



Department  
for Transport

# Cynllun y Rheilffyrdd

Ymgynghoriad ar Ddeddfwriaeth i  
Drawsnewid y Rheilffyrdd: Ymateb y  
Llywodraeth



# **Cynllun y Rheilffyrdd Ymgynghoriad ar Ddeddfwriaeth i Drawsnewid y Rheilffyrdd: Ymateb y Llywodraeth**

Cyflwynwyd i'r Senedd  
gan yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth  
drwy Orchymyn Ei Fawrhydi

Chwefror 2024



© Hawlfraint y Goron 2024

Trwyddedir y cyhoeddiad hwn o dan delerau Trwydded Llywodraeth Agored f3.0 oni nodir fel arall. I weld y drwydded hon, ewch i [nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3](https://nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3).

Lle rydym wedi nodi unrhyw wybodaeth am hawlfraint trydydd parti, bydd angen i chi gael caniatâd deiliaid yr hawlfraint dan sylw.

Mae'r cyhoeddiad hwn ar gael yn [www.gov.uk/official-documents](https://www.gov.uk/official-documents).

ISBN 978-1-5286-4338-2

E02943394 02/24

Argraffwyd ar bapur sy'n cynnwys o leiaf 40% o ddeunydd ffeibr wedi'i ailgylchu

Argraffwyd yn y DU gan HH Associates Ltd. ar ran Rheolwr Llyfrfa Ei Fawrhydi

# Cynnwys

Rhagair gan y Gweinidog	5
1. Cyflwyniad	7
2. Yr Ymateb i'r Ymgynghoriad	17
Sut yr ymgynghorwyd	17
Y rhai a ymatebodd	17
3. Yr Hyn a Ddywedwyd Gennyh	19
Ymgyrch We Own It	19
Trosolwg	22
Cwestiwn 1 - Dynodi Rheilffyrdd Prydain Fawr	23
Cwestiwn 2 - Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu er budd y cyhoedd	30
Cwestiwn 3 - Gweinyddiaethau Datganoledig yn Dirprwyo eu Hawdurdod Contractio	34
Cwestiwn 4 - Dyfarniad Uniongyrchol i Weithredwr yn y Sector Cyhoeddus o dan Amgylchiadau Penodedig	38
Cwestiwn 5 - Dirymu a Disodli Rheoliad 1370/2007 Cyfraith yr UE a ddargedwir	43
Cwestiwn 6 - Sicrhau Gwell Defnydd o'r Rhwydwaith Rheilffyrdd	48
Cwestiwn 7 - Diwygiadau technegol i Reoliadau Rheilffyrdd (Mynediad, Rheoli a Thrwyddedu Ymgymeriadau Rheilffyrdd) 2016 i hwyluso'r broses o drosglwyddo cyfrifoldebau oddi wrth Ysgrifennydd Gwladol i Rheilffyrdd Prydain Fawr	53
Cwestiwn 8 - Ehangu cwrpas dyletswydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i hyrwyddo cystadleuaeth er mwyn adlewyrchu cyllido'r sector cyhoeddus yn well	59
Cwestiynau 9, 10 ac 11 - Sbarduno effeithlonrwydd ac arloesedd drwy ddileu rhwystrau i gydweithio rhwng Gweithredwyr Contractau Gwasanaethau i Deithwyr	63
Cwestiwn 12 - Prisiau Siwrneiau a Thocynnau: Trin Manwerthwyr Annibynnol yn Deg	67
Cwestiwn 13 - Trefniadau Llywodraethu ac Atebolrwydd Rheilffyrdd Prydain Fawr	70
Cwestiwn 14 - Dyletswyddau o dan drwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr	75

Cwestiwn 15 - Esemptio Rheilffyrdd Prydain Fawr rhag Cosb Ariannol am Dorri Amodau ei Drwydded	80
Cwestiwn 16 - Cynllunio Busnes a Chyllido	84
Cwestiwn 17 - Craffu a Her Annibynnol	89
Cwestiwn 18 - Pŵer statudol i godi ffi ar Rheilffyrdd Prydain Fawr	93
Cwestiwn 19 - Ffocws ar Drafnidiaeth fel Hyrwyddwr Teithwyr	96
Cwestiwn 20 - Gwella Hygyrchedd ar y Rheilffyrdd	100
Cwestiwn 21 - Ehangu Cylch Gwaith y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl	104
Cwestiwn 22 - Hyrwyddo Data Agored	106
Cwestiwn 23 - Cadarnhau Protocol Lwcsembwrg	110
Cwestiynau 24 a 25 - Asesiadau Effaith	113

## Rhagair gan y Gweinidog

Yn ei adroddiad nodedig, eglurodd Keith Williams: rhaid i'r diwydiant rheilffyrdd roi ei ffocws unwaith eto ar gwsmeriaid er mwyn sicrhau ei ddyfodol. Ac yn sgil y pandemig a newidiadau mewn patrymau teithio, mae diwydiant sydd eisoes yn rhy ddibynnol ar bwrs y wlad wedi mynd yn anghynaliadwy yn ariannol o ran ei strwythur presennol. Mae gwir angen diwygiadau sylfaenol, a dyna beth rydym yn ei gyflwyno.

Ar ôl gwario £31bn i gefnogi'r diwydiant yn ystod y pandemig, mae'r llywodraeth hon wedi dangos ei hymrwymiad di-syfl i'r rheilffyrdd. Mae'r swm hwn yn ychwanegol at raglen drydaneiddio helaeth, gwario biliynau ar Uwchraddio Llwybr Traws y Penwynion, a Rhwydwaith Gogledd Lloegr erbyn hyn – a fydd yn cyflwyno Rheilffordd Pwerdy Gogledd Lloegr yn llawn a gorsaf newydd yn Bradford. Mae'n golygu, bron 200 mlynedd ers y gwasanaeth cyntaf i deithwyr, ein bod yn buddsoddi fel y gall y gwasanaeth rheilffyrdd ffynnu am 200 mlynedd arall. Ond mae'n rhaid i'r buddsoddiad hwn gynnwys diwygiadau.

Mae hynny'n golygu gwasanaeth rheilffyrdd modern ac ariannol ddiogel: sy'n cyflawni dros gwsmeriaid a lleihau ei faich ar drethdalwyr ar yr un pryd. Gwasanaeth rheilffyrdd sy'n ddigon ystwyth ar gyfer yr economi ôl-bandemig, sy'n darparu gwasanaeth 7 diwrnod y gall cwsmeriaid ddibynnu arno. A gwasanaeth rheilffyrdd sy'n manteisio ar arbenigedd masnachol y sector preifat ond sy'n cadw goruchwyliaeth ac atebolrwydd cyhoeddus ar yr un pryd.

Yn Anerchiad Bradshaw 2023 yr Ysgrifennydd Gwladol nododd dri maes i'w ddiwygio. Yn gyntaf, mae'n rhaid i ni gyflwyno diwylliant sy'n canolbwyntio ar gwsmeriaid, gan ddechrau gyda thocynnu. Byddwn yn symleiddio'r 55 miliwn o brisiau siwrneiau ac yn cynnig gwell bargaen i deithwyr. Rydym eisoes wedi gwerthu dros filiwn o docynnau tymor hyblyg newydd; yn bwriadu cyflwyno teithiau talu wrth fynd mewn mwy o orsafoedd; ac wedi cyflwyno prisiau un cymal ar rannau o'r rhwydwaith. Rydym hefyd yn gwneud ein rheilffyrdd yn agored i bawb, ar ôl cwblhau archwiliad hygyrchedd o bob gorsaf ac rydym yn parhau i fuddsoddi yn y rhaglen Mynediad i Bawb. A bydd ein hymrwymiad i gynyddu faint o lwythi a gludir ar y rheilffyrdd yn cael ei arwain gan Uned Cludo Llwythi Strategol, sydd eisoes wedi'i sefydlu.

Yn ail, byddwn yn symleiddio strwythur y diwydiant – gan ddwyn ynghyd y cledrau a'r trenau, a refeniw a chostau, o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr. Bydd y meddwl arweiniol newydd hwn yn cydgysylltu'r rhwydwaith a'r trenau sy'n rhedeg arno. Bydd y rheilffyrdd o'r diwedd yn rhedeg fel un system er budd cwsmeriaid a threthdalwyr. Mae hynny'n golygu

cydbwysu anghenion gweithredwyr a seilwaith, yn ogystal â gweithredu ar sail diwydiant cyfan o ran penderfyniadau ariannol.

Yn olaf, byddwn yn cael gwared ar y llyffetheiriau ar y sector preifat. Byddwn yn gosod yr amodau masnachol cywir drwy Gontractau Gwasanaethau Cwsmeriaid newydd ac yn parhau i gefnogi mynediad agored ar yr un pryd. Bydd y dull gweithredu masnachol hwn ar ei newydd wedd yn arwain at fwy o arloesi gan y sector preifat a ffocws di-ildio ar ansawdd a gwasanaeth cwsmeriaid. Bydd y rhwystrau i fynediad yn cael eu gostwng, ond bydd safon perfformiad yn cael ei chodi. Ochr yn ochr â hyn, byddwn yn gwneud data'r rheilffyrdd yn fwy agored, fel y gall cwmnïau ddatblygu gwasanaethau newydd sy'n denu cwsmeriaid yn ôl i'r rheilffyrdd. A byddwn yn manteisio ar ffrydiau newydd o incwm – megis cyfleoedd masnachol mewn perthynas â thir ac eiddo ger gorsafoedd.

Rydym yn ystyried y bydd mynediad agored yn chwarae rôl bwysig mewn rhai ardaloedd, gyda gwell cysylltedd a dewis i deithwyr fel rhannau allweddol o'r diwygiadau i'r rheilffyrdd. Gall gweithredwyr mynediad agored gynnig manteision clir i deithwyr yn y rhanbarthau y maent yn eu gwasanaethu drwy ddefnyddio adnoddau dros ben a chynnig cysylltiadau mwy uniongyrchol nad yw gwasanaethau eraill yn eu cynnig o bosibl. Byddwn yn parhau i weithio gyda'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, Network Rail a'r diwydiant ehangach i ddatblygu sefyllfa gynaliadwy sy'n cydbwysu manteision i deithwyr â chostau teg a rhesymol i drethdalwyr.

Er mwyn gwireddu uchelgais y diwygiadau yn llawn bydd angen deddfwriaeth, a dyna pam rydym yn ddiolchgar am eich cyfraniadau i'r ymgynghoriad hwn. Ac yn ymateb y llywodraeth, gobeithiaf y byddwch yn sylwi nid yn unig ar yr ysbryd cydweithredol rydym am ei ddangos wrth symud ymlaen, ond y gefnogaeth gyffredinol sydd eisoes yn bodoli drwy'r diwydiant cyfan.

Ac rydym wedi gwneud cynnydd. Yn Araith y Brenin, cyhoeddwyd Bil Diwygio'r Rheilffyrdd drafft, a fydd yn mynd drwy graffu cyn y broses ddeddfu bellach. Mae'n gam priodol ynddo'i hun roi amser i Seneddwyr ac arbenigwyr yn y diwydiant edrych ar y ddeddfwriaeth ar ffurf drafft a'i phrofi. Ond mae hefyd yn helpu i sicrhau y bydd y ddeddfwriaeth yn mynd drwy Senedd y DU (y Senedd) yn gynt pan gaiff ei chyflwyno. Fodd bynnag, nid yw ddeddfwriaeth ar ei phen ei hun erioed wedi cynnig yr unig ateb wrth ddiwygio. Fel y gwelwch yn y tudalennau canlynol, gall llawer o'r agweddau ar y diwygiadau ddigwydd heb ddeddfwriaeth ac maent eisoes yn mynd rhagddynt, diolch i waith Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Yn y pen draw, mater o wneud dewisiadau ydyw. A ydym yn parhau i anwybyddu problemau systemig y diwydiant neu fynnu eu bod yn rhy anodd i'w datrys? Neu a ydym yn gwneud penderfyniadau hirdymor er budd y wlad? Mae'r llywodraeth hon wedi gwneud ei dewis. Rydym yn amlinellu cynllun clir i unioni ein model rheilffyrdd wedi torri, er mwyn denu teithwyr yn ôl at y rheilffyrdd a gosod sylfeini eu llwyddiant yn yr hirdymor. Dyna'r hyn y mae Prydain, gwlad wreiddiol y rheilffyrdd, yn ei haeddu.

**Y Gwir Anrhydeddus Mark Harper AS, yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth / Huw Merriman AS, y Gweinidog Gwladol dros y Rheilffyrdd**

# 1. Cyflwyniad

Er mwyn ymateb i'r heriau dybryd a wyneba'r rheilffyrdd heddiw, rhaid wrth ddiwygio. Mae ein diwygiadau i'r rheilffyrdd yn gwneud rheilffyrdd Prydain yn addas ar gyfer yr 21ain ganrif. Byddant yn gwella'r rhwydwaith rheilffyrdd, gyda mwy o ffocws ar berfformiad a phrydlondeb, a fydd yn fuddiol i gwsmeriaid a chymunedau ledled y wlad, yn ogystal â'r economi ehangach.

Yn dilyn Adolygiad Williams o'r Rheilffyrdd, a gafodd ei sefydlu ym mis Medi 2018 a'i arwain gan y cadeirydd annibynnol, Keith Williams, cyhoeddodd y llywodraeth Gynllun Williams-Shapps ar gyfer papur gwyn ar y rheilffyrdd ym mis Mai 2021. Nododd y papur gwyn hwn 62 o ymrwymadau i foderneiddio'r rheilffyrdd drwy ganolbwyntio ar brofiad modern i deithwyr, cyfleoedd newydd i weithredwyr cludo llwythi, arloeswyr a chyflenwyr, strwythur symlach i'r diwydiant gyda meddwl arweiniol newydd i integreiddio'r cledrau a'r trenau, a chreu model masnachol newydd yn lle'r masnachfreintiau blaenorol.

Gan roi teithwyr a chwsmeriaid cludo llwythi wrth wraidd y trawsnewidiadau, cynigiodd Cynllun y Rheilffyrdd y dylid creu corff newydd, Rheilffyrdd Prydain Fawr, fel meddwl arweiniol y diwydiant, sy'n dwyn ynghyd y cledrau, y trenau a chyllid y diwydiant cyfan. Rheilffyrdd Prydain Fawr fydd y sbardun i symleiddio strwythur y diwydiant, un sy'n gallu ymaddasu i anghenion newidiol cwsmeriaid, gan weithio mewn partneriaeth agos â'r sector preifat, gan gynnwys gweithredwyr cludo llwythi, cyflenwyr ac arloeswyr, i sicrhau system reilffyrdd fodern a mwy effeithlon sydd wedi'i seilio ar gydweithio haws a chymhellion cyson, sy'n cynhyrchu gwerth ac arbedion a fydd yn fanteisiol i deithwyr a threthdalwyr.

Fodd bynnag, dim ond un rhan o'r broses drawsnewid ehangach sydd eisoes yn mynd rhagddi yw'r elfennau deddfwriaethol o'r diwygiadau.

## Cyflwyno diwygiadau i'r rheilffyrdd yn awr

### Gwella'r rheilffyrdd i deithwyr a chwsmeriaid cludo llwythi

Fel y'i nodwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd rydym yn buddsoddi i ddiwygio prisiau siwrneiau, tocynnu a manwerthu ar y rheilffyrdd mewn ffordd radical a gwella profiad teithwyr ohonynt. Rydym eisoes wedi gwneud cynnydd o ran diwygio prisiau siwrneiau. Mae tocynnau tymor hyblyg cenedlaethol newydd ar werth, gyda thros filiwn wedi'u



gwerthu ers eu lansio, ochr yn ochr â pharhau i gyflwyno tocynnu digidol. Rydym wedi cyflawni ein hymrwymiad i ymestyn prisiau un cymal i weddill rhwydwaith Rheilffordd Gogledd-ddwyrain Llundain (LNER), ac wedi ymrwmo i gyflwyno cyfleusterau talu wrth fynd mewn ardaloedd trefol ledled y wlad, a bydd tocynnau talu wrth fynd digyffwrdd ar gael mewn 53 o orsafoedd eraill yn y misoedd nesaf.

Rydym am weld marchnad fanwerthu fwy cystadleuol a byddwn yn mynd ati i ddileu rhwystrau strwythurol i fynediad, fel y bydd yn haws ymuno â'r farchnad i werthu tocynnau trên. Wrth i ddulliau tocynnu a thalu modern gael eu cyflwyno'n ehangach, byddwn yn sicrhau bod pob teithiwr yn gallu prynu tocyn, gan gynnwys y rhai y mae angen iddynt ddefnyddio arian parod neu nad oes ganddynt fynediad at ffonau clyfar na'r rhyngwyd.

Rydym yn gwneud cynnydd o ran gwireddu gweledigaeth Cynllun y Rheilffyrdd i wella hygyrchedd ar y rheilffyrdd a thrawsnewid profiad teithwyr anabl a'r rhai ag anghenion ychwanegol. Lansiodd rhaglen Mynediad i Bawb yn 2006 i wella hygyrchedd gorsafoedd yng Nghymru, Lloegr a'r Alban. Mae Mynediad i Bawb wedi sicrhau llwybrau hygyrch heb risiau mewn mwy na 230 o orsafoedd a gwelliannau mynediad ar raddfa lai mewn mwy na 1500 o orsafoedd. Mae hyn yn ychwanegol at y gwelliannau i fynediad a gyflawnwyd gan brosiectau mawr megis Crossrail HS2 neu pan fydd y diwydiant yn gosod ac yn adnewyddu seilwaith gorsafoedd. Mae'r archwiliad hygyrchedd o bob un o'r 2,575 o orsafoedd trenau ym Mhrydain Fawr wedi'i gwblhau ac rydym yn datblygu Strategaeth Genedlaethol ar gyfer Hygyrchedd Rheilffyrdd, er mwyn hwyluso newid sylweddol yn y rhwydwaith rheilffyrdd. Ceir rhagor o fanylion am ein camau i wella hygyrchedd ar y rheilffyrdd o dan gwestiwn 20.

Un o ddyletswyddau trwydded Rheilffyrdd Prydain fydd hyrwyddo a helpu i sbarduno twf gweithgarwch cludo llwythi, gan gydnabod manteision economaidd ac amgylcheddol y sector. Mae Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi sefydlu Uned Cludo Llwythi Strategol benodol i roi'r arweinyddiaeth y mae'r diwydiant wedi galw amdani, gan weithio i wella perfformiad ac effeithlonrwydd y rhwydwaith cyfan i gwsmeriaid cludo llwythi. Gwnaethom gyflwyno targed hirdymor ar gyfer twf cludo llwythi ar 20 Rhagfyr 2023 i dyfu gweithgarwch cludo llwythi o leiaf 75% erbyn 2050 er mwyn rhoi hyder i gwsmeriaid a buddsoddwyr y sector a chryfhau lle cludo llwythi ar y rhwydwaith cenedlaethol.

## **Diwygiadau masnachol a chreu mwy o rôl i'r sector preifat**

Byddwn yn adeiladu rhwydwaith rheilffyrdd a arweinir yn fasnachol, lle y bydd y sector preifat yn gweithio mewn partneriaeth â Rheilffyrdd Prydain Fawr i ddenu mwy o gwsmeriaid yn ôl i'r rheilffyrdd.

Gwnaeth y contractau a roddwyd ar waith mewn ymateb i COVID-19 helpu i gynnal gwasanaethau allweddol, ond mae'r amser wedi dod i weithio tuag at dull mwy masnachol a dychwelyd at gystadlu am contractau. Yn y byrdymor, rydym yn gweithio gyda'r diwydiant i gyflwyno gwell cymhellion masnachol yn y Contractau Rheilffyrdd Cenedlaethol cyfredol.

Er mwyn cynyddu lefelau arloesi a datgloi ffrydiau refeniw newydd, rydym hefyd yn datblygu'r model masnachol newydd ar gyfer gwasanaethau i deithwyr. Bydd y Contractau Gwasanaethau i Deithwyr newydd yn cydbwysu cymhellion perfformiad priodol â thargedau syml, a lywir yn fasnachol er mwyn helpu i ailfywiogi'r sector, sbarduno

arloesedd a denu mwy o gwsmeriaid i'r rheilffyrdd. Byddwn yn ymgysylltu â'r farchnad i brofi a datblygu'r dull gweithredu newydd maes o law.

Yn fwy cyffredinol, rydym hefyd yn mynd ati i sicrhau mwy o fynediad at ddata'r rheilffyrdd, gan annog newydd-ddyfodiaid i'r farchnad, ehangu cyfleoedd masnachol mewn perthynas â gorsafoedd ac ystyried cyfleoedd newydd i gynnig gwasanaethau mynediad agored.

Mae mynediad agored eisoes wedi llwyddo i agor marchnadoedd nas nodwyd gan y llywodraeth, fel y dangoswyd gan lwyddiant gweithredwyr ar Brif Linell Arfordir Dwyrain Lloegr. Mae'r llywodraeth wedi bod yn gefnogol i rai ceisiadau i weithredu gwasanaethau mynediad agored a bydd yn gweithio'n agos gyda'r sefydliadau hynny wrth iddynt fynd â'u cynigion drwy'r prosesau presennol.

### **Diwygiadau strwythurol i sicrhau bod y rheilffyrdd yn addas at yr 21ain ganrif**

Mae Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi cael ei sefydlu, sy'n cyflawni ymrwymiad yng Nghynllun y Rheilffyrdd i ddechrau trefniadau interim ar unwaith. Rydym wedi cyhoeddi y bydd pencadlys Rheilffyrdd Prydain Fawr yn Derby, ac mae Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr bellach yn gweithio gyda Chyngor Dinas Derby i nodi'r safle.

Er bod angen deddfwriaeth i drosglwyddo pwerau contractio i Rheilffyrdd Prydain Fawr, byddwn yn ceisio sicrhau cymaint o'r manteision â phosibl sy'n gysylltiedig â dwyn y cledrau a'r trenau ynghyd cyn deddfu, o fewn y fframwaith atebolrwydd cyfredol.

Rydym yn adeiladu ar ymarfer presennol i greu mwy o ddiwylliant o gydweithio drwy'r diwydiant cyfan, a meddwl system gyfan. Bydd hyn yn gwella'r ffordd y byddwn yn mynd ati i sicrhau manteision i deithwyr a threthdalwyr cyn sefydlu Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Rydym wedi gweld enghreifftiau lle y gall y dull mwy cydweithredol hwn sicrhau gwell canlyniadau. Er enghraifft, mae teithwyr wedi gweld manteision y newidiadau i'r amserlenni a gyflwynwyd yn llwyddiannus ym mis Rhagfyr 2022 yn rhanbarth Gorllewin Canolbarth Lloegr ar Brif Linell Arfordir Gorllewin Lloegr, sef yr ymarfer mwyaf o'i fath ers dros ddegawd ac sy'n adlewyrchu patrymau teithio newidiol teithwyr ar ôl y pandemig. Hefyd, gwelwyd llai o darfu pan wnaeth Network Rail a gweithredwyr pellter hir ar Brif Linell Arfordir Dwyrain Lloegr dreialu newid gwaith peiriannyddol o benwythnosau i ganol yr wythnos, a arweiniodd at well argaeledd o ran adnoddau a manteision cost. Yn y cyfnod cyn sefydlu Rheilffyrdd Prydain Fawr, rydym am ymgorffori cydweithio agosach o'r fath. Bydd cydweithio rhwng sefydliadau (o fewn y fframwaith cyfreithiol cyfredol) yn gwella'r ffordd y mae gwahanol rannau o'r diwydiant yn gweithio gyda'i gilydd i ddatblygu syniadau, adnabod cyfleoedd ac ymateb i heriau yn gynharach – mae'r rhain yn cynnwys Network Rail, Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr, yr Adran Drafnidiaeth, cwmnïau gweithredu trenau a grwpiau perchnogol, Grŵp Cyflawni'r Rheilffyrdd a'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, a chadwyn gyflenwi'r rheilffyrdd.

Mae cynnydd eisoes yn cael ei wneud. Mae Network Rail yn gwella'r ffordd y mae penderfyniadau ynglŷn â seilwaith a gweithrediadau yn cael eu cydgysylltu er mwyn datgloi manteision megis cynllunio gwaith peirianeg yn fwy effeithlon. Mae'r Tîm Pontio wedi gweithio gyda'r diwydiant cyfan, a gyda chymorth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, ac wedi cyhoeddi nifer o fesurau posibl i symleiddio'r rheolau cymhleth a phrosesau'r diwydiant mewn contractau, codau a deddfwriaeth.

## Diwygio'r gweithlu

Er mwyn sicrhau sector rheilffyrdd sy'n gynaliadwy, yn ariannol ac yn weithredol, mae angen diwygio'r gweithlu. Mae'r llywodraeth yn ymrwymedig i gyflawni'r diwygiadau hyn a helpu cwmnïau gweithredu trenau i ddatrys anghydfodau cysylltiedig â'r undebau llafur.

Gan fod yr anghydfod undebol ynglŷn â chyflogau a diwygiadau wedi dod i ben yn Network Rail, mae'r rhaglen Moderneiddio Trefniadau Cynnal a Chadw bellach yn mynd rhagddo. Mae hyn yn golygu gwelliannau hanfodol er mwyn sicrhau effeithlonrwydd a chadernid, sy'n galluogi'r bobl gywir sy'n meddu ar y sgiliau angenrheidiol, yn cyflawni'r gwaith cywir, ar yr adeg gywir. Mae diwygiadau i'r gweithlu yn cynnwys rhestrau dyletswyddau unigol newydd sy'n addas ar gyfer rheilffyrdd 24/7, cyflwyno gwaith cydweithredol ac ar y cyd, cytuno ar set o sgiliau gorgyffwrdd gorfodol i staff cynnal a chadw a chyflwyno contractau safonol newydd (i gyflogeion newydd) Diogelwch sydd wrth wraidd y rhaglen Moderneiddio Trefniadau Cynnal a Chadw, a fydd yn gwella diogelwch y rheilffyrdd i'r gweithlu a defnyddwyr. Bydd technoleg fodern, megis camerâu manylder uwch ar drenau a chyfarpar sy'n cael ei fonitro o bell yn lleihau'r angen i bobl gerdded yn yr amgylchedd peryglus wrth ymyl y cledrau mor aml.

Mae'r llywodraeth hefyd wedi pasio'r Ddeddf Streiciau (Lefelau Gwasanaeth Gofynnol), a gafodd Gydsyniad Brenhinol ym mis Gorffennaf 2023 ac sy'n rhoi pwerau i'r Ysgrifennydd Gwladol perthnasol gyflwyno rheoliadau sy'n gosod lefelau gwasanaeth gofynnol ar ddiwrnod streic mewn sawl sector, gan gynnwys 'gwasanaethau trafniadaeth'. Mae hyn yn golygu, ar ddiwrnod streic, y gall cyflogwyr sydd o fewn cwrpas gyhoeddi hysbysiadau gwaith sy'n ei gwneud yn ofynnol i rai aelodau o'r staff weithio er mwyn darparu'r lefel gwasanaeth ofynnol berthnasol (a nodir yn y rheoliadau). Y llynedd, ymgynghorodd yr Adran Drafniadaeth ar weithredu lefelau gwasanaeth gofynnol ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr. Cyhoeddodd yr Adran yr ymateb i'r ymgynghoriad hwn, gan nodi'r sefyllfa ar bolisi, ar 6 Tachwedd 2023. Gosododd yr Ysgrifennydd Gwladol reoliadau gerbron y Senedd ar 7 Tachwedd 2023. Nod y rheoliadau yw cydbwysu gallu gweithwyr i streicio a gallu pobl i ymgymryd â theithiau pwysig (gan gynnwys cyrraedd y gwaith a gwasanaethau hollbwysig) a lliniaru effaith streiciau ar yr economi. Cymeradwywyd y rheoliadau gan y Senedd a daethant i rym ar 8 Rhagfyr 2023. Mae cyflogwyr sydd o fewn cwrpas bellach yn gallu defnyddio lefelau gwasanaeth gofynnol yn ystod streiciau, pe baent yn dewis gwneud hynny.

-----

Mae gweddill y ddogfen hon yn canolbwyntio ar y cynigion deddfwriaethol yr ymgynghorwyd arnynt ar ddatgloi manteision pellach y diwygiadau.

## Yr Ymgynghoriad ar Ddeddfwriaeth i Drawsnewid y Rheilffyrdd

Ym mis Mehefin 2022, cyhoeddwyd ein [hymgynghoriad ar y newidiadau deddfwriaethol sydd eu hangen i drawsnewid y rheilffyrdd](#). O ystyried yr angen i gysoni'r ymateb hwn â chynlluniau i gyflwyno deddfwriaeth, nid yw'r ymateb wedi cael ei gyhoeddi o fewn 12 wythnos i'r ymgynghoriad. Cawn gyfle i wneud cynnydd o ran sefydlu Rheilffyrdd Prydain Fawr drwy graffu ar y Bil Diwygio'r Rheilffyrdd drafft cyn y broses deddfu. Bydd hyn yn rhoi cyfle i Seneddwr a rhanddeiliaid â buddiant graffu ar y bil drafft, sy'n golygu y bydd yn gallu cael ei basio'n gyflym pan fydd amser seneddol i'w gyflwyno.

Cydnabu'r ymgynghoriad nad oes angen deddfwriaeth i gyflawni llawer o'r ymrwymadau a nodwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd, ond bod angen deddfwriaeth i drosglwyddo'r pwerau contractio a chwblhau'r broses ddiwygio.

Ymgynghorwyd ar y newidiadau deddfwriaethol sylfaenol a gynigiwyd, a cheisiwyd barn ar 25 o gwestiynau. Roedd y rhain yn canolbwyntio ar greu Rheilffyrdd Prydain Fawr, sefydlu strwythur newydd y sector rheilffyrdd a chyflwyno diwygiadau i'r diwydiant ehangach.

Mae'r bennod ganlynol yn esbonio sut yr ymgynghorwyd ar y ddeddfwriaeth a phwy a ymatebodd. Mae'r bennod olaf (pennod 3) yn manylu ar yr hyn a glywsom yn ystod yr ymgynghoriad ar bob un o'n 25 o gwestiynau, ein hymateb i'r pwyntiau a godwyd, a sut y bwriadwn weithredu ar ein cynigion.

## Y camau nesaf

Mae'r tabl isod yn crynhoi'r sefyllfa a gyrhaeddwyd, gan fyfyrto ar y cwestiynau unigol a godwyd yn yr ymateb hwn gan y llywodraeth.

Rydym yn defnyddio allbynnau'r ymgynghoriad i baratoi deddfwriaeth sylfaenol ddrafft a gaiff ei chyflwyno i'r Senedd pan fydd amser seneddol yn caniatáu. Yn y cyfamser, rydym wedi sicrhau slot i graffu cyn deddfu ar gyfer y Bil Diwygio'r rheilffyrdd drafft, sy'n dangos ymrwymiad y Llywodraeth i'n rheilffyrdd. Mae'r ymateb hwn yn cyfeirio'n rheolaidd at yr hyn a fydd yn digwydd yn y dyfodol (er enghraifft, bydd y llywodraeth yn trwyddedu Rheilffyrdd Prydain Fawr), ac wrth wneud hynny, yr hyn y byddwn yn ei wneud pan gyflwynir deddfwriaeth.

Fel y nodir uchod, mae'r broses o ddiwygio'r rheilffyrdd wedi dechrau cyn deddfu. Byddwn yn sicrhau llawer o fanteision i deithwyr a chwsmeriaid cludo llwythi ochr yn ochr â datblygu deddfwriaeth, gan ein bod yn cydnabod bod angen gweithredu yn awr er mwyn sicrhau bod y rheilffyrdd yn addas ar gyfer yr 21ain ganrif.

Cwestiwn	Crynodeb o ymateb y llywodraeth
Cwestiwn 1 - Dynodi Rheilffyrdd Prydain Fawr	Byddwn yn cyflwyno deddfwriaeth i ddynodi Rheilffyrdd Prydain Fawr. Mae'r llywodraeth yn cytuno bod yn rhaid i rolau a chyfrifoldebau fod yn glir er mwyn ei gwneud yn bosibl i'r corff newydd lwyddo fel meddwl arweiniol i'r rheilffyrdd. Byddwn yn ceisio rhoi fframwaith llywodraethu cadarn ar waith sy'n cynnwys dulliau priodol o ddiffinio rolau a chyfrifoldebau'n glir, a lle mae'r atebolrwydd am seilwaith a chyflawni gweithredol drwy'r sector cyfan (y cledrau a'r trenau) yn unedig ac yn nwylo un corff.
Cwestiwn 2 - Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu er budd y cyhoedd	Bydd yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr, fel corff cyhoeddus, weithredu er budd y cyhoedd. Bydd ei swyddogaethau a'i ddyletswyddau yn cael eu diffinio gan ddeddfwriaeth bresennol a deddfwriaeth newydd, gyda rhagor o fanylion wedi'u nodi yn ei drwydded. Bydd y

	<p>ddeddfwriaeth bresennol yn parhau i fod yn sail i ddyletswyddau Rheilffyrdd Prydain Fawr o ran diogelwch ac yn nodi swyddogaethau Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan gynnwys rhai rheolwr seilwaith. Bydd deddfwriaeth newydd yn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i ymgymryd â rôl yr awdurdod masnachfreinio.</p>
<p>Cwestiwn 3 - Gweinyddiaethau Datganoledig yn Dirprwyo eu Hawdurdod Contractio</p>	<p>Bydd deddfwriaeth newydd yn caniatáu i Weinidogion Cymru a Gweinidogion yr Alban wneud trefniadau i Rheilffyrdd Prydain Fawr arfer swyddogaethau masnachfreinio ar eu rhan drwy gytundeb asiantaeth. Bydd y deddfwriaeth yn nodi'n glir mai'r gweinyddiaethau datganoledig fydd yn gyfrifol yn y pen draw am y swyddogaethau a ddirprwir i Rheilffyrdd Prydain Fawr ac ni fydd yn effeithio ar gyfrifoldeb gweinidogion i arfer eu swyddogaethau.</p>
<p>Cwestiwn 4 - Dyfarniad Uniongyrchol i Weithredwr yn y Sector Cyhoeddus o dan Amgylchiadau Penodedig</p>	<p>Mae'r llywodraeth wedi ystyried yn ofalus a ddylid bwrw ymlaen â'r cynnig hwn ar ôl adolygu'r ymatebion i'r ymgynghoriad ac wedi penderfynu peidio â gwneud hynny. Ceir rhagor o fanylion o dan gwestiwn 4.</p>
<p>Cwestiwn 5 - Dirymu a Disodli Rheoliad 1370/2007 yr UE</p>	<p>Rydym wedi gweithredu ar y cynigion hyn drwy ddefnyddio'r pwerau yn Neddf Cyfraith yr UE a Ddargedwir (Dirymu a Diwygio). Gosodwyd y Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus yn Rheoliadau Trafndiaeth 2023 gerbron y Senedd ar 16 Hydref 2023 i'w cymeradwyo drwy benderfyniad gan ddau Dŷ'r Senedd. Mae'r rheoliad 1370/2007 hwn, sydd wedi cael ei ddirymu a'i ddisodli, yn cynnwys newidiadau drafftio a pholisi penodol i sicrhau bod gennym yr hyblygrwydd angenrheidiol i sicrhau gwerth am arian i drethdalwyr, yn enwedig ailddatgan pwerau dyfarnu uniongyrchol a ddaeth i ben ar 25 Rhagfyr 2023.</p>
<p>Cwestiwn 6 - Sicrhau Gwell Defnydd o'r Rhwydwaith Rheilffyrdd</p>	<p>Er mwyn ymdrin â phryderon ymatebwyr ynglŷn â'r ddyletswydd statudol arfaethedig ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i hwyluso'r broses o hyrwyddo polisiau Rheilffyrdd Prydain Fawr ynglŷn â materion sy'n ymwneud â mynediad i'r rheilffyrdd a'r defnydd a wneir ohonynt, rydym wedi diwygio geiriad y ddyletswydd arfaethedig hon. Mae'r llywodraeth yn bwriadu cyflwyno deddfwriaeth sy'n gosod dyletswydd newydd ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a fydd yn ei gwneud yn ofynnol iddi roi sylw i unrhyw ddatganiad polisi am fynediad i'r rheilffyrdd a'r defnydd a wneir ohonynt gan yr Ysgrifennydd Gwladol ac a gyhoeddir gan y Corff Rheilffyrdd Integredig (sef, Rheilffyrdd Prydain Fawr).</p>
<p>Cwestiwn 7 - Diwygiadau technegol i Reoliadau'r</p>	<p>Ar ôl ymgynghori a thrafod â'r diwydiant, rydym yn ystyried gwneud dau ddiwygiad technegol i'r Rheoliadau Mynediad</p>

<p>Rheilffyrdd (Mynediad, Rheoli a Thrwyddedu Ymgymeriadau Rheilffyrdd) 2016 i hwyluso'r broses o drosglwyddo cyfrifoldebau oddi ar yr Adran Drafnidiaeth i Rheilffyrdd Prydain Fawr.</p>	<p>a Rheoli ar unwaith: yn rheoliadau 14(9) a 19(4) i'w gwneud yn haws i Rheilffyrdd Prydain Fawr weithredu fel y rheolwr seilwaith integredig; ac yn rheoliad 16 ac Atodlen 3 i alluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i reoli contractau sy'n bodoli eisoes.</p>
<p>Cwestiwn 8 - Ehangu cwrpas dyletswydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i hyrwyddo cystadleuaeth er mwyn adlewyrchu cyllido'r sector cyhoeddus yn well.</p>	<p>Byddwn yn bwrw ymlaen â'r diwygiad arfaethedig i ddyletswydd cystadleuaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i adlewyrchu cyllido'r sector cyhoeddus yn well, ac mewn ymateb i'r ymgynghoriad mae ein diwygiad arfaethedig bellach wedi'i gyfyngu i weithredwyr gwasanaethau i deithwyr ac felly ni fydd yn gymwys i benderfyniadau ar geisiadau am fynediad gan weithredwyr cludo llwythi ar y rheilffyrdd.</p>
<p>Cwestiynau 9, 10 ac 11 - Sbarduno effeithlonrwydd ac arloesedd drwy ddileu rhwystrau i gydweithio rhwng Gweithredwyr Contractau Gwasanaethau i Deithwyr.</p>	<p>Ymgynghorwyd ar gynnig i gynnwys pŵer mewn deddfwriaeth i Rheilffyrdd Prydain Fawr roi cyfarwyddiadau i'w weithredwyr o dan gontract gydweithio â'i gilydd. Ar ôl i bryderon gael eu codi yn yr ymatebion, gwnaethom ragor o waith, ac o ganlyniad i hynny lluniwyd y farn gennym na fyddai cynnwys y pŵer deddfwriaethol gofynnol yn sicrhau'r canlyniad a ddymunir, ac felly ni fyddwn yn bwrw ymlaen â'r cynnig hwn.</p>
<p>Cwestiwn 12 - Prisiau Siwrneiau a Thocynnau: Trin Manwerthwyr Annibynnol yn Deg</p>	<p>Rydym am weld marchnad fanwerthu fwy cystadleuol a byddwn yn mynd ati i ddileu rhwystrau strwythurol i fynediad, fel y bydd yn haws ymuno â'r farchnad i werthu tocynnau trên. Ein bwriad yw y caiff fframwaith llywodraethu Rheilffyrdd Prydain Fawr ei strwythuro i sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu'n deg wrth oruchwylio manyleb yr arlwy i gwsmeriaid a rheoli prosesau gwneud penderfyniadau ynglŷn â strategaeth farchnata. Bydd hyn, ynghyd â chyfraith cystadleuaeth bresennol, a orfodir gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd, yn helpu i sicrhau lefel uchel o ddiogelwch cyfreithiol i fanwerthwyr annibynnol.</p>
<p>Cwestiwn 13 - Trefniadau Llywodraethu ac Atebolrwydd Rheilffyrdd Prydain Fawr</p>	<p>Yr Ysgrifennydd Gwladol, fel cyfranddaliwr a chyllidwr Rheilffyrdd Prydain Fawr, fydd yn gyfrifol yn y pen draw am ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif drwy'r dulliau llywodraethu a nodir yng nghwestiwn 13.</p> <p>Ein bwriad yw y bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn pennu'r blaenoriaethau hirdymor a'r amlen gyllido i'r rheilffyrdd, am fod yr Ysgrifennydd Gwladol yn atebol yn ddemocrataidd i'r Senedd. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn datblygu'r strategaeth weithredol ac yn ei rhoi ar waith, yn pennu'r amcanion a'r safonau canolog ac yn cydgysylltu gwaith</p>

	<p>cynllunio, y rhwydwaith a gweithredu'r rheilffyrdd o ran y cledrau a'r trenau. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr, fel awdurdod masnachfreinio, hefyd yn gyfrifol am fanyleb gwasanaethau trên a gontractir, eu caffael a'u rheoli dros oes y contract, yn lle'r Ysgrifennydd Gwladol.</p>
<p>Cwestiwn 14 - Dyletswyddau o dan drwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr</p>	<p>Rydym yn cadarnhau ein bwriad i weithredu yn y ffordd a nodwyd o ran trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Ein bwriad y bydd yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Gwladol drwy ddeddfwriaeth ymgynghori ar drwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr a'i chyhoeddi, a fydd yn cynnwys dyletswyddau newydd Rheilffyrdd Prydain Fawr. Bydd y ddeddfwriaeth yn ei gwneud yn ofynnol i'r drwydded gynnwys dyletswyddau penodol mewn perthynas â hygyrchedd, cludo llwythi, a'r amgylchedd.</p>
<p>Cwestiwn 15 - Esemptio Rheilffyrdd Prydain Fawr rhag Cosb Ariannol am Dorri Amodau ei Drwydded</p>	<p>Rydym yn haeru o hyd nad yw gallu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i roi cosb ariannol (os yw Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi torri neu'n torri un o amodau ei drwydded) yn allweddol i allu'r rheoleiddiwr i ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn effeithiol, yn enwedig o'i ystyried ar y cyd â'r pwerau sydd gan yr Ysgrifennydd Gwladol a fydd yn atgyfnerthu pwerau'r rheoleiddiwr.</p> <p>Fodd bynnag, o ystyried pwysigrwydd rhoi pecyn rheoleiddio cadarn i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, yn ein barn ni, ni ddylid newid y polisi presennol. Byddwn yn parhau i adolygu'r penderfyniad hwn wrth i'r ddeddfwriaeth gael ei llunio'n derfynol.</p>
<p>Cwestiwn 16 - Cynllunio Busnes a Chyllido</p>	<p>Bwriadwn ddeddfu i'w gwneud yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr baratoi a chyhoeddi cynllun busnes sy'n nodi sut y bydd yn cyflawni ei swyddogaethau. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn ymgymryd â rôl bwysig o ran monitro sut mae'n cyflawni'r cynllun busnes integredig, a sicrhau newidiadau iddo. Rydym yn disgwyl i fanylion rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gael eu nodi mewn offerynnau anneddfwriaethol a threfniadau llywodraethu, megis memorandwm cyd-ddealltwriaeth rhwng partïon perthnasol.</p> <p>Mewn ymateb i bwynt a godwyd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, rydym yn bwriadu, drwy ddeddfwriaeth, fwrw ymlaen â'r cynnig i wneud y darpariaethau presennol yn fwy eglur a chaniatáu'n benodol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gael pennu dyddiadau gwahanol i'r ddau gyllidwr ddarparu eu Manylebau Allbwn Lefel Uchel a'r Datganiad o Gyllid sydd ar gael.</p>

Cwestiwn 17 - Craffu a Her Annibynnol	Rydym yn cytuno bod yn rhaid i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd aros yn annibynnol. Bydd yn parhau i ymgymryd â'r rolau a'r swyddogaethau sydd ganddi heddiw, sy'n seiliedig ar deddfwriaeth. Bydd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gyfres gadarn o bwerau o hyd yn unol â deddfwriaeth, a fydd yn parhau i roi cymhelliant cryf o ran enw da a rheoli i Rheilffyrdd Prydain Fawr berfformio'n effeithiol. Ein bwriad yw deddfu i gryfhau ymhellach allu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i wella, sefydlu neu weinyddu cynllun ombwdsmon a, lle y bo angen, i roi cyllid i weithredwr cynllun o'r fath.
Cwestiwn 18 - Pŵer statudol i godi ffi ar Rheilffyrdd Prydain Fawr	Byddwn yn deddfu i sicrhau y gall y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd godi ffioedd ar Rheilffyrdd Prydain Fawr am weithgarwch rheoleiddio economaidd.
Cwestiwn 19 - Ffocws ar Drafnidiaeth fel Hyrwyddwr Teithwyr	Fel y cynigiwyd, byddwn yn diwygio adran 76 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 er mwyn sicrhau y bydd y ddyletswydd ar Ffocws ar Drafnidiaeth i ymchwilio yn gymwys i bob mater sy'n effeithio ar brofiad teithwyr, a'i alluogi i gyflwyno sylwadau i'r sefydliadau sy'n darparu gwasanaethau i deithwyr yn y dyfodol, gan gynnwys Rheilffyrdd Prydain Fawr.
Cwestiwn 20 - Gwella Hygyrchedd ar y Rheilffyrdd	Yn yr ymateb hwn, rydym yn cadarnhau ein bod yn bwriadu defnyddio cyfres o ddulliau gweithredu i ymgorffori hygyrchedd fel rhan o rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr.
Cwestiwn 21 - Ehangu Cylch Gwaith y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl	Fel y cynigiwyd, byddwn yn ehangu cylch gwaith y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl i ddod yn gynghorydd statudol i Rheilffyrdd Prydain Fawr, a hefyd i'r Ysgrifennydd Gwladol, ar faterion sy'n ymwneud ag anabledd a thrafnidiaeth.
Cwestiwn 22 - Hyrwyddo Data Agored	<p>Byddwn yn bwrw ymlaen â'r cynnig deddfwriaethol i alluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i ddatgelu gwybodaeth, gan gynnwys dosbarthu data agored, yn unol â'i swyddogaethau a'i weithgareddau. Bydd unrhyw ddatgeliadau yn ddarostyngedig o hyd i gyfreithiau eraill, er enghraifft bydd data personol yn ddarostyngedig i Reoliad Cyffredinol y DU ar Ddiogelu Data (GDPR).</p> <p>Byddwn yn ceisio cyflwyno mesurau diogelu priodol ynglŷn â chyfrinachedd gwybodaeth megis drwy deddfwriaeth, contract, y drwydded, neu ganllawiau er mwyn sicrhau bod sensitifwydd masnachol yn cael ei ystyried cyn bod data yn cael eu rhannu neu eu cyhoeddi.</p>
Cwestiwn 23 - Cadarnhau Protocol Lwcsembwrg	Byddwn yn bwrw ymlaen â'r cynnig i gyflwyno pŵer newydd mewn deddfwriaeth sylfaenol a fydd yn galluogi'r llywodraeth i osod rheoliadau i roi telerau'r Protocol ar waith ar ddyddiad diweddarach. Nododd yr ymgynghoriad yn glir



	y bydd y llywodraeth yn ymgynghori'n fanwl ar roi'r Protocol ar waith cyn gwneud hynny.
Cwestiynau 24 a 25 - Aseidiadau Effaith	Mae'r dystiolaeth sydd wedi dod i law drwy'r ymgynghoriad wedi llywio gwaith gan yr adran i ddiweddarau'r aseidiadau effaith, a gaiff eu cyhoeddi maes o law.

## 2. Yr Ymateb i'r Ymgynghoriad

Mae'r adran hon yn esbonio sut yr ymgynghorwyd ar y ddeddfwriaeth sydd ei angen i drawsnewid y rheilffyrdd, y byddwn yn ei chyflwyno pan ganiata amser seneddol, a phwy a ymatebodd.

### Sut yr ymgynghorwyd

Cynhaliwyd yr ymgynghoriad cyhoeddus dros 8 wythnos, rhwng 9 Mehefin 2022 a 4 Awst 2022. Roedd yn cynnwys:

- arolwg digidol i gofnodi ymatebion rhanddeiliaid
- yr opsiwn i gyflwyno ymatebion drwy e-bost a'r post
- cyfres o ddigwyddiadau bord gron o dan arweiniad yr adran a oedd yn cynnwys rhanddeiliaid allweddol ac 'archwiliadau dwfn' thematig i drafod cynigion yr ymgynghoriad
- llythyrau a galwadau ffôn i randdeiliaid allweddol ar ddiwrnod lansio'r ymgynghoriad
- digwyddiad diwrnod diwygio'r rheilffyrdd ar 5 Gorffennaf 2022 i drafod y camau nesaf i ddiwygio'r rheilffyrdd
- sesiwn galw heibio seneddol yn Nhŷ'r Arglwyddi
- ymgysylltu lefel swyddogol rhwng yr Adran Drafnidiaeth, Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr a'r sector rheilffyrdd

Hoffem ddiolch i bawb a gymerodd ran yn yr ymgynghoriad am eich amser ac am roi'ch barn.

### Y rhai a ymatebodd

Cawsom bron 2,500 o ymatebion i gyd. Cyflwynwyd dros 2,300 o ymatebion drwy ffurflen ar-lein yr ymgynghoriad, a chyflwynwyd y gweddill drwy e-bost i fewnflwch penodedig yr ymgynghoriad. Cyflwynwyd mwyafrif sylweddol o'r ymatebion drwy ffurflen ar-lein yr ymgynghoriad gan unigolion, a chyflwynwyd y rhan fwyaf o'r ymatebion i fewnflwch yr ymgynghoriad gan sefydliadau. Ymgwymerwyd â dadansoddiad ansoddol a meintiol i adolygu'r ymatebion.



## 3. Yr Hyn a Ddywedwyd Gennych

Cawsom bron 2,500 o ymatebion i'r ymgynghoriad i gyd. Roedd cyfran fawr o'r ymatebion unigol a gawsom yn gyson iawn â'r ymgyrch We Own It – ceir rhagor o wybodaeth am yr ymgyrch hon, a'n hymateb, yn yr adran isod. Ymhlith y nifer mawr o ymatebion eraill a gawsom gan unigolion, y diwydiant a sefydliadau eraill mae cefnogaeth gyffredinol eang i'r newidiadau arfaethedig i deddfwriaeth sylfaenol a nodwyd yn yr ymgynghoriad, gan gynnwys:

- rôl arfaethedig Rheilffyrdd Prydain Fawr
- y ffactorau y mae'n rhaid i Rheilffyrdd Prydain Fawr eu hystyried
- dirprwyo awdurdod gan Weinidogion Cymru a Gweinidogion yr Alban
- y cynnig i ddirymu a disodli rheoliad 1370/2007
- deddfwriaeth sylfaenol sy'n ei gwneud yn ofynnol i drwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr gynnwys dyletswyddau penodol mewn perthynas â hygyrchedd, cludo llwythi a'r amgylchedd.
- y cynnig i roi pŵer statudol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd godi ffi ar Rheilffyrdd Prydain Fawr
- gallu Ffocws ar Drafnidiaeth i ymgymryd â rôl hyrwyddwyr annibynnol i deithwyr yn effeithiol
- y cynnig i ehangu cylch gwaith y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl i ddod yn gynghorydd statudol i Rheilffyrdd Prydain Fawr a'r Ysgrifennydd Gwladol
- gan gynnwys pŵer mewn deddfwriaeth sylfaenol i'w gwneud yn bosibl i Brococol Rheilffyrdd Lwcsembwrg gael ei gadarnhau.

Fodd bynnag, amlinellwyd rhai pryderon gan ymatebwyr, sef pryderon ynglŷn â chraffu ar Rheilffyrdd Prydain Fawr, ei herio, ei lywodraethu a'i oruchwylio, a rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Rydym yn ceisio ymdrin â'r pryderon hyn drwy'r bennod hon.

## Ymgyrch We Own It

### Cyd-destun

Ar 1 Awst 2022, gofynnodd y grŵp ymgyrchu We Own It i'w gefnogwyr ymateb i'r ymgynghoriad. Sefydliad annibynnol sy'n ymgyrchu yn erbyn preifateiddio ac o blaid

perchnogaeth gyhoeddus o wasanaethau cyhoeddus sy'n addas i'r 21ain ganrif yw We Own It. Darparodd ymateb templed i'r ymgynghoriad.

Mae ymatebwyr ymgyrch We Own It yn gwrthwynebu llawer o agweddau ar Gynllun y Rheilffyrdd, yn anghytuno ag ef neu fel arall yn negyddol tuag ato. Maent yn cynrychioli cyfran fawr o'r holl ymatebion i'r ymgynghoriad. Er nad oes modd gwybod yn union faint o'r ymatebion a gyflwynwyd o dan ddylanwad yr ymgyrch, roedd 60% o'r ymatebion i'r ymgynghoriad wedi defnyddio templed yr ymgyrch ac roedd rhai ymatebion unigol wedi cynnwys safbwyntiau tebyg ynglŷn â gwladoli.

Oherwydd y nifer mawr o ymatebion a oedd yn seiliedig ar ymateb templed We Own It, boed hynny'n gyfan gwbl neu i raddau helaeth, a'r ffaith bod sawl un o'r materion hynny megis gwladoli yn cyffwrdd â llawer o'r pynciau a'r cwestiynau a ystyriwyd drwy'r ymgynghoriad cyfan, rydym yn ymateb i themâu allweddol yr ymgyrch yma. Mae hyn yn golygu, pan fyddwn yn cyfeirio at ymatebwyr ym mhrif gorff yr ymateb, nad ydym yn cyfeirio at ymatebion a oedd yn seiliedig ar dempled We Own It yn gyfan gwbl neu i raddau helaeth.

## Yr hyn a ddywedwyd ganddynt

Esboniodd ymatebwyr ymgyrch We Own It pam maent yn dadlau dros berchenogaeth gyhoeddus o'r rheilffyrdd. Roedd dadleuon ymatebwyr o blaid gwladoli yn cynnwys y canlynol:

- dim ond drwy wladoli y bydd modd rheoli a darparu gyda sicrwydd wasanaeth dibynadwy o ansawdd uchel sy'n atebol i'r cyhoedd.
- gwladoli yw'r unig ffordd o osgoi darnio'r rhwydwaith a chymhellion croestynnol a achosir gan gystadleuaeth, sy'n parhau i atal y broses o integreiddio tocynnau, data, amserlennu, a llawer o feysydd eraill.
- mae elw yn cael ei anfon at gwmnïau o dan berchnogaeth dramor ac nid i bwrs y wlad

Ochr yn ochr â gwladoli, roedd ymatebwyr ymgyrch We Own It yn rhannu safbwyntiau ar bynciau eraill. Ymhlith y rhain roedd:

- cost teithio ar y rheilffyrdd
- cau swyddfeydd tocynnau
- hygyrchedd systemau archebu ar-lein i bob teithiwr
- pwysigrwydd gallu pobl anabl i gyrraedd gorsaf a theithio heb ragarchebu cymorth
- gweithredu oherwydd yr hinsawdd

Dywedodd ymatebwyr hefyd, pe na bai'r rheilffyrdd yn cael eu gwladoli, y dylai cwmnïau gweithredu trenau sydd o dan gontract i Rheilffyrdd Prydain Fawr, o leiaf, gael eu trin fel cyrff cyhoeddus, gan eu gwneud yn ddarostyngedig i'r Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth a Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus.

## Ein hymateb

### Gwladoli

Ystyriodd Adolygiad Williams o'r Rheilffyrdd fodelau eraill, gan gynnwys gwladoli, a chyhoeddodd ei ganfyddiadau. Mae'r ymgynghoriad hwn yn ymwneud â'r mesurau deddfwriaethol sydd eu hangen i gyflawni Cynllun y Rheilffyrdd, ac nid oedd wedi'i gynllunio i roi ystyriaeth i hynny eto. Fodd bynnag, yng ngoleuni nifer yr ymatebion ar y mater hwn, rydym wedi rhoi crynodeb isod, a cheir rhagor o fanylion yn Adolygiad Williams o'r Rheilffyrdd a Chynllun y Rheilffyrdd.

Canfu Adolygiad Williams o'r Rheilffyrdd fod y sector heddiw yn rhy gymhleth ac mai prosesau symleiddio sydd eu hangen i'w newid, yn hytrach na newid pwy sy'n berchen ar y rheilffyrdd. Nod y weledigaeth a nodwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd y bydd y diwygiadau hyn yn ei gwreiddu yw sicrhau symleiddio o'r fath.

Yn fwy diweddar, nododd yr Ysgrifennydd Gwladol wrth roi anerchiad George Bradshaw ar 7 Chwefror 2023, nad yw'r llywodraeth hon yn credu y bydd gwladoli yn datrys yr heriau a wynebhir gan y rheilffyrdd heddiw. Mae'r diwydiant wedi bod yn galw am feddwl arweiniol i gydgyssylltu'r rhwydwaith ers amser maith – felly bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gyfrifol am y cledrau a'r trenau, yn ogystal â refeniw a chostau. Mae hyn, o'r diwedd, yn golygu trin y rheilffyrdd fel y system gyfan y dylai fod, yn hytrach nag fel y we o fuddiannau ar wahân sydd wedi datblygu.

Mae ein model hefyd yn cydnabod rôl hollbwysig y sector preifat o ran sicrhau twf ac effeithlonrwydd ar y rheilffyrdd. Mae'r sector preifat wedi chwarae rhan bwysig yn y rheilffyrdd o'r cychwyn ac mae'r Ysgrifennydd Gwladol wedi nodi uchelgais y llywodraeth i greu mwy o rôl i'r sector preifat. Drwy bartneriaeth yamrferol â Rheilffyrdd Prydain Fawr, gall y sector preifat helpu i ailfywiogi'r sector rheilffyrdd, sbarduno arloesedd ac, yn bwysicaf oll, ddenu mwy o gwsmeriaid i'r rheilffyrdd. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn sicrhau llawer o fanteision canfyddedig gwladoli heb golli'r manteision o ran effeithlonrwydd ac arloesi y gall y sector preifat eu cynnig.

### Pynciau eraill

Cododd rhai ymatebwyr nifer o themâu cysylltiedig ehangach a oedd yn ymwneud â'r rheilffyrdd a'r diwydiant yn gyffredinol. Roedd y themâu hyn y tu hwnt i gwmpas y materion yr ymgynghorwyd arnynt ac nid ymdrinnir â nhw'n fanwl yn yr ymateb hwn.

## Trosolwg

Yn yr adrannau canlynol, rydym yn crynhoi'r ymatebion i'r ymgynghoriad a oedd yn canolbwyntio ar y ddeddfwriaeth sydd ei hangen i drawsnewid y rheilffyrdd. Rydym yn ymdrin â phob cwestiwn yn yr ymgynghoriad yn ei dro, gan ddilyn y strwythur canlynol:

- y cynigion
- yr hyn a ddywedwyd wrthym
- ein hymateb

## Cwestiwn 1 - Dynodi Rheilffyrdd Prydain Fawr

### Y cynigion

Yn yr ymgynghoriad, cynigiwyd y bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn cael pŵer a nodir mewn deddfwriaeth i ddynodi corff rheilffyrdd integredig newydd, sef Rheilffyrdd Prydain Fawr, i fod yn feddwl arweiniol i'r rheilffyrdd ledled Prydain Fawr, yn gyfrifol am redeg y rheilffyrdd yn ddiogel ac yn effeithlon er mwyn sicrhau'r gwerth cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl.

Gwnaethom ddweud y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn sefydliad newydd, â diwylliant a meddylfryd newydd o'r cychwyn cyntaf, a fydd yn defnyddio amrywiaeth ehangach o sgiliau a phrofiad gan y sector a thu hwnt. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn canolbwyntio ar greu'r amgylchedd cywir i'r sector preifat arloesi a sbarduno gwelliannau ym mhob rhan o'r rheilffyrdd, gan sicrhau ein bod yn darparu'r gwasanaeth gorau posibl i deithwyr a chwsmeriaid cludo llwythi.

Esboniodd yr ymgynghoriad y bydd Network Rail Infrastructure Limited yn cael ei ddefnyddio fel yr endid corfforaethol a ddaw'n brif gwmni gweithredu Rheilffyrdd Prydain Fawr er mwyn osgoi trosglwyddiadau hynod gymhleth i'w roi ar waith a fyddai'n ymestyn y broses drawsnewid yn ddiangen. Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn penodi arweinyddiaeth newydd a fydd yn cael cylch gwaith a chymhellion newydd. Bydd angen bwrdd galluog, cadarn ar Rheilffyrdd Prydain Fawr a fydd yn cynnwys y cyfuniad cywir o brofiad a disgyblaeth i feithrin diwylliant newydd ac unigryw sy'n canolbwyntio ar y cwsmer. Fel y corff rheilffyrdd integredig, bydd yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr gyflawni nifer o swyddogaethau a dyletswyddau, a gaiff eu nodi yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Byddwn yn nodi swyddogaethau craidd Rheilffyrdd Prydain Fawr, sef: cynllunio rhwydwaith Rheilffyrdd Prydain Fawr a rheoli mynediad iddo, a sicrhau'r defnydd diogel ac effeithiol ohono; rheoli seilwaith Rheilffyrdd Prydain Fawr; rheoli a darparu gwasanaethau dibynadwy o ansawdd uchel i deithwyr gyda sicrwydd; a bod yn atebol am yr arlwy i gwsmeriaid.

### Gofynnwyd gennym:

**A yw cwmpas dynodiad arfaethedig Rheilffyrdd Prydain Fawr fel corff rheilffyrdd integredig yn nodi'n briodol yr hyn y byddech yn ei ddisgwyl gan feddwl arweiniol effeithiol i'r rheilffyrdd? Esboniwch pam.**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Roedd ymatebwyr yn cefnogi cwmpas arfaethedig dynodiad Rheilffyrdd Prydain Fawr ac yn cytuno â'r cynnig ynglŷn â meddwl arweiniol, gan bwysleisio pwysigrwydd pennu rolau a chyfrifoldebau'r corff hyd braich newydd yn glir er mwyn osgoi darnio'r rhwydwaith a'r atebolrwyddau aneglur a welir yn y sector rheilffyrdd ar hyn o bryd.

Fodd bynnag, nododd rhai ymatebwyr y byddai'n well ganddynt pe bai holl rolau, cyfrifoldebau a swyddogaethau craidd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael eu pennu drwy statud yn hytrach nag yn y drwydded, gan y byddai hyn yn rhoi sicrwydd i randdeiliaid gan



fod deddfwriaeth yn llai tebygol o newid dros amser. Roedd ymatebwyr eraill yn pryderu, os mai dim ond y swyddogaethau craidd a grybwyllwyd yn yr ymgynghoriad (ac a grynhowyd yn yr adran ar y "cynigion" uchod) a gafodd eu trosi'n ddeddfwriaeth, y gallai'r flaenoriaeth i'r swyddogaethau hynny fynd yn rhywbeth cynhenid ar draul ystyriaethau pwysig eraill megis cludo llwythi.

Ein cynnig yw y bydd swyddogaethau Rheilffyrdd Prydain Fawr yn deillio o ddeddfwriaeth a'r drwydded. Mae'r swyddogaethau ynglŷn â rheoli seilwaith a masnachfreinio yn parhau i ddeillio o ddeddfwriaeth bresennol. Ein bwriad yw y bydd Deddf Rheilffyrdd 1993 yn cael ei diwygio i drosglwyddo pwerau i Rheilffyrdd Prydain Fawr i'w alluogi i weithredu fel y rheolwr seilwaith a'r awdurdod masnachfreinio. O ystyried pwysigrwydd cludo llwythi, a'r holl ffactorau y bydd yn rhaid i Rheilffyrdd Prydain Fawr eu hystyried, nid yw'n fwriad gennym o gwbl greu deddfwriaeth sylfaenol newydd sy'n blaenoriaethu teithwyr ar draul cludo llwythi. Mae llwyddiant cludo llwythi ar y rheilffyrdd yn flaenoriaeth fawr i'r llywodraeth ac i'n gwlad. Y tu hwnt i'r ddeddfwriaeth, mae ein hymateb i gwestiwn 14 yn nodi y bydd amodau trwydded yn cael eu llunio i hybu twf gweithgarwch cludo llwythi, er mwyn cydnabod ei bwysigrwydd.

### Swyddogaethau arfaethedig ychwanegol

Cynigiodd rhai ymatebwyr fod angen swyddogaethau ychwanegol, heb nodi bob amser a ddylid eu cynnwys yn y drwydded neu mewn deddfwriaeth yn eu barn nhw.

Roedd nifer o ymatebwyr o'r diwydiant rheilffyrdd yn pryderu ynglŷn â'r effaith andwyol bosibl ar weithredwyr nad oeddent yn rhan o Rheilffyrdd Prydain Fawr (gweithredwyr mynediad agored a chwmnïau cludo llwythi) pe bai'r gwaith o reoli seilwaith a gwasanaethau i deithwyr yn dod o dan un to. Cynigiwyd y dylid pennu swyddogaeth graidd arall ar gyfer Rheilffyrdd Prydain Fawr i annog a sicrhau mynediad teg ac atal gwahaniaethu.

Nododd rhai ymatebwyr y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr ystyried effaith ei benderfyniadau ar bartïon eraill (gan gynnwys rhwydweithiau eraill, rheolwyr seilwaith a gweithredwyr cludo llwythi), gan dynnu sylw at yr angen i roi mesurau diogelu digonol ar waith er mwyn sicrhau nad yw gweithredwyr nad ydynt yn dod o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael eu cadw allan o'r farchnad ac i gydweithredu er mwyn sicrhau bod gwasanaethau rheilffyrdd yn rhedeg yn ddidrafferth dros rwydweithiau a ffiniau.

Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo y dylai darparu gwasanaethau cludo llwythi ar y rheilffyrdd gael ei chrybwyll yn swyddogaethau craidd Rheilffyrdd Prydain Fawr er mwyn iddo fod yn gorff cwbl integredig.

Roedd ymatebwyr eraill am gael eglurder ynghylch a fyddai unrhyw agweddau ar gaffael, rhaeadru a chyllido cerbydau rheilffyrdd yn newid yn y dyfodol.

### Y berthynas rhwng Rheilffyrdd Prydain Fawr a chyrrff eraill

O blith y rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn, ymatebodd llawer yn gadarnhaol tuag at y dull gweithredu arfaethedig. Pwysleisiodd ymatebwyr bwysigrwydd sicrhau bod cyfrifoldebau pob un o'r partïon yn cael eu diffinio'n glir yn y strwythur newydd, yn enwedig

swyddogaethau'r Adran Drafndiaeth, Rheilffyrdd Prydain Fawr, a'r awdurdodau rheilffyrdd datganoledig, gan bwysleisio'r angen am atebolrwyddau clir. Yn eu barn nhw, yr Ysgrifennydd Gwladol a ddylai bennu'r polisi a'r amcanion cyffredinol yng Nghymru a Lloegr, a fyddai'n cael eu cyflawni gan Rheilffyrdd Prydain Fawr mewn rôl weithredol annibynnol ar y cyd â'r sector preifat.

Cytunodd ymatebwyr y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr fod yn ymreolaethol ac yn annibynnol oddi ar lywodraeth ganolog o ddydd i ddydd o ran gwneud penderfyniadau gweithredol a llunio strategaeth hirdymor er mwyn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyflawni ei rôl fel meddwl arweiniol ond roedd rhai ymatebwyr am weld yr annibyniaeth honno yn ymestyn i benderfyniadau cyllido, heb nodi'n glir a fyddai hynny yn cael ei gyfyngu i benderfyniadau cyllido seilwaith neu fasnachfreinio.

Cafwyd gwahaniaeth barn ynghylch pwy ddylai fod yn gyfrifol am bennu amcanion strategol Rheilffyrdd Prydain Fawr: roedd rhai yn teimlo y gallai strategaeth a arweinir gan yr Ysgrifennydd Gwladol danseilio rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr, ond roedd eraill yn cytuno mai'r Ysgrifennydd Gwladol a ddylai bennu blaenoriaethau hirdymor, ar yr amod bod yr Ysgrifennydd Gwladol a Rheilffyrdd Prydain Fawr yn taro'r cydbwysedd cywir er mwyn sicrhau darpariaeth effeithiol.

Cafwyd rhai pryderon hefyd y bydd y fframwaith arfaethedig yn fersiwn wedi'i haildrefnu o'r system bresennol, sy'n dwyn yr hyn sy'n wendidau yn nhyb rhai ymatebwyr. Roedd y rhain yn cynnwys pryderon ynghylch y risg o ddarnio'r sector rheilffyrdd, ai'r sefydliad cywir fydd yn gyfrifol am wasanaethau masnachfreinio a'r diffyg eglurder ynghylch y graddau mai Rheilffyrdd Prydain Fawr ynteu'r llywodraeth fydd yn gyfrifol am strategaeth y rheilffyrdd yn yr hirdymor.

Mynegodd rhai ymatebwyr bryderon y byddai'r fframwaith llywodraethu, drwy'r ystod o bwerau arfaethedig, yn rhoi'r rheolaeth dros Rheilffyrdd Prydain Fawr yn nwylo'r Adran Drafndiaeth yn unig, gan gyfyngu ar allu'r corff newydd i wneud penderfyniadau strategol ac ymateb i newid. Roeddent yn dadlau y gallai hynny effeithio ar ei allu i gydweithio â phartïon eraill (er enghraifft gweithredwyr trenau) ac achosi'r risg na fyddai unrhyw le i gyrff eraill megis awdurdodau trafndiaeth lleol chwarae rôl ddylanwadol.

Codwyd pryderon ynglŷn â'r ffaith mai Network Rail Infrastructure Limited fydd yr endid corfforaethol a ddaw'n brif gwmni gweithredu Rheilffyrdd Prydain Fawr. Roedd ymatebwyr yn teimlo y dylai unrhyw broses o drosglwyddo'r gweithlu gael ei rheoli'n ofalus er mwyn sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn meddu ar y sgiliau, y galluoedd, y diwylliant, a'r ymddygiadau cywir i gyflawni ei gylch gwaith fel na fyddai'n troi'n Network Rail arall ond ar raddfa fwy.

## Ein hymateb

### Cwmpas corff rheilffyrdd integredig

Mae'r llywodraeth yn cytuno bod yn rhaid i rolau a chyfrifoldebau fod yn glir er mwyn galluogi'r corff newydd i lwyddo fel meddwl arweiniol i'r rheilffyrdd. Mae'r ymateb yn nodi sut y byddwn yn ceisio rhoi fframwaith llywodraethu cadarn ar waith sy'n cynnwys dulliau priodol lle y bydd rolau a chyfrifoldebau yn cael eu diffinio'n glir, a lle mae'r atebolrwydd

am seilwaith a chyflawni gweithredol drwy'r sector cyfan (y cledrau a'r trenau) yn unedig ac yn nwylo un corff.

Bydd swyddogaethau Rheilffyrdd Prydain Fawr yn deillio o ddeddfwriaeth a'i drwydded. Bydd y swyddogaethau mewn perthynas â rheoli seilwaith a masnachfreinio yn parhau i ddeillio o'r ddeddfwriaeth bresennol. Ein bwriad yw y bydd deddfwriaeth yn cael ei diwygio i drosglwyddo pwerau i Rheilffyrdd Prydain Fawr i'w alluogi i weithredu fel y rheolwr seilwaith a'r awdurdod masnachfreinio. Nid yw'n fwriad gennym o gwbl i greu deddfwriaeth sylfaenol newydd sy'n blaenoriaethu swyddogaethau mewn perthynas â theithwyr ar draul swyddogaethau sy'n ymwneud â chludo llwythi.

Caiff dyletswyddau ychwanegol eu nodi yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr fel y'u nodir yn yr ymateb i gwestiwn 14, a fydd yn ystyried y rhwymedigaeth i weithredu er budd y cyhoedd fel y'i nodir yn yr ymateb i gwestiwn 2. Bydd i'r drwydded sail statudol a chaiff ei monitro a'i gorfodi gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Byddai trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn canolbwyntio ar ddyletswyddau, swyddogaethau ac ymddygiadau sy'n parhau a bwriadwn gynnal ymgynghoriad cyhoeddus ar hyn.

### **Swyddogaethau arfaethedig ychwanegol**

O ran mynediad teg, mae'r llywodraeth yn cydnabod bod fframwaith mynediad syml ac effeithlon sydd wedi'i ategu gan ddeddfwriaeth ac sy'n sicrhau bod capasiti yn cael ei ddyrannu mewn ffordd deg, dryloyw, ac anwahaniaethol yn hollbwysig i rwydwaith rheilffyrdd sy'n gystadleuol ac sy'n gweithredu'n dda. Ymdrinnir â'r gofyniad ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i ystyried ei effaith ar bartïon eraill wrth wneud penderfyniadau, gan sicrhau nad yw gweithredwyr nad ydynt yn dod o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael eu cadw allan o'r farchnad, a rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn hyn o beth, yng nghwestiwn 6.

Ar yr amod y caiff y ddeddfwriaeth ei phasio, bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael ei drwyddedu i weithredu rhwydwaith rheilffyrdd sy'n sicrhau manteision i deithwyr a chwsmeriaid cludo llwythi ar y rheilffyrdd, nawr ac yn y dyfodol. Bydd angen i Rheilffyrdