chyllid datblygu trwy'r Gronfa Rhwydwaith Nwyddau Strategol ar gyfer prosiect i wella capasiti rheilffordd trwy **ardal Ely yn swydd Caergrawnt**, ar y cyd â chyllid gan Bartneriaeth Menter Leol Newydd Anglia (LEP) ac LEP Caergrawnt Fwyaf a Peterborough Fwyaf.

2.45 Mae'r Llywodraeth eisiau gweld ffocws newydd ar ddatgloi cyllid oddi wrth ddatblygwyr a buddiolwyr posibl eraill.

2.46 Mae adeiladu gorsaf reilffordd newydd yn Barking Riverside a'r estyniad i linell reilffordd Gospel Oak i Barking i'r safle yn dangos sut gall prosiect ddenu buddsoddiad preifat sylweddol, gyda £172m o £263m o gost y cynllun yn cael ei dalu gan y datblygwyr, Barking Riverside Limited. At hyn, daw cyfraniadau o gronfa Tyfiant TfL, sy'n cyllido cynlluniau ag effaith uniongyrchol ar ddatgloi tai a thwf mewn cyflogaeth. Bydd y gwasanaethau rheilffyrdd newydd yn datgloi adeiladu 10,800 o gartrefi newydd, ynghyd ag ysgol newydd ac adnoddau gofal iechyd.

2.47 Rydym yn datblygu arweiniad i fuddsoddwyr a datblygwyr i sicrhau bod y broses o fynd â chynigion yn eu blaen ac ymgysylltu â'r Llywodraeth mor glir a thryloyw â phosibl.

2.48 Rydym hefyd yn croesawu gwaith megis Campaign for Better Transport, 'Expanding the Railways', sy'n darparu arweiniad i helpu awdurdodau lleol, datblygwyr a chymunedau i adeiladu achos busnes ar gyfer cynlluniau.<sup>5</sup>

2.49 Rydym yn deall y gall fod yn heriol cyflwyno achos o blaid prosiectau trafndiaeth a fwriedir i creu siwrneiau newydd neu i alluogi datblygiadau tai newydd o gymharu â phrosiectau lle mae galw uchel eisoes gan deithwyr a lle gall y buddion economaidd cenedlaethol fod yn uwch. Rydym eisiau sicrhau ein bod yn ystyried y rhychwant cyfan o gyfraniadau y gall cynlluniau penodol eu gwneud i gymdeithas a'r economi. Gan hyrwyddwyr, felly, rydym angen gweld ffocws strategol clir a thystiolaeth gref ynghylch y cyfleoedd sy'n cael eu creu a'r buddion a gyflawnir.

#### **Blwch 5: Network Rail a'r biblinell fuddsoddi**

Mae angen i Network Rail helpu awdurdodau lleol, hyrwyddwyr preifat a datblygwyr eraill i wneud cynnydd ar y cynlluniau mwyaf addawol, gan ddarparu gwybodaeth o ansawdd da a dadansoddiad.

Ac mae gan Network Rail rôl hanfodol yn natblygiad y cynlluniau ddynodwyd fel blaenoriaethau gan eu llwybrau a thrwy'r broses gynllunio a arweinir gan y diwydiant i wneud defnydd gwell o gapasiti. Rydym felly yn croesawu'r ffocws newydd ar y tasgau gweithredu system oddi mewn i Network Rail a gan y rheoleiddiwr.

Bydd ein hymagwedd biblinell newydd tuag at reoli uwchraddio ar y rheilffordd yn gweld y Llywodraeth fel cyllidwr yn gweithio ar y cyd â Network Rail a darparwyr seilwaith posibl eraill. Yn dilyn y gwersi ddysgwyr o'r materion gododd yn y cyfnod cyllido cyfredol, mae'r ffordd newydd hon o weithio yn darparu goruchwyliaeth, tryloywder a phwyntiau penderfynu clir ar gyfer cynnydd.

Bydd gennym ffocws diwyro ar y canlyniadau i ddefnyddwyr y rheilffyrdd, teithwyr a chlodwyr nwyddau, a byddwn yn blaenoriaethu gweithredu i'w cefnogi yn unol â'r buddion y maent yn eu dwyn gerbron. Gydag amser byddwn yn cyflwyno Cynllun Uwchraddio Rheilffyrdd fydd yn diffinio'r blaenoriaethau hyn a'r camau rydym yn eu cymryd i'w darparu, gan ystyried yr ystod o ymagweddau sydd ar gael, o seilwaith i amserlennu.

Bydd y newid sylfaenol hyn yn ein galluogi i sicrhau bod ein cynllun uwchraddio ar gyfer y rheilffordd yn gyflawnadwy a fforddiadwy, gan gynnwys ble mae buddsoddiad cyfalaf yn ychwanegu at gostau cynnal a chadw'r rhwydwaith. Dim ond gweithrediadau fydd yn bodloni'n blaenoriaethau ac a fedr roi gwelliannau go iawn o werth da i ddefnyddwyr y rheilffyrdd a dinasyddion gânt eu cyllido o ddatblygiad i gynllun, ac i drosglwyddiad.

<sup>5</sup> <http://www.bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/expanding-the-railways.pdf>



2.50 Rydym hefyd wedi cyhoeddi Pecyn Cymorth Ail-gydbwyso, safon asesu newydd ar gyfer penderfyniadau'r Llywodraeth fydd angen barnu rhaglenni buddsoddi mewn trafndiaeth yn rhannol ar sut maent yn cyfrannu tuag at greu economi sy'n fwy cytbwys, fel rhan o'r asesiad cyflawn o'u hachos strategol. Bydd hyn yn sicrhau bod ail-gydbwyso yn cael ei ystyried yn fwy cyson a thryloyw pan fyddwn yn gwneud penderfyniadau. Rydym eisiau i gynlluniau buddsoddi ddangos busnes crwn a chryno sy'n cyflawni ar gyfer trethdalwyr, cymunedau a'r economi, tra'n cefnogi ein nodau strategol a chynhyrchiant ar hyd a lled y DU.

## 3. Dêl well i deithwyr

- 3.1 Busnes gwasanaethau i'r cwsmer yw'r rheilffyrdd a rhaid i deithwyr fedru gweld mai eu manteision hwy sydd flaenaf. Er mwyn llwyddo, rhaid i'r rheilffyrdd ddarparu yr hyn mae teithwyr eu heisiau, a bod pobl yn ymddiried y cânt eu cludo i'r lle maent am fynd. Mae hyn wrth galon ymagwedd y Llywodraeth.
- 3.2 Bu darparu'r gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr trwy gytundebau masnachfrait gyda phartneriaid yn y sector preifat yn hynod o lwyddiannus dros yr 20 mlynedd a aeth heibio. Fodd bynnag mae'n iawn ein bod yn parhau i esblygu ein hymagwedd i addasu i amgylchiadau sy'n newid ac anghenion a disgwyliadau teithwyr sy'n newid. Mae'r bennod hon yn egluro sut byddwn yn gwneud hyn yn ystod y Senedd hwn, gan gynnwys ein cynlluniau i wella profiad y teithwyr, ac yn egluro ymagwedd newydd y Llywodraeth at fasnachfreinio fydd yn sicrhau bod buddion teithwyr wrth galon y ffordd y rhedir y rheilffyrdd.

### Blwch 6: Beth yw masnachfreinio?

Ym Mhrydain Fawr, darperir gwasanaethau i deithwyr ar y rheilffordd gan gwmnïoedd preifat (cwmnïoedd gweithredu trenau neu TOCs). Darperir y mwyafrif o wasanaethau dan gytundeb masnachfrait rhwng gweithredwr y trên a'r Llywodraeth yn dilyn proses gystadleuol. Mae'r Llywodraeth yn arwain trwy osod gofynion ar gyfer gwasanaethau trên a mesurau ansawdd, ac yn cynnal cystadleuthau sy'n gwobrwyo cynigwyr am ymrwymo i fuddsoddiad, am gefnogi a datblygu'r busnes a'i bobl, a chynnig gwasanaethau da i'r cwsmer.

Mae gweithredwyr y sector preifat yn gweithio o fewn gofynion cytundebol ar wasanaethau a phrisoedd, yn cynllunio a throsglwyddo busnes masnachol. Maent yn gyfrifol am wasanaethu eu cwsmeriaid, cyflwyno ymrwmiadau a gcontractiwyd, prydlesu trenau a chyflogi staff. Yn gasgliadol maent yn talu 97c o bob £1 am bris tocyn yn ôl ar gyfer rhedeg a gwella gwasanaethau. Mae pob gweithredwr trên yn cytuno i weithredu'r gwasanaethau mae'r Llywodraeth eu hangen, codi prisoedd ar deithwyr a thalu premiwm i'r Llywodraeth (neu mewn nifer fechan o achosion yn derbyn cymhorthdal net). Yn y blynyddoedd diweddar, polisi'r Adran oedd ail-osod masnachfrait pob saith i ddeng mlynedd. Mae yna 15 masnachfrait mae'r Adran Drafnidiaeth yn bennaf gyfrifol amdanynt.

**Llywodraeth yr Alban**, trwy Transport Scotland, yw'r awdurdod breinio ar gyfer masnachfreintiau ScotRail a Caledonian Sleeper, ac mae'n gosod eu meini prawf eu hunain ar gyfer y fasnachfreintiau hynny.

Rydym yn gweithio'n agos gyda **Llywodraeth Cymru** i gwblhau datganoli masnachfrait Cymru a'r Gororau, i sicrhau eu bod yn medru penodi y gweithredwr i redeg gwasanaethau ar ôl mis Hydref 2018. Crëwyd rhestr fer ym mis Hydref 2016, ac ar hyn o bryd mae tri chynigiwr yn ymateb i Wahoddiad Llywodraeth Cymru i Gyflwyno Tindr Terfynol. Rydym wedi cytuno ar drefniadau i sicrhau bod cysylltiadau traws-ffiniau addas yn cael eu cynnal a'u datblygu mewn cydweithrediad â'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth a Gweinidogion Cymru.

Fel rhan o'i chaffael, mae Llywodraeth Cymru yn arwain ar ddatblygu cynigion i greu gwasanaeth **Metro De Cymru** gan gynnwys cyfrifoldeb am weithredu seilwaith ar Linellau'r Cymoedd. Maent wedi bod yn gweithio'n agos gyda Network Rail i gytuno ar egwyddorion ar gyfer trosglwyddo perchnogaeth Llinellau Craidd y Cymoedd. Cymeradwyir trosglwyddiad o'r math mewn egwyddor gan y Llywodraeth, yn amodol ar gytundeb terfynol a chymeradwyaeth Network Rail.

Ac mae consesiynau wedi eu gosod gan Tfl a Merseyrail.

## Tocynnu clyfar

- 3.3 Mae system docynnu Prydain yn hynafol o hyd. Mewn byd lle gwneir siopa yn aml trwy gerdyn digyffwrdd neu ffôn symudol, nid yw sefyll mewn rhes yn aros am docyn papur o beiriant yn cynnig y cyfleustra mae pobl yn ei ddisgwyl.
- 3.4 Yn y rhan fwyaf o'r dinasoedd pennaf trwy'r byd, tocynnu clyfar yw'r norm. Ond yn y DU mae cynnydd wedi bod yn rhy araf o lawer y tu allan i'r Alban a dinasoedd mawrion gan gynnwys Llundain, lle mae Oyster, cardiau digyffwrdd a ffonau symudol yn darparu tocynnu traws-foddol.
- 3.5 Mae angen gadael y tocyn papur yn y llyfrau hanes, ac rydym wedi gosod nod o ddarparu tocynnu clyfar ar draws y rhan fwyaf o rwydwaith y rheilffyrdd erbyn diwedd 2018, tra'n cadw darpariaeth addas i ddefnyddwyr nad yw'r dechnoleg glyfar yn briodol ar eu cyfer.
- 3.6 Mae dyfodol tocynnu clyfar yn debygol o gymryd dwy ffurf. Ar gyfer siwrneiau byrrach, gall gymryd ffurf tebyg i'r un yn Llundain, gyda dewis o gardiau clyfar yn defnyddio'r dechnoleg a ddatblygwyd gan Integrated Transport Smartcard Organisation, ITSO Ltd.), cardiau digyffwrdd, neu ffôn symudol yn gweithredu fel cerdyn digyffwrdd. Ein nod yw sicrhau bod tocynnu clyfar mewn ardaloedd cymudwyr maestrefol a rhanbarthol yn medru darparu'r math o strwythur talu wrth fynd a ddefnyddir yn Llundain, gyda'r systemau yn codi'r pris yn awtomatig ar y lefelau priodol.
- 3.7 Dros bellteroedd hwy, nid yw talu wrth fynd yn ddewis credadwy. Bydd gofyn i deithwyr barhau i brynu tocynnau ymlaen llaw, ond caiff hyn ei wneud yn amlach dros ddyfais symudol yn hytrach nag o swyddfa docynnau neu ar bapur o'r cartref. Mae'r systemau cyfredol sy'n cael eu rhoi ar waith fesul cam yn defnyddio cod bar i ganiatáu i'r tocyn gael ei ddarllen, naill ai gan ddarllenwr porth neu aelod o staff, ond mae ITSO Ltd. yn gweithio i gyflymu'r dechnoleg i ganiatáu'r defnydd o fedrusrwydd di-wifr yn y rhan fwyaf o ffonau clyfar.

### Blwch 7: Cystadleuaethau'n dod â newid i deithwyr

Bydd Abellio yn dechrau gweithredu **masnachfrait Gorllewin Canolbarth Lloegr** yn Rhagfyr 2017. Bydd yn buddsoddi hyd at £1bn ar gyfer rhoi 400 cerbyd newydd ar waith erbyn 2021 a lle i 85,000 yn ychwanegol o deithwyr ar wasanaethau oriau brig yn Birmingham a Llundain.

Bydd **masnachfrait Y De Orllewin**, a roddwyd i First MTR ym mis Mawrth 2017, yn gwneud uwchraddiadau gwerth £1.2bn. Mae'r gweithredwr yn creu rhagor o seddau ar drenau oriau brig, gwasanaethau gwell ac adnoddau newydd. Mae ymrwymadau yn cynnwys 90 trên newydd, uwchraddio sylweddol i Orsaf Ganolog Southampton, 1,500 o fannau parcio newydd ac ardaloedd aros gwell, cysgodfannau a seddau ychwanegol ar orsafoedd ar hyd y llwybr.

Cyflwynwyd **masnachfrait East Anglia** i Abellio East Anglia o fis Hydref 2016. Maent yn buddsoddi £1.4bn i ailosod y fflyd trên cyfan erbyn 2020. Bydd hyn yn arwain at fwy na 1,040 o gerbydau newydd o'r radd flaenaf; caiff dros hanner y rhain eu hadeiladu gan Bombardier, gan ddiogelu 1,000 o swyddi yn eu ffatri yn Derby. Mae ymrwymadau yn cynnwys teithiau 90 munud rhwng Llundain a Norwich, Wi-Fi am ddim ar bob trên ac ymhob gorsaf, a 32,000 o seddau ychwanegol ar wasanaethau yn cyrraedd Llundain yn oriau brig y bore.

Cyflwynwyd **masnachfrait y Gogledd** i Arriva Rail North Ltd o fis Ebrill 2016. Maent yn buddsoddi £400m mewn 281 cerbyd newydd, yn ychwanegu 2,000 gwasanaeth a buddsoddiad i gyflenwi 37% yn rhagor o gapasiti yn oriau brig y bore i'r bum dinas cymudwyr fwyaf y Gogledd.

Cyflwynwyd **masnachfrait TransPennine Express** i First Trans Pennine Express Ltd o fis Ebrill 2016. Maent yn buddsoddi i ddarparu 220 cerbyd newydd, gwasanaethau ychwanegol i'r Alban, gostyngiad ar bris tocynnau a archebir ymlaen llaw i bobl ifanc 16-18 oed a rhai sy'n chwilio am swyddi, a 9,000 o seddau ychwanegol i Fanceinion, Leeds, Sheffield, Lerpwl a Newcastle yn ystod oriau brig y bore.

- 3.8 Ein nod ar gyfer 2018 yw, erbyn diwedd y flwyddyn, y bydd ITSO a thocynnau cod bar yn cael eu derbyn ar deithiau ar y rhan fwyaf o'r rhwydwaith, a bydd gweithredwyr ac adwerthwyr yn medru cynnig tocyn clyfar fydd yn bodloni anghenion teithwyr. Rydym hefyd yn disgwyl y bydd llawer o'r diwydiant yn cynnig cardiau clyfar y medrir eu dal mewn 'waledau' digidol ar ffonau symudol.
- 3.9 Mae tocynnau talu wrth fynd ar gael eisoes ar rai llwybrau cymudwyr yn y De Ddwyrain ar gyfer siwrneiau rheilffordd-yn-unig. Erbyn diwedd 2018 rydym yn disgwyl gweld rhannau eraill o'r rhwydwaith yn datblygu gwasanaeth tebyg. Yna y cam nesaf fydd sicrhau cyd-ddefnydd rhwng y gweithredwyr hynny a gyda systemau aml-foddol dan arweiniad lleol, gan gynnwys TfL.
- 3.10 Rydym wedi gosod nodau ar gyfer 2018, fel rhan o broses tymor-hirach o ddiwygio wedi ei yrru yn rhannol gan welliannau technolegol. Rydym yn gweithio gyda'r diwydiant i benderfynu ar wedd y genhedlaeth nesaf o docynnu clyfar a'r dull gorau o'i gyflawni a'i gyllido. Rydym yn disgwyl, yn y tymor canolig, y bydd mwy o ddefnydd o docynnu ar sail ffonau symudol, ac yn y tymor hirach i archwilio dewisiadau nad ydynt yn galw am wirio tocynnau yn gorfforol.

## Diwygio prisoedd

- 3.11 Rydym yn gweithio gyda'r diwydiant rheilffordd i ddatblygu a phrofi diwygiadau posibl, a byddwn yn adolygu tocynnu gyda'r bwriad o gael gwared ar gymhlethdod a phrisio pengryf. Rydym eisiau canfod y datrysiadau cywir i symleiddio strwythurau prisoedd, gwella bodlonrwydd teithwyr a'u hyder bod y pris maent yn ei dalu yn deg.
- 3.12 Rydym yn cydnabod bod patrymau gweithio a chymudo wedi newid, ac felly ymhob cystadleuaeth masnachfrait diweddar rydym wedi gosod gofynion i gynnig cynhyrchion amgen i gymudwyr rhan-amser fydd yn adlewyrchu pa mor aml maent yn defnyddio'r rhwydwaith. Byddwn yn parhau i ofyn i gynigwyr awgrymu cynhyrchion tebyg wrth i fasnachfreintiau gael eu hail-gynnig.
- 3.13 Byddwn hefyd yn gweithio gyda'r diwydiant i ymestyn buddion teithio rhatach ar y rheilffordd i sicrhau mynediad i bobl 16 i 30 i ostyngiadau priodol. Bydd hyn yn cynnwys cyflwyno cerdyn rheilffordd newydd i bobl 26-30 oed; rydym yn rhagweld y bydd hyn yn cynyddu'r nifer o siwrneiau a wneir. Caiff manylion pellach eu cyhoeddi mewn cydsyniad gyda'r diwydiant a'u rhoi mewn grym o Wanwyn 2018.

## Iawndal ac unioni cam pan aiff pethau o chwith

- 3.14 Cynnal safon uchel o berfformiad a gwasanaethau i'r cwsmer yw'r flaenoriaeth, ond pan fydd pethau'n mynd o chwith dylai'r teithwyr dderbyn lefelau priodol o iawndal a chael dull effeithiol o unioni'r fantol.

### *"Delay Repay" 15*

- 3.15 Dylai teithwyr gael eu digolledu'n deg pan fydd pethau'n mynd o chwith a medru hawlio iawndal yn gyflym ac yn hawdd. Mae'r Llywodraeth wedi bod yn gweithio gyda'r diwydiant rheilffordd i wneud gwelliannau i'r trefniadau digolledu cyfredol. Mae teithwyr yn fwy parod a medrus nag erioed i hawlio iawndal teg os yw eu trê'n hwy neu wedi ei ganslo.
- 3.16 Mae cynllun iawndal *Delay Repay* ar gael ar hyn o bryd ar y rhan fwyaf o fasnachfreintiau. Yn ei ffurf wreiddiol mae'n cynnig digolledu am oediadau o 30

munud, ac rydym yn gwella'r cynllun trwy ddatblygu *Delay Repay 15* (DR15), sy'n digolledu am oediadau gan ddechrau o 15 munud.

3.17 Cyflwynwyd DR15 ar fasnachfaint rheilffordd fwyaf Prydain Fawr (Rheilffordd Govia Thameslink) ar 11 Rhagfyr 2016 ac mae'n rhan o fasnachfaint newydd Y De Orllewin a Gorllewin Canolbarth Lloegr. Caiff y DR15 ei gontractio fel gofyniad ar gyfer pob masnachfaint arall yr Adran Drafnidiaeth pan ddaw'r amser i adnewyddu'r contractau. At hyn rydym wedi gofyn i nifer o gwmnïoedd gweithredu trenau am gynigion i weithredu DR15 cyn i'w cytundeb ddod i ben, ac i gyflwyno DR15 os yw'r cynigion yn fforddiadwy ac yn cynrychioli gwerth am arian i drethdalwyr.

### Llais cryfach i deithwyr

3.18 Mae Gweinidog y Rheilffyrdd wedi arwain trafodaethau gyda grwpiau'r diwydiant a defnyddwyr i drawsnewid mynediad i unioni'r fantol i deithwyr pan fydd pethau'n mynd o chwith.

3.19 Mewn ymateb, mae'r Grŵp Trosglwyddo'r Rheilffyrdd wedi arwain Tasglu, gan gynnwys Transport Focus, TravelWatch London a'r ORR. Gan adeiladu ar y trefniadau cyfredol ar gyfer trafod cwynion yn y diwydiant, bydd hyn yn darparu cynllun ombwdsman newydd i gryfhau llais y teithwyr. Am y tro cyntaf bydd gan deithwyr gyfle i chwilio am ddatrysiad annibynnol a gorfodol mewn achosion lle nad ydynt yn hapus gydag ymateb gweithredwr y trên i'w cwyn. Bydd yn canolbwyntio ar faterion sydd o'r pwys mwyaf i deithwyr, gan gynnwys :

- Oediadau neu gansladau yn ôl amserlen a hysbysebwyd
- Digonolrwydd gwybodaeth sy'n cyhoeddi gwaith gwelliannau ar y rheilffyrdd
- Cywirdeb a thegwch gwerthu tocynnau
- Darpariaeth cymorth a mynediad i adnoddau hygyrchedd a hysbysebwyd.

3.20 Bydd y cynllun newydd yn gryf, deg, cyfeillgar ac annibynnol. Bydd yn mynd i'r afael â chwynion unigol yn effeithiol ac yn dynodi meysydd o bryder cyffredinol i deithwyr, gan wella llais y teithwyr ar y rheilffyrdd a darparu sail ar gyfer gweithredu.

3.21 Trwy gael ei gyflwyno ar sail gwirfoddol caiff y cynllun ei gyflenwi yn fwy cyflym o lawer na thrwy ddatrysiad rheoleiddiol neu ddeddfwriaethol, a bydd modd ei gyflenwi'n gyflym i deithwyr. Yn amodol ar gwblhau'r broses gaffael, bydd yr ombwdsman wrth ei waith y flwyddyn nesaf.

3.22 Dylai teithwyr fedru dal y diwydiant i gyfrif am berfformiad. Dylai bodlonrwydd teithwyr fod yn fodd cyson o fesur llwyddiant ar gyfer y rheilffordd. Mae gan bwyllgorau gwarchod annibynnol megis Transport Focus (a gynrychiolir ar fyrddau arolygol dros llwybrau), TravelWatch London a sefydliadau defnyddwyr eraill rôl bwysig i'w chwarae wrth gyflwyno gwybodaeth i'r rheilffordd am yr hyn mae'r teithwyr eu heisiau, ac wedi helpu i yrru gwelliannau yn y sector. Bydd yr ombwdsman yn adeiladu ar eu gwaith.

### Rheilffordd fwy hygyrch

3.23 Mae dros 13 miliwn o bobl ym Mhrydain yn byw gyda rhyw fath o anabledd. I lawer, mae cyfleoedd i gael mynediad i deithio, gwaith a hamdden wedi'u cyfyngu gan y rhwystrau a osodir arnynt gan rwydwaith y rheilffyrdd. Dylai ein rheilffyrdd ddarparu'r un cyfleoedd teithio i bawb, waeth beth fo'u hamhariad corfforol, meddyliol, gwybyddol neu synhwyraidd. Mae'r rhai hynny ag anabledd wedi'u tan-gynrychioli yn



arw ar ein rhwydwaith rheilffyrdd. Rhaid i ni wneud mwy i fynd i'r afael â hyn a chael y budd o greu'r cyfleoedd hynny – i frwydro yn erbyn unigrwydd, i wella hyder ac annibyniaeth a chreu cyfleoedd i gael mynediad i deuluoedd, ffrindiau, gwaith a hamdden.

- 3.24 Rydym yn cydnabod nad mater o fynediad heb-risiau yn unig yw hygyrchedd er bod hyn yn bwysig. Rhaid i ni wneud mwy i helpu'r rhai hynny ag anableddau cudd sy'n dymuno teithio. Rhaid i staff ddangos empathi a thosturi a chynnig cymorth i'r rhai hynny sydd ei angen. Mae angen i orsafoedd rheilffyrdd weithio fel y gall pobl newid rhwng gwasanaethau rheilffyrdd a rhwng y rheilffordd a dulliau eriall o deithio. Mae angen i ni leihau'r ymdrech sydd angen i bobl ei wneud i drefnu ac ymgymryd â thasg y siwrnai, o'r funud maent yn penderfynu prynu tocyn nes diwedd eu siwrnai.
- 3.25 Rhaid i'n hymagwedd tuag at arloesi, polisi a masnachfreinio'r rheilffyrdd weithio fel un gyda'r diwydiant rheilffordd a theithwyr gydag anabledd i ddarparu newidiadau yn hygyrchedd gwasanaethau. Am y tro cyntaf, rydym yn cyflwyno cynllun cyflenwi yn ein cystadleuthau masnachfrait fydd yn gofyn i gynigwyr nodi sut byddant yn bodloni anghenion teithwyr ag anableddau. Fel rhan o'r broses werthuso cynigion, byddwn yn asesu a yw'r cynigwyr wedi deall y gofynion hanfodol hyn ac yn sgorio eu cyflwyniadau o ganlyniad. Rydym eisiau sicrhau bod cynigwyr yn trin gwella hygyrchedd gyda'r un difrifoldeb a'r Adran. Rydym hefyd yn darparu cyllid parhaol yng Nghyfnod Rheoli 6 (2019-2024) ar gyfer gwelliannau i hygyrchedd y rheilffordd, a byddwn yn cyhoeddi rhagor o fanylion am ein cynlluniau gydag amser.

## Gwell defnydd o dechnoleg

- 3.26 Mae Wi-Fi a chysylltedd symudol ar y trê'n dyddiau hyn yn dioddef o ddiffyg cysylltedd dibynadwy, parhaus a chyflymder uchel, wedi ei gyfyngu gan agweddau ar rwydwaith y rheilffordd, megis tyneli a hafnau dyfnion. Rydym wedi ymrwmo i wella cysylltedd Wi-Fi a ffonau symudol i deithwyr, yn unol â'r ymrwymiad yn ein maniffesto. Rydym felly yn gweithio'n agos gyda'r Adran ar gyfer Digidol, Diwylliant, y Cyfryngau a Chwaraeon ar dechnoleg delegyfathrebu ar gyfer y rheilffyrdd. Mae hyn yn cynnwys ymgynghori ar ddewisiadau masnachol i wella cyfathrebiadau symudol, a buddsoddi hyd at £35 miliwn i alluogi treialon, gan gynnwys gosod seilwaith ochr y trac ar hyd y llwybr TransPennine rhwng Manceinion, Leeds a Chaer Efrog, a chefnogi datblygu rhwydweithiau ffeibr-llawn a 5G ar hyd goridor y rheilffordd.
- 3.27 Bydd gwella cysylltedd ar drenau yn galluogi gweithwyr i fod yn fwy cynhyrchiol tra'n teithio ar fusnes, a gwella profiad cyffredinol y teithwyr trwy ddarparu cyfathrebiadau gwell yn ystod eu siwrneiau ar y rheilffyrdd.
- 3.28 Rydym hefyd yn cynllunio ar gyfer y gwasanaethau i gwsmeriaid y dyfodol. Gall y chwyldro data a digidol gynnig budd enfawr i deithwyr a phobl sydd am deithio. Rydym eisiau gweld y diwydiant yn symud yn gyflym, tra'n cadw dimensiwn diogelwch seiber mewn cof, ac rydym yn croesawu Hyb RailTech y diwydiant a fydd yn cysylltu'r rheilffyrdd ag arloeswyr ac entrepreneuriaid technoleg. Ac mae'r Adran yn datblygu Cynllun Gweithredu Data rheilffyrdd i helpu cael canlyniadau trwy ddefnyddio data yn well.
- 3.29 Mae'r Adran wedi cymryd cam allweddol i baratoi ar gyfer y dyfodol yng nghystadleuaeth masnachfrait Partneriaeth gyfredol Arfordir y Gorllewin. Bydd y





gystadleuaeth hon yn ein gweld yn penodi gweithredwr trên fydd yn gweithio fel partner wrth ddatblygu'r gwasanaethau i gwsmeriaid a thechnolegau'r dyfodol, yn ogystal â darparu ffocws cryf ar y gwaith technegol, gweithredol a pheirianyddol rydym eu hangen, i gael y llwybr yn barod ar gyfer lansio gwasanaethau Cyfnod 1 HS2 ar goridor Arfordir y Gorllewin yn 2026.

## Gwasanaethu cymunedau

- 3.30 Rydym am gael y mwyaf o ystâd genedlaethol y rheilffyrdd. Mae hyn yn cynnwys dros 2,500 o orsafoedd ac yn cwmpasu terfynfeydd dinas enfawr ac arhosfeydd gwledig anghysbell. O ystyried potensial gorsafoedd i weithredu fel catalyddion ar gyfer datblygiad economaidd ac adfywio cymunedol byddwn yn annog awdurdodau lleol, Partneriaethau Menter Lleol, a phartneriaid eraill i ymwneud mwy â gwneud gwell defnydd o orsafoedd i gyflawni gwelliannau i deithwyr a hwyluso cyfleoedd ar gyfer tai newydd ac amwynderau eraill. Byddwn yn ystyried amrywiaeth o ddewisiadau ar gyfer rheoli adnoddau gorsafoedd a gwasanaethau.
- 3.31 Byddwn hefyd yn annog mwy o ymgysylltu rhwng y rheilffordd a'r cymunedau mae'n eu gwasanaethu. Mae rheilffordd gymunedol yn ymwneud ag adeiladu ymddiriedaeth gyda chwsmeriaid a chymunedau trwy waith sefydliadau â'u ffocws ar y gymuned, partneriaethau rheilffyrdd cymunedol a grwpiau o ddefnyddwyr y rheilffyrdd. Ar hyn o bryd mae'r Llywodraeth yn ymgynghori ar ddyfodol y rheilffordd gymunedol, sydd wedi trawsnewid cannoedd o orsafoedd a gwasanaethau ar linellau gwledig, rhannol-wledig a rhai canolau dinasoedd yn ystod y ddwy ddegawd a aeth heibio.<sup>6</sup>

## Sut rydym yn darparu gwasanaethau i deithwyr

- 3.32 Bydd teithwyr yn gweld buddion y mesurau hyn yn yr ychydig flynyddoedd nesaf. Ond mae angen i ni fynd ymhellach i sicrhau bod strwythur y diwydiant yn cadw'r teithwyr yn agos at ei galon bob amser, yn enwedig yn y ffordd y caiff masnachfreintiau rheilffyrdd eu cyflwyno a'u gweithredu.

### **Blwch 8: Rydym wedi gweld ein rheilffyrdd yn cael eu trawsnewid ers preifateiddio**

- Mae siwrneiau ar y rheilffyrdd wedi mwy na dyblu ers preifateiddio, i dros 1.7bn yn 2016/17. [Ffynhonnell: ORR]
- Mae'r nifer o wasanaethau trên a gynlluniwyd i deithwyr ym Mhrydain Fawr wedi cynyddu o fwy na chwarter ers preifateiddio, gan gyrraedd 7.3 miliwn yn 2016-17. [ORR]
- Mae bodlonrwydd teithwyr ar y rheilffyrdd wedi codi 7 pwynt canran ers dechrau cofnodion yn 1999. [Transport Focus ]
- Rydym yn gweld lefel sylweddol o fuddsoddiad preifat yn y rheilffordd, gyda chyfanswm net o £925m yn 2016-17. [ORR]
- Ers 2006, mae'r defnydd o'r rheilffyrdd yn y DU wedi tyfu o ychydig dros 50%. O'i gymharu tyfodd defnydd yr Almaen o 20%, Ffrainc 21% a'r Eidal 16% dros yr un cyfnod. [Eurostat]
- Mae rhwydwaith rheilffyrdd y DU yn un o'r rhai a ddefnyddir fwyaf ar draws yr UE. Yn 2015 roedd trenau yn y DU wedi teithio 570 miliwn o gilomedrau, gyda'r Almaen yn unig ar y blaen i'r DU.[Eurostat]

<sup>6</sup> <https://www.gov.uk/government/consultations/future-of-community-rail-strategy>

3.33 Mae'r model masnachfaint yn bartneriaeth rhwng y sectorau cyhoeddus a phreifat ac mae wedi helpu i ddarparu buddion sylweddol i reilffyrdd Prydain, gan gynnwys lefelau uchaf erioed o dwf, perfformiad a bodlonrwydd cwsmeriaid. Mae llwyddiant masnachfreinio yn gorwedd yn ei fanteision cynhenid fel model masnachol:

- **Dynamiaeth wrth ymateb i a chefnogi galwadau'r cwsmer** – gall y farchnad fasnachfaint ymateb yn gyflym i ddiwallu a thyfu galwadau teithwyr gyda chefnogaeth lefelau uchel iawn yn ddiweddar o fuddsoddiad preifat.
- **Arloesedd** – mae cystadleuaeth rhwng cynigwyr wedi denu'r perfformwyr gorau gyda syniadau newydd ledled y byd. Mae gan weithredwyr trenau anogaethau masnachol cryfion i ddenu cwsmeriaid, gan gynnwys rhai gan ddulliau trafndiaeth eraill, ac mae angen datblygu cynigion gwasanaethau newydd a gwell i gyflawni hyn.
- **Atebolrwydd cyhoeddus i sicrhau bod pawb yn cael budd** – monopoli naturiol yw'r rheilffordd yn llawer o'r marchnadoedd allweddol mae'n eu gwasanaethau, gyda buddion enfawr cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol. Felly mae'n hollol gywir bod y Llywodraeth yn cadw digon o reolaeth dros wasanaethau a phrisoedd, yn ogystal ag elw gweithredwyr trwy gytundebau masnachfreinio. Mae'r cytundebau hyn yn caniatáu i'r Llywodraeth sicrhau darpariaeth gwasanaethau sy'n fuddiol yn gymdeithasol ac yn economaidd na fedrai'r farchnad eu darparu fel arall, ac yn diogelu teithwyr trwy reoleiddio rhai prisoedd.
- **Ail-gydbwysu'r economi** – mae taliadau masnachfaint o'r rhannau hynny o'r rhwydwaith a ddefnyddir fwyaf yn cyllido gwasanaethau mewn rhanbarthau eraill, ac felly yn cynnal y rhwydwaith genedlaethol ac yn darparu ystod o gyfleoedd economaidd a chymdeithasol.

3.34 Fodd bynnag, er mwyn ymateb i amgylchiadau sy'n newid a disgwyliadau teithwyr, rhaid i ni barhau i esblygu ein hymagwedd at fasnachfreinio. Yn benodol mae angen i ni:

- **Adeiladu ar ymddiriedaeth y cyhoedd trwy gyflawni i deithwyr, trethdalwyr a chymunedau ehangach.** Yn ddigon dealladwy, mae teithwyr yn disgwyl i'r diwydiant gyflawni'r pethau sylfaenol: gwasanaethau sy'n ddibynadwy, diogel ac am bris teg; cymorth pan fydd pethau'n mynd o chwith; gwybodaeth glir a chywir; a staff a systemau sy'n eu helpu i wneud eu siwrneiau. Mae hyn yn cynnwys teithwyr sy'n defnyddio'r rheilffyrdd yn anaml, sydd ag anghenion penodol neu sy'n anabl. Ond rydym hefyd yn disgwyl i fusnesau'r rheilffyrdd fynd ymhellach, i ymgysylltu'n well â'u staff, partneriaid diwydiant a busnesau a chymunedau lleol ac i fuddsoddi yn barhaus i wella profiad y teithwyr. Ein gweledigaeth yw i'r rheilffyrdd arwain y sector trafndiaeth yn ehangach trwy roi'r cwsmeriaid yn gyntaf.
- **Sicrhau bod ein hymagwedd yn gynaliadwy yn fasnachol ac yn rheoli risg ariannol ac yn gwobrwyo'n deg a synhwyrol.** Mae gan gwmnïoedd gweithredu trenau anogaethau masnachol cryfion a hanes gwych o ddenu mwy o deithwyr i'r rheilffordd, ond nid yw rhagweld incwm oddi mewn i unrhyw farchnad yn wyddor fanwl, yn enwedig dros y tymor hir, gyda ffactorau megis tueddiadau cymdeithasol ac economaidd ehangach yn chwarae rhan. Mae angen i ni gael cydbwysedd rhwng risg a gwobr i ddiogelu buddion y trethdalwyr tra'n denu buddsoddwyr hefyd. Ac mae angen i ni ystyried sut i gynnal y cydbwysedd hwnnw trwy gyfnodau o ansicrwydd neu yn wyneb digwyddiadau annisgwyl.

- **Addasu i anghenion ac amgylchiadau lleol gwahanol.** Yn fwy nag erioed mae angen i ni fedru addasu ein hymagwedd a theilwra datrysiadau i ddiwallu'r heriau gwahanol a'r cyfleoedd ar draws y marchnadoedd amrywiol sy'n creu rhwydwaith y rheilffyrdd. Mae hyblygrwydd cynhenid y model masnachfrait yn caniatáu i ni wneud hyn.

## Ein hymagwedd at y dyfodol

- 3.35 Dros gwrs y Senedd hon byddwn yn cyflwyno cytundebau newydd sy'n mynd y tu hwnt i'r model masnachfrait traddodiadol. Byddwn yn adeiladu cenhedlaeth newydd o barneriaethau rheilffyrdd rhanbarthol integredig hir dymor fydd yn dwyn ynghyd gweithredwyr trenau, Network Rail, y Llywodraeth, cymunedau ac eraill.
- 3.36 Mae rhoi terfyn ar y rhaniad gweithredol rhwng cwmnïoedd trac a thrên yn nodwedd allweddol o'r ymagwedd newydd hon. Eisoed mae Network Rail yn cefnogi datblygiad y masnachfreintiau newydd gyda chynghreiriau, ac mae ei ailstrwythuro i lwybrau datganoledig yn alinio'r cwmni yn well gydag anghenion gweithredwyr trenau. Mae'r ailstrwythuro hyn yn paratoi'r ffordd ar gyfer gweithio ar y cyd gyda gweithredwyr trenau sydd wrth galon y diwygiadau rydym yn eu gwneud i fasnachfreinio. Bydd tîm llwybrau Network Rail yn chwarae rôl fwy o faint yn ystod y cyfnod cyn-cyflwyno cystadleuthau masnachfrait i drafod a datblygu cynigion gyda chynigwyr ar gyfer gweithredu un-tîm.
- 3.37 Rhaid i'n partneriaethau fod yn gynaliadwy yn fasnachol ac yn gymdeithasol. Mae hynny'n golygu bod rhaid i weithredwyr trenau gynnig mwy i'w teithwyr. Rydym yn gweithio'n barhaus i wella yn y maes hwn. Byddwn hefyd yn herio gweithredwyr trenau i ddarparu mwy ar gyfer cymunedau ehangach, gan ymgysylltu â phobl a busnesau lleol i fwyhau buddion economaidd-gymdeithasol i gymdogaethau a rhanbarthau.
- 3.38 Yn ogystal â hynny, bydd perthnasau cryfion rhwng gweithredwyr trenau a'u staff yn bwysig. Rydym eisiau gweld gweithredwyr trenau yn ymgysylltu'n well â staff, a byddwn yn gofyn iddynt ddatblygu dewisiadau i gysylltu gwobrwyo staff gyda llwyddiant hir-dymor y rheilffordd, a'u llwyddiant wrth drosglwyddo i deithwyr.
- 3.39 Bu trafod hirfaith am **hyd delfrydol pob tymor masnachfrait**. Rhaid cael y cydbwysedd cywir i wneud y mwyaf o fuddion cystadleuaethu a sicrhau bod modd rheoli risg ac ansicrwydd hir-dymor tra hefyd yn gwneud yn fawr o'r cyfle am fuddsoddiad preifat tymor hirach. Bydd y cydbwysedd cywir yn wahanol yn ôl amgylchiadau gwahanol. Rydym eisiau datblygu mwy o hyblygrwydd yn ein hymagwedd, gan gynnwys ymestyn tymhorau neu ailosod rhagdybiaethau oddi mewn i gytundebau masnachfrait (ar ddechrau masnachfrait neu ar adegau yn ystod tymor y contract) mewn modd tryloyw lle mae hyn er budd pennaf teithwyr a threthdalwyr.

3.40 Byddwn yn parhau i ystyried a yw **maint a ffurf** pob masnachfaint yn galluogi cwmnïoedd trên i ganolbwyntio ar anghenion teithwyr, yn cefnogi effeithlonrwydd gweithredol ac yn ddeniadol i'r farchnad ac felly'n cefnogi cystadleuaeth. Byddwn yn ystyried yr achos o blaid rhai masnachfreintiau llai i ganolbwyntio ar farchnadoedd penodol, ar y cyd â llwybr datganoli Network Rail.

#### **Blwch 9: Gwersi o Adolygiad 2012 Brown**

Yng ngoleuni'r heriau gyda phroses gaffael Arfordir y Gorllewin yn 2012, gofynnodd yr Ysgrifennydd Gwladol ar y pryd i Richard Brown ymgymryd ag adolygiad trylwyr o'r heriau'n wynebu dyfodol masnachfreinio. Gwnaeth Brown nifer o argymhellion.

Dynododd Brown bwysigrwydd rhannu risg ariannol ar y lefel gywir rhwng deiliad y masnachfaint a'r Llywodraeth. Dylid teilwra rhannu risg yn ôl amgylchiadau pob masnachfaint unigol. Ni ddylid disgwyl i ddeiliaid masnachfaint gario risgiau y tu hwnt i'w gallu, megis risgiau economaidd allanol.

Daeth Brown i'r casgliad, er mwyn sicrhau marchnad gynigion gystadleuol, bod angen i fasnachfaint gael y cydbwysedd cywir rhwng risg a gwobr, a dylid cael ystod o fasnachfreinwyr a chystadleuaeth masnachfaint ar gyfnodau rheolaidd. A daeth i'r casgliad hefyd bod angen i gyfalaf risg fod yn dryloyw, ac wedi ei osod ar lefel oedd yn cydbwysu'r angen am gynigion cadarn yn ariannol a'r angen i drosglwyddo gwerth am arian i drethdalwyr, a denu cynigwyr, gan gynnwys ymgeiswyr newydd.

Nododd Brown fod pob masnachfaint yn unigryw, ac felly dylid penderfynu telerau pob masnachfaint unigol yn ôl ei faint a'i amgylchiadau. Ac roedd wedi argymhell y dylid rhoi mwy o bwysau ar anghenion a disgwyliadau teithwyr; dylai staff masnachfaint ystyried gweithredu yn eu hymagwedd at fasnachfreinio, ac y dylid sgorio cynigion yn benodol ar eu hargymhellion ar gyfer gwella ansawdd i deithwyr, a'u hymagwedd at ymgysylltu â rheolaeth ac ymrwymiad staff.

#### **Cenhedlaeth newydd o fodelau masnachol**

3.41 Bydd ein hymagwedd yn golygu defnyddio cenhedlaeth newydd o fodelau masnachol ar gyfer masnachfreinio, gan ddwyn ynghyd agweddau ar y canlynol lle mae'n briodol:

- Bydd sefyllfaoedd yn dal i fodoli lle gwelir mai **trosglwyddo'r mwyafrif o risg refeniw i weithredwyr trenau dros y tymor canolig** fydd y dewis gorau. Yn y sefyllfaoedd hyn bydd yn caniatáu'r cydbwysedd cywir o risg a gwobr i fuddsoddwyr ac felly'n creu'r telerau gorau i gael y ddêl orau i i drethdalwyr a chreu cymhellion masnachol cryfion i weithredwyr trenau ddiwallu anghenion teithwyr a thyfu'r farchnad. Yn dilyn Adolygiad Brown yn 2012 (gweler blwch 9), cyflwynwyd mecanweithiau rhannu risg i leihau gadael gweithredwyr yn agored i newidiadau yn y ffactorau economaidd ehangach y tu hwnt i'w rheolaeth. Ac rydym wedi datblygu mecanwaith rhagweld refeniw gyda'r diwydiant i drafod risg ariannol pe byddai tyfiant yn y dyfodol yn tan-berfformio neu'n gor-berfformio yn sylweddol y tu hwnt i ddisgwyliadau. Bydd gan fasnachfreintiau ag amddiffyniad o'r math hwn gyfrifoldebau cytundebol hefyd i sicrhau eu bod yn parhau i ddarparu gwasanaethau o ansawdd i deithwyr ac i dyfu eu busnesau.
- O dan amgylchiadau eraill mae heriau sylweddol i ragweld effaith newid ar refeniw rheilffyrdd, megis yn ystod uwchraddio sylweddol ar seilwaith. Fel arall, gallai gwobr fasnachol uniongyrchol i weithredwyr trenau i dyfu eu marchnad beryglu buddion teithwyr mewn marchnadoedd caeth. O dan yr amgylchiadau hyn gallai trosglwyddo risg refeniw i'r sector preifat arwain at werth gwael am arian. Yma rydym yn cymryd ymagwedd wahanol. Er enghraifft, rydym eisoes yn defnyddio **contractau rheoli** yn lle ymagwedd masnachfreinio draddodiadol, gan gynnwys y rhaglen ar gyfer uwchraddio Thameslink ac elfennau Partneriaeth

Arfordir y Gorllewin ar gyfer cyflawni HS2. Rydym eisïau adeiladu ar hyn, gan weithio gyda'r diwydiant a theithwyr i ddatblygu'r model hwn fel y medrwn gynnig y cymhellion gorau i'n partneriaid masnachol i ddarparu ansawdd gwell a thyfu'r farchnad tra bod y Llywodraeth yn cadw'r risg refeniw.

- Byddwn hefyd yn datblygu model masnachol sy'n cynnig y gefnogaeth orau i'r **partneriaethau tymor hirach a mwy integredig** rhwng trac a thrên. Gweithredwyr trenau sydd yn y lle gorau i wybod sut mae eu cwsmeriaid eisïau defnyddio'r rhwydwaith a dynodi'r newidiadau sydd eu hangen i gynyddu perfformiad. Bydd gweithredwr y trenau yn cydweithio gyda Network Rail i ddwyn ynghyd barn glir y gweithredwyr a'r teithwyr i gynllunio rheolaeth seilwaith a datblygu cynlluniau ar gyfer seilwaith llwybrau'r dyfodol. Bydd angen i gynigwyr ddatblygu cynlluniau credadwy a bydd hyn yn ffurfio rhan o asesiad proses ddiwygiedig cyflwyno cynigion. I gyflawni'r berthynas hon defnyddir contract tymor hirach (hyd at 15 mlynedd) a byddwn yn ystyried y cwmpas ar gyfer ymestyniadau achlysurol os bydd hyn yn datgloi buddion newydd i deithwyr. Gallai adegau ailosod cyfnodol, ar y cyd â'r defnydd o fecanweithiau trosglwyddo risg, sicrhau bod ansicrwydd ariannol dros gyfnod mor estynedig fod yn hydrin i bob parti a diogelu buddion trethdalwyr a theithwyr yn wyneb amgylchiadau sy'n newid. Mae'r Llywodraeth yn dal i fod o'r farn y dylai'r rhelyw o risg seilwaith aros gyda Network Rail. Gall fod cyfleoedd ar raddfa fach i rannu risg i wella cyflenwi seilwaith yn effeithlon ond bydd angen cynllunio'r rhain fesul achos. Bydd amddiffynfeydd ar gyfer gweithredwyr teithwyr eraill, a gweithredwyr nwyddau yn cael eu cynnal, gan gynnwys trwy brosesau a gwaith y Gweithredwr System a'r rheoleiddiwr annibynnol, ORR.

3.42 Mae'r modelau newydd hyn yn rhoi ystod o ddewisiadau i ni ar gyfer sut y medr y sector cyhoeddus a phartneriaid preifat weithio ar y cyd ar bob masnachfaint. Byddwn yn gweithio gyda diwydiant trwy'r RDG a rhanddeiliaid eraill i ddatblygu'r cysyniadau hyn cyn eu cyflwyno. Rhaid i ni sicrhau marchnad fasnachfaint hir-dymor iach a gwireddu buddion llawn cystadleuaeth, trwy barhau i reoli'r broses o gynnig a chostau yn effeithlon ac effeithiol, i sicrhau bod cystadleuthau masnachfaint yn dal i ddenu ystod o gynigwyr. Y tu hwnt i hyn, byddwn yn ymgymryd â gwaith cynllunio manwl cyn pob cystadleuaeth masnachfaint, gan dynnu ar ymrwymiad sylweddol y farchnad, i ddatblygu ymagwedd wedi ei theilwra orau i bob marchnad masnachfaint unigol er mwyn sicrhau'r canlyniad gorau i deithwyr a threthdalwyr.

3.43 Bydd rôl ategol yn parhau ar gyfer gweithredwyr **mynediad agored** hollol breifat. Fodd bynnag, bydd caffaeliad cyhoeddus o weithrediadau gwasanaethau trên trwy gystadleuaeth a chontractau yn dal i fod yn bolisi canolog i ni, o ystyried ei hanes ym maes diogelu teithwyr, gan wneud yn fawr o seilwaith a ddefnyddir yn aml iawn a rheoleiddio prisoedd allweddol. Mae'r ORR yn datblygu cynigion i sicrhau bod gweithredwyr mynediad agored yn gwneud cyfraniad priodol i gostau rhwydwaith. Rydym yn credu na ddylid rhoi hawliau mynediad agored lle byddai ganddynt effaith negyddol ar berfformiad gwasanaethau sy'n bodoli eisoes, na lle byddai gan y gwasanaeth yr effaith yn y lle cyntaf o gymryd gwerth oddi wrth wasanaethau masnachfaint heb wasanaethu marchnadoedd newydd.

### Cystadleuaethau masnachfaint gyfredol

3.44 Mae sawl cystadleuaeth gwasanaethau teithwyr ar waith ar hyn o bryd. Mae camau cyntaf ein diwygiadau i fasnachfreinio yn cael eu darparu trwy'r cystadleuthau hyn. Dyma nhw:



- De Ddwyreiniol** – Am y tro cyntaf, caiff gwasanaethau De Ddwyreiniol eu gweithredu gan dîm Network Rail a staff y gweithredwr trên ar y cyd, wedi'u harwain gan gyfarwyddwr Cynghrair newydd â chyfrifoldeb am ddarpariaeth a pherfformiad. Dylai 'un tîm' a gweithio integredig o ddydd i ddydd ar draws weithrediadau trenau a thraciaau arwain at wasanaethau gwell, darpariaeth well ar gyfer gwybodaeth a threfniadau cynnal a chadw wedi'u cydlynu'n well ac yn llai aflonyddgar. I gefnogi'r gwelliannau hyn i berfformiad, bydd y gweithredwr yn gweithio gyda Network Rail i drosglwyddo system ddigidol i reoli traffig. Yn ogystal â hynny, bydd y masnachfaint newydd yn darparu trenau hirach, gan roi lle i 40,000 o leiaf o deithwyr ychwanegol yn ystod cyfnod prysuraf y bore, a gwasanaethau 12-cerbyd yn cael eu cyflwyno ar y llwybrau mwyaf prysur. Bydd trenau ar ddull metro yn gweithredu ar amserlen fwy syml amllder-uwch dull 'cyrraedd a mynd' yn cael eu cyflwyno ar lwybrau maestrefol, gan roi hwb i gapasiti a darparu rhagor o le. Mae'r Gwahoddiad i Dendro ar gyfer y masnachfaint wedi ei gyhoeddi ochr yn ochr â'r ddogfen hon.
- Dwyrain Canolbarth Lloegr** – Byddwn yn cyhoeddi Gwahoddiad i Dendro yn 2018 fydd yn edrych ar gael Network Rail a chynigwyr i weithio ar y cyd i diwallu heriau gweithredu masnachfaint ar seilwaith aml-ddefnyddiwr sydd hefyd yn gweithredu ar draws ffiniau llawer o lwybrau Network Rail. Bydd hyn yn adeiladu ar yr ymagwedd newydd a gyflwynir ar gyfer y De Ddwyrain ac yn gweithio ochr yn ochr â buddsoddiad ym Mhrif Llinell y Canolbarth a threnau deu-ddull newydd. Bydd y buddsoddiad yn lleihau amser y daith rhwng dinasoedd allweddol hyd at 20 munud ac yn ychwanegu dros 1,000 yn rhagor o seddau yr awr yn yr oriau brig i ac o St Pancras, cynnydd o fwy na 50%. Ac o 2020 Bydd y masnachfaint newydd yn darparu gwasanaeth cyflym i gymudwyr rhwng Corby, Kettering a Llundain St Pancras.
- Yr Arfordir Gorllewinol** – Bydd masnachfaint newydd wedi ei seilio ar bartneriaeth, a elwir Partneriaeth Yr Arfordir Gorllewinol, yn cynllunio ac yna'n rhedeg gwasanaethau gweithredol integredig ar seilwaith HS2 ochr yn ochr â gwasanaethau Yr Arfordir Gorllewinol sy'n bodoli eisoes. Bydd hyn yn nodi carreg filltir bwysig i'n rhaglen i ddiwygio masnachfreinio rheilffyrdd ac yn darparu buddion newydd pwysig i deithwyr. Yn gyntaf, bydd y gweithredwr yn ymddwyn fel eiriolwr i deithwyr wrth ddatblygu cynlluniau gwasanaeth hir-dymor a chynigion teithwyr ar gyfer llwybr newydd Prif Linell Arfordir y Gorllewin ac HS2 ill dau. Yn ail, bydd y contract yn cyfuno elfennau gwahanol o'r modelau a amlinellir uchod i sicrhau bod gan y gweithredwr y cymhellion cywir i arloesi a gwneud y mwyaf o fuddion teithwyr ar bob llwybr yn ystod cyfnod y paratoi ac yna gweithredu gwasanaethau ar HS2. Yn drydydd, bydd cyfnod estynedig y contract, ar y cyd â phwynt adolygu ar sail perfformiad, yn cymhell y gweithredwr i arloesi, i fuddsoddi a chanolbwyntio ar deithwyr. Bydd y bartneriaeth yn dwyn ynghyd, mewn un sefydliad, cynllun a gweithredu'r HS2 gyda gweithredu gwasanaethau InterCity ar Brif Linell Arfordir y Gorllewin. Bydd yr ymagwedd newydd gydweithrediadol hon, a fydd yn gosod profiad y teithwyr yng nghynlluniau gwasanaethau HS2 y dyfodol, yn galluogi mwy o alinio rhwng trac a thrên o Ddiwrnod 1 gwasanaethau HS2.
- Cross Country** – Mae teithwyr yn dibynnu ar y ffaith bod y gwasanaethau traws-gwlad hyn yn cael eu gweithredu'n dda ac yn brydlon fel rhan o system fwy o ran maint. Cymhellir cynigwyr i ddarparu newid sylweddol ym mhrofiad y teithwyr i ddiwallu anghenion grŵp amrywiol o deithwyr. Byddwn yn ymgynghori yn ystod 2018 ar gynigion y gwasanaeth trên, i'n helpu i ddeall beth mae teithwyr eu heisiau ac i archwilio'r potensial ar gyfer cyrchfannau newydd. Bydd yr Adran yn

sicrhau bod gweithredwyr y dyfodol yn gweithio'n agos gyda Network Rail a gweithredwyr eraill, gan gynnwys cludwyr nwyddau, ar hyd y llwybr.

### Cystadleuthau masnachfrait ar ddod

3.45 Gan edrych ymlaen i'r genhedlaeth nesaf o cystadleuthau gwasanaeth trên, byddwn yn mynd ymhellach gyda diwygio sut mae ein partneriaid yn darparu i deithwyr. Y cystadleuthau hyn yw:

- **Great Western** – Rydym eisiau i deithwyr ar y llwybr hwn gael budd o wasanaethau newydd ac amlach, cyfnewid haws gyda dulliau trafniadaeth eraill mewn gorsafoedd, a gwelliannau eraill i orsafoedd a threnau, yn benodol i gefnogi niferoedd uwch o deithwyr. Ochr yn ochr â'r strategaeth hon rydym wedi lansio ymgynghoriad ar ddyfodol masnachfrait y Great Western. Mae'n gwahodd barn ar flaenoriaethau teithwyr ar gyfer gwelliannau yn y dyfodol ac a ddylem greu masnachfrait ar wahân i Orllewin Lloegr er mwyn darparu'r ffocws cryfaf posibl ar anghenion teithwyr ar draws yr ardal hon o'r masnachfrait. Mae hefyd yn ailddatgan ein disgwyliad bydd y masnachfrait nesaf yn gosod integreiddiad agosach rhwng Network Rail a'r gweithredwr masnachfrait. Bydd trawsnewid enfawr yn y masnachfrait yn ystod 2018 a 2019 (gan gynnwys trydaneiddio a threnau newydd yn darparu mwy o seddau a siwrneiau mwy cyflym, mwy cyfforddus) ac felly, er mwyn darparu cyfnod o sefydlogrwydd cyn cwblhau'r gystadleuaeth ar gyfer y masnachfrait nesaf, bydd yr Adran yn gofyn i FirstGroup, y gweithredwr cyfredol, am gynigion i barhau i weithredu'r masnachfrait tan 2022. Yn amodol ar ganlyniad yr ymgynghoriad, byddai'r cyfnod hwn o barhad hefyd yn darparu'r cyfle i baratoi i rannu'r masnachfrait y tro nesaf y bydd cystadleuaeth yn digwydd.
- **East Coast** – Bydd y trenau *intercity* newydd sy'n cael eu cyflwyno ar y llwybr hwn o tua diwedd 2018 i 2020 yn dod â newid i brofiad teithwyr, yn darparu mwy o gysuron a dibynadwyedd ac yn gwella amseroedd teithiau. Rydym yn disgwyl i fasnachfreintiau'r dyfodol wella profiad teithwyr ymhellach, mireinio gorsafoedd a chyflymu ymgysylltiad y staff. I gefnogi hyn byddwn yn datblygu cynlluniau gyda'r diwydiant i lansio'r cyntaf o'r genhedlaeth newydd o bartneriaethau rhanbarthol hir-dymor ar Brif Linell Arfordir y Dwyrain. Un rheolaeth fydd yn gweithredu Partneriaeth **Arfordir y Dwyrain**, dan un brand ac un arweinydd fydd yn arolygu. Bydd yn gweld y gweithredwr trên yn cydweithio gyda Network Rail i ddod â'i arbenigedd a barn y teithwyr i gynlluniau rheolaeth y seilwaith ac i ddatblygu cynlluniau'r dyfodol ar gyfer seilwaith y llwybr; creu hunaniaeth a brand 'un tîm' unedig ar draws llwybr Network Rail a gweithredwr y trên a sicrhau bod staff yn rhannu yn llwyddiant y rheilffordd. Bydd symud i'r model hwn yn galw am newidiadau yn y ffordd mae gweithredwr y trên a Network Rail yn trefnu ac yn gweithio gyda'i gilydd i alinio eu cymhellion yn well. Bydd bwrdd arolygu'r llwybr yn darparu fforwm fel bod gweithredwyr teithwyr ar y llwybr yn cael llais, a byddwn yn gweithio gyda'r ORR, Network Rail, a'r gweithredwyr i gyd i sicrhau bod neb dan anfantais oherwydd y model newydd. Bydd angen amser i fireinio a darparu'r newidiadau hyn. Mae'r Adran mewn trafodaethau gyda gweithredwr cyfredol llwybr Arfordir y Dwyrain i sicrhau eu bod yn bodloni anghenion teithwyr a threthdalwyr yn y tymor byr tra'n gosod seiliau i gyflwyno diwygiadau dan gontract hir-dymor yn y dyfodol sydd wedi ei gaffael yn gystadleuol.
- Yn 2014, roedd masnachfrait **Thameslink, Southern a Great Northern** wedi dwyn ynghyd dwy fasnachfrait wahanol dan un contract rheolaeth i gefnogi'r broses o ddarparu Rhaglen Thameslink. Bydd yn rhaid adnewyddu'r

masnachfrait gyfredol yn 2021 ac wrth gwblhau Rhaglen Thameslink bwriad y Llywodraeth yw rhannu'r masnachfrait yn ddau neu fwy o fasnachfreintiau newydd. Cyn y cystadleuthau a gynlluniwyd i ddechrau yn 2019, bwriad yr Adran yw adolygu ffurf a maint y masnachfreintiau yn y dyfodol a ddaw yn lle'r trefniadau cyfredol. Fel rhan o hyn, bydd yr Adran yn gweithio gyda TfL i archwilio dewisiadau ar gyfer trosglwyddo gwasanaethu dethol megis llinell Gorllewin Llundain i TfL. Mae'n hanfodol bod perfformiad a dibynadwyedd ar lefelau derbyniol ar draws y llwybrau hyn, a bod buddion y trenau newydd, y llwybr wedi ei gwblhau, a gorsafoedd wedi'u huwchraddio wedi'u cyflawni'n llawn i deithwyr.

## Darparu cludo nwyddau ar gyfer yr economi a'r amgylchedd

3.46 Yn ogystal â gwelliannau i deithwyr, rydym eisiau sicrhau bod y diwydiant cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn cyrraedd ei lawn botensial i gyflwyno buddion amgylcheddol ac economaidd, gan gynnwys lleihau gorlawnder, a chefnogi cadwyni cyflenwi a busnesau byd-eang.

### Gweithredu Strategaeth Cludo Nwyddau ar y Rheilffyrdd

3.47 Yn 2016 cyhoeddom Strategaeth Cludo Nwyddau penodedig, wedi ei datblygu mewn cydweithrediad â'r diwydiant cludo nwyddau ar y rheilffyrdd, sy'n gosod gweledigaeth ar gyfer dyfodol y sector a'r heriau i ddatblygiad ei gyfran o'r farchnad. Mae'r strategaeth yn nodi pedwar maes oedd blaenorol lle medrai gweithredu pellach gan y Llywodraeth, diwydiant ac eraill alluogi cludo nwyddau ar y rheilffyrdd gyflawni ei botensial: arloesedd a sgiliau; capasiti rhwydwaith; codi tâl am fynediad i draciau; ac adrodd stori cludo nwyddau ar y rheilffyrdd.

3.48 Rydym wedi bod yn gweithio'n agos gyda'r diwydiant i weithredu'r strategaeth ac rydym yn parhau yn ymrwymedig i weithio gyda'r diwydiant cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i gefnogi parhad ei lwyddiant:

- Cyhoeddodd Network Rail ei Astudiaeth Rhwydwaith Cludo Nwyddau sy'n gosod y dewisiadau ar gyfer buddsoddiad i wella capasiti, gallu ac i ddarparu gwybodaeth ar gyfer proses gynllunio'r Adran ar gyfer Cyfnod Rheoli 6 (2019-2024).
- Rydym yn cryfhau'r broses i ystyried buddion cludo nwyddau, buddiannau a marchnadoedd fel rhan o'n strategaeth masnachfreinio ac wrth i ni ddatblygu dewisiadau ar gyfer cysylltu trac a thrên.
- Mae arweiniad yr Ysgrifennydd Gwladol i ORR yn cyflwyno datganiad clir i'r rheoleiddiwr i dalu sylw i nodau strategaeth cludo nwyddau ar y rheilffyrdd a fforddiadwyedd prisoedd cludo nwyddau, ac yn gofyn i ORR gymryd pob cam priodol i gefnogi twf a datblygiad y sector cludo nwyddau ar y rheilffordd.
- Mae Gweithredwyr Cludo Nwyddau wedi rhoi'r gorau i 50% o'r llwybrau cludo nwyddau nad ydynt yn eu defnyddio, gan greu capasiti i weithredwyr eraill ganiatáu i rwydwaith y rheilffyrdd gael ei ddefnyddio'n fwy effeithlon.

3.49 Fel nodwyd yn y Strategaeth *Clean Growth* a gyhoeddwyd yn ddiweddar, rydym yn gweithio hefyd i alluogi dewisiadau cost-effeithiol ar gyfer symud mwy o nwyddau o'r ffordd i'r rheilffordd, gan gynnwys defnyddio cludiant allyriadau isel ar y rheilffyrdd ar gyfer danfoniadau i ardaloedd trefol, gyda danfoniadau gyda allyriadau sero ar gyfer y filltir olaf.

- 3.50 Mae Astudiaeth Cysylltedd Porthladdoedd yr Adran yn archwilio mynediad wyneb a chysylltedd porthladdoedd yn Lloegr i ddynodi gwelliannau sy'n cefnogi twf economaidd ac yn helpu cynghori penderfyniadau ynghylch buddsoddiad. Bydd hyn yn cyflwyno achos ar gyfer gwell cysylltedd cludo nwyddau, gan gynnwys cysylltiadau cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i ac o borthladdoedd yn Lloegr.
- 3.51 Mae'r NIC wedi cyhoeddi astudiaeth newydd hefyd ynghylch cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn y dyfodol.<sup>7</sup> Bydd yr astudiaeth yn adolygu dewisiadau i wella'r seilwaith sy'n bodoli eisoes ac yn argymhell ffyrdd i ddefnyddio technolegau a phrosesau newydd i drawsnewid y ffordd mae nwyddau yn symud ar y ffordd ac ar y rheilffordd, mewn trefi a dinasoedd, traws-gwlad ac i mewn ac allan o borthladdoedd a meysydd awyr.

### **Buddsoddi mewn cludo nwyddau ar y rheilffordd**

- 3.52 Mae twf sectorau newydd megis sectorau traws-foddol (cynwysyddion) wedi bod yn bosibl diolch i gyfuniad llwyddiannus o fuddsoddiad mewn seilwaith gan y llywodraeth a buddsoddiad preifat trwy weithredwyr cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn ogystal â phorthladdoedd, gorsafoedd terfynol a chwsmeriaid.
- 3.53 Mae'r sector cludo nwyddau ar y rheilffordd wedi buddsoddi dros £2bn mewn locomotifau, wagenni ac offer cyfalaf arall ers canol y 1990au sydd wedi arwain at welliannau mewn cynhyrchiant, capasiti ychwanegol a gwelliannau mewn dibynadwyedd a pherfformiad. Mae hyn yn ogystal â buddsoddiad gan gwsmeriaid a rhannau eraill o'r gadwyn gyflenwi megis porthladdoedd a gorsafoedd terfynol.
- 3.54 Yng Nghyfnod Rheoli 5 (2014-2019), mae'r Llywodraeth wedi buddsoddi dros £235m yn y Rhwydwaith Cludo Nwyddau Strategol trwy gronfa wedi'i chlustnodi yn benodol i gefnogi buddsoddiad mewn anghenion cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i wella capasiti a gallu ein rhwydwaith rheilffyrdd. Mae'r gronfa hon yn cefnogi prosiectau ac ychwanegiadau ar goridorau allweddol i ddarparu mwy o gapasiti a gallu lle mae cyfle i ragor o nwyddau gael eu cludo ar y rheilffyrdd, e.e. o Felixstowe a Southampton a Phorthladdoedd Gogleddol.
- 3.55 Byddwn yn parhau i ddarparu cyllid ar gyfer gwelliannau i'r rhwydwaith cludo nwyddau yng Nghyfnod Rheoli 6 (2019-2024).

---

<sup>7</sup><https://www.nic.org.uk/news/new-study-will-examine-future-freight/>

## 4. Gweithlu modern

- 4.1 Mae gan arloesedd a moderneiddio ran hanfodol i'w chwarae wrth gefnogi rheilffordd sy'n tyfu ac yn canolbwyntio fwyfwy ar deithwyr. I gyflawni'r canlyniadau hyn mae angen strategaeth tymor-hir ar y diwydiant i adeiladu ar a datblygu ei weithlu. Bydd hyn yn galw am y cymhellion cywir ar gyfer staff ar bob lefel, datblygiad parhaus o sgiliau newydd a gweithlu amrywiol. Mae'r heriau a'r cyfleoedd a gyflwynir gan dechnolegau modern a dulliau o weithio eisoes yn llunio'r ffordd mae teithwyr yn gwneud penderfyniadau ynghylch eu teithiau a byddant yn llunio'r ffordd mae'r gweithlu yn datblygu.

### Cysylltiadau diwydiannol

- 4.2 Byddwn yn gweithio gydag arweinwyr y diwydiant rheilffordd i sicrhau eu bod yn datblygu perthnasoedd sefydlog ac adeiladol gyda'u gweithlu a'u cynrychiolwyr. Mae staff y sector yn arwain ar y berthynas gyda theithwyr ac maent yn dyngedfennol i gyflawni ein gweledigaeth ar gyfer y rheilffyrdd. Mae perthnasoedd cadarnhaol gyda staff yn bwysig i gefnogi nid yn unig busnesau'r rheilffyrdd eu hunain ond hefyd lles a morâl staff.
- 4.3 Trwy ein defnydd o'r rhaglen fasnachfreinio a thrwy gyrff ffurfiol y diwydiant, byddwn yn cyflwyno ystod o fesurau sy'n anelu at roi gysylltiadau diwydiannol hir-dymor ar sail gynaliadwy a gosod y sail ar gyfer gwell ymgysylltiad gan staff, gan gynnwys:
- **Gwobrwyon a chymelliadau i staff:** rydym yn cydnabod mor angenrheidiol yw gweithlu'r diwydiant i lwyddiant y rheilffyrdd. Mewn cystadleuthau yn y dyfodol, byddwn yn herio cynigwyr i ddynodi mecanweithiau i alluogi staff i rannu yn llwyddiant y busnes, tra'n sicrhau gwerth am arian i'r holl randdeiliad, gan gynnwys trethdalwyr.
  - **Staffio llawn:** byddwn yn edrych ar gynigwyr ar gyfer cystadleuaeth masnachfrait y dyfodol i sicrhau bod rolau allweddol y mae darparu'r gwasanaeth trên yn dibynnu arnynt yn darparu i lefel fydd yn galluogi gweithredu gwasanaeth gwydn y rheilffordd, heb yr angen am weithio goramser yn ormodol na gweithio ar ddiwrnodau gorffwys. Rydym eisiau hyrwyddo lles y gweithwyr a gwneud y gorau o berfformiad a dibynadwyedd.
  - **Arweinyddiaeth:** byddwn yn cyflwyno rhwymedigaethau i drefniadau masnachfrait newydd fydd yn hyrwyddo arweinyddiaeth effeithlon, fodern, i wella ymrwymiad staff.
  - **Amrywiaeth a sgiliau:** byddwn yn defnyddio ein cystadleuaeth fasnachfrait i gefnogi ein huchelgeisiau i wella amrywiaeth y gweithlu, i annog y datblygiad o sgiliau newydd a throsglwyddadwy a hyrwyddo gweithio hyblyg.
  - **Swyddi o ansawdd uchel yn y tymor hirach:** rydym yn cydnabod bod pobl sydd wedi'u cyflogi yn y diwydiant rheilffyrdd eisiau parhau gyda gwaith o ansawdd



uchel yn y dyfodol. Byddwn yn gweithio gyda'r diwydiant a'i randdeiliad i sicrhau alinio rhwng rolau yn y dyfodol a datblygu sgiliau hanfodol i bobl ar bob lefel.

## Sgiliau a hyfforddiant

- 4.4 Nid yw bod yn dda yn yr hyn rydym yn ei wneud yn awr yn ddigon i gyflawni rheilffordd y dyfodol. Bydd seilwaith modelau gweithredu y bydd y diwydiant rheilffordd yn dibynnu arnynt yn y degawd nesaf – a thu hwnt i hynny – yn ei alluogi i dyfu a gwella mewn ffyrdd nad oedd yn bosibl gynt.
- 4.5 Rydym yn cefnogi'r mentrau pwysig sydd ar y gweill i drawsnewid gweithlu'r rheilffyrdd megis Strategaeth Seilwaith Sgiliau Trafnidiaeth, (TISS), a ddarperir gan Dasglu Strategol Prentisiaeth Trafnidiaeth (STAT), a Chynllun Cyflawni Sgiliau Sector y Rheilffyrdd.
- 4.6 Mae'r Adran Drafnidiaeth a gweithredwyr trenau yn cytuno ar ystod o dargedau uchelgeisiol ar gyfer prentisiaethau mewn cytundebau masnachfaint. Mae masnachfaint newydd Y De Orllewin yn cynnwys ymrwymadau sylweddol o gwmpas sgiliau a phrentisiaethau, gan gynnwys o leiaf 100 o brentisiaethau newydd i'w cynnig gan y gweithredwr bob blwyddyn. rhyddfaint
- 4.7 Mae'r agenda hon wedi ei chefnogi yn fedrus trwy greu colegau sgiliau seilwaith newydd o safon fyd-eang, gan gynnwys yr un agorwyd yn ddiweddar – Coleg Cenedlaethol ar gyfer Rheilffordd Cyflymder Uchel, a fydd yn darparu cyrsiau technegol a phroffesiynol o'r radd flaenaf ac yn cynhyrchu cenhedlaeth newydd o beirianwyr a thechnegwyr ym myd uwch-dechnoleg. Bydd yr Academi Twnelu ac Adeiladu Tanddaearol, a godwyd ac a sefydlwyd gan Crossrail yn 2011, yn gyfrannol o ran diwallu sgiliau ac anghenion prosiect Crossrail. Bellach mae wedi ei drosglwyddo i TfL i barhau i ddarparu hyfforddiant yn y sgiliau allweddol sydd eu hangen wrth weithio ym myd cloddio tyneli, adeiladwaith tanddaearol a seilwaith.
- 4.8 Mae gweithlu'r rheilffordd wedi gwasanaethu rhwydwaith y rheilffyrdd yn rhagorol am lawer o flynyddoedd. Rhaid yn awr i ni edrych gyda'n gilydd at y dyfodol i ddeall yr heriau a'r cyfleoedd mae'n eu cyflwyno. Byddwn yn gweithio ar y cyd i ddatblygu safonau sgiliau prentisiaeth o ansawdd uchel i sicrhau piblinell ar gyfer y dyfodol. Er mwyn sicrhau ein bod ar y blaen mewn datblygu technoleg digidol, byddwn yn gweithio gyda diwydiant ac academia tra'n atgyfnerthu ymchwil ac arloesedd yn y maes.
- 4.9 Rydym eisiau gweld bod technegau hyfforddi modern ar gael yn ehangach – gan alluogi gyrwyr trên profiadol i gael llwybr gwybodaeth ehangach trwy ddyrwyddwyo'r radd flaenaf, er enghraifft.
- 4.10 Bydd ein gwaith gyda'r diwydiant yn gwella recriwtio, hyfforddi a rheoli gweithlu'r gyrwyr. Mae gyrwyr yn cynrychioli un o'r adnoddau allweddol ar gyfer y rheilffyrdd, ac mae'r diwydiant, trwy'r RDG, yn cefnogi eu hyfforddiant trwy sefydlu Academi Genedlaethol Gyrwyr Trên. Bydd yr Academi, sydd i ddechrau gweithredu yn Ebrill 2018, yn dwyn ynghyd adnoddau hyfforddi'r diwydiant sydd ar gael eisoes ac yn lledaenu ymarfer gorau ac arloesedd mewn technegau hyfforddi. Yn gyfochrog, bydd yn datblygu safonau prentisiaeth newydd i broffesiwn y gyrwyr trên ac yn gweithio tuag at gynyddu cyflenwad ac amrywiaeth newydd-ddyfodiaid cymwys i'r gweithlu.

## 5. Sector cynhyrchiol a dyfeisgar

- 5.1 Mae'r diwydiant rheilffordd a'i gadwyn gyflenwi ym Mhrydain Fawr yn cyflogi hyd at 216,000 o bobl ac yn creu hyd at £10.1bn o werth ychwanegol gros pob blwyddyn, yn ôl ymchwil a gomisiynwyd gan y diwydiant.<sup>8</sup> Mae diwydiant rheilffordd dyfeisgar yn hanfodol i drosgludo ein huchelgeisiau ar gyfer y rheilffordd ac economi y DU yn gyffredinol.

### Sector rheilffyrdd mwy arloesol

- 5.2 Rydym eisiau sector rheilffordd dynamig, effeithlon a hyderus all wthio ymlaen gyda newidiadau trawsffurfiol, ymchwil a datblygiad a rheolaeth lem o gostau, gan gynnwys trwy dechnoleg ddigidol, i ddarparu rheilffordd gyda capasiti uwch sy'n cynnig perfformiad gwell am lai o gost. I ddarparu hyn rhaid i ni harneisio gallu arloesol a thechnolegol lletach y DU gan gynnwys sectorau blaenllaw megis modurol, awyrfod ac amddiffyn.
- 5.3 Byddwn yn gweithio'n agos gyda sector y rheilffyrdd i'w helpu i gymryd mwy o berchnogaeth o arloesedd a chynnyddu ei lefel o fuddsoddiad. Rydym eisiau gweld cynlluniau fydd yn gyrru gwelliannau sylweddol mewn gwasanaethau i'r cwsmer, capasiti, a lleihau costau ac allyriadau carbon ar y rheilffyrdd. Mae gan Strategaeth Darparu Gallu Technoleg y Diwydiant Rheilffordd gynllun i gyflenwi buddion hyd at £2.5bn y flwyddyn, yn ogystal â buddion economaidd lletach o greu swyddi a chynnyddu cyfleoedd allforio.
- 5.4 Rhaid i ni hefyd sicrhau bod newyddbethau yn gallu cyrraedd y farchnad yn gyflym, a byddwn yn cynyddu'r defnydd o raglenni sydd yn eu datblygu, eu harddangos a'u hamlygu. Mae'r Adran eisoes wedi agor y cyntaf o bedair rhaglen arddangos, 'Trenau yfory heddiw' i arddangos y newyddbethau diweddaraf ym mhrofiad cwsmer y rheilffordd. Ac rydym wedi cytuno gydag Innovate UK i fuddsoddi hyd at £40m mewn rhaglen dair blynedd o gystadleuthau arloesi, ers mis Mawrth 2017. Dylai'r rhain ddenu hyd at 50% o gyllid sector preifat ar y cyd â chyflenwi cynhyrchion a gwasanaethau gyda photensial i allforio. Rhaid i brosiectau gael eu harwain gan fusnes sydd wedi'u lleoli yn y DU, sy'n cael eu cynnal yn y DU ac sy'n cynnwys o leiaf un fenter fechan neu ganolig o ran maint (SME) wedi ei lleoli yn y DU.
- 5.5 Bydd cystadleuthau arloesedd newydd yn canolbwyntio ar hygyrchedd yn gwella mynediad i wasanaethau rheilffyrdd trwy ei gwneud yn gliriach i'r sector ble mae'r heriau yn dal i fodoli. Byddwn yn ystyried prosiectau llywio sy'n debygol o gynyddu derbyniad arloesedd ac yn galluogi darparu newyddbethau trwy fuddsoddi mewn galluogwyr newydd megis Rail Accelerator, sy'n helpu cwmnïoedd ifanc i dyfu.
- 5.6 Byddwn yn gweithio gyda diwydiant ac academia i sicrhau bod UKRRIN, sydd newydd ei sefydlu, yn cyflawni perfformiad gwell yn y sector. Gyda £28m o gyllid Higher England Funding Council for Education yn cael ei gyfateb gan £61m o gyllid gan y sector preifat, bydd UKRRIN yn diogelu diwydiant rheilffordd y DU yn y dyfodol

<sup>8</sup> <https://www.oxera.com/Latest-Thinking/Publications/Reports/2015/What-is-the-contribution-of-rail-to-the-UK-economy.aspx>

trwy gefnogi ymchwil ym meysydd allweddol systemau digidol, cerbydau, a seilwaith arloesedd.

- 5.7 Byddwn yn parhau i weithio gyda'r diwydiant rheilffordd i ddatblygu a chyfathrebu ein gweledigaeth ar gyfer arloesedd yn sector y rheilffyrdd, gan ddynodi a blaenoriaethau strategol i alluogi derbyniad lefel uwch o arloesedd. Byddwn yn defnyddio ein liferi caffael a pholisi i sicrhau bod ymagweddau at arloesedd yn gwella ledled y sector.

## Creu rheilffordd gynaliadwy

- 5.8 Ym Mai 2016, cyhoeddodd y diwydiant rheilffordd egwyddorion datblygiad cynaliadwy wedi'u diweddarau. Maent yn diffinio beth yw ystyr datblygiad cynaliadwy i'r rheilffordd ac yn darparu gweledigaeth strategol i'r ffordd y gall y rheilffordd wella ei pherfformiad amgylcheddol, economaidd a chymdeithasol. Mae dulliau trafniadaeth eraill wedi gwneud cynnydd sylweddol ym maes gwella'u perfformiad amgylcheddol, ac ni all y rheilffyrdd fforddio bod yn ymfodlonus.
- 5.9 Rydym yn cefnogi'r egwyddorion yn llwyr ac, am eu bod yn gwneud synnwyr busnes da, yn disgwyl iddynt danategu holl weithgarwch diwydiant y rheilffyrdd. Byddwn yn parhau i osod yr egwyddorion ym manylebau masnachfreintiau'r dyfodol ac yn disgwyl i gynigwyr ymateb gyda chynigion uchelgeisiol. Bydd y Llywodraeth yn cynnal gwaith pellach, i sicrhau bod cynaliadwyedd yn cael ei adlewyrchu'n well mewn prosiectau seilwaith, gan dynnu ar arfer gorau'r diwydiant. Disgwyliwn weld y rheilffyrdd yn gwella perfformiad allyriadau trwy dechnoleg bwerwaith newydd ag allyriadau isel, tra'n lleihau cysylltiad teithwyr a gweithwyr ag allyriadau mewn rhannu eraill o'r rheilffordd.

## Cynyddu allforion a buddsoddiad o dramor

- 5.10 Amcangyfrifir bod y farchnad reilffordd fyd-eang werth dros £140bn ac mae'n parhau i dyfu fesul 2-3% y flwyddyn (Astudiaeth UNIFE Marchnad Reilffyrdd y Byd). Mae perfformiad allforio rheilffyrdd y DU yn llusgo y tu ôl i'w gystadleuwyr, ac amcangyfrifir ei fod yn cynnwys 10% o incwm o'i gymharu â 20% yn Ffrainc, a 50% yn yr Almaen.
- 5.11 Mae'r Llywodraeth eisiau sector reilffyrdd sy'n cystadlu'n fyd-eang a fedr gyfrannu i lwyddiant ein heconomi wrth i ni greu Prydain agored sy'n hyderus ar lwyfan byd-eang. Rydym yn cefnogi uchelgeisiau'r diwydiant i fwy na dyblu eu hallforion erbyn 2025, yn ogystal ag annog mwy o fewnfuddsoddiad yn y DU.
- 5.12 Gan weithio gyda diwydiant byddwn yn hyrwyddo ein diwydiant rheilffordd, gan adnabod ble mae rheilffyrdd y DU wedi, neu y medrent wedi, cyflwyno cynnig a allai guro'r gorau yn y byd mewn meysydd megis cyflawni prosiectau mewn amgylcheddau cymhleth neu ddarparu gwasanaethau rheilffordd a arweinir gan y sector preifat.
- 5.13 Dylai gwella ein perfformiad allforio leihau cysylltiad y diwydiant ag amrywiadau yn y galw domestig, gyda'r potensial o leihau cost gyflawni'r gwelliannau rydym yn chwilio amdanynt i'r rheilffyrdd. Byddai hefyd yn galluogi'r diwydiant rheilffordd i chwarae ei ran mewn gwella perfformiad cyffredinol economi y DU.
- 5.14 Rydym yn cydnabod bod gan y Llywodraeth rôl mewn cefnogi allforion. Byddwn yn cefnogi cydweithio gyda ddiwydiant i sicrhau bod busnesau'r DU yn ennill contractau ble bynnag bo hynny'n bosibl. Bydd y Llywodraeth yn gweithio gyda chwmnïoedd rheilffyrdd i fynd ar drywydd cyfleoedd allforio unigol, ac yn cefnogi cwmnïoedd o dramor sydd â diddordeb mewn buddsoddi yn y DU.

CCS1117439540  
978-1-5286-0125-2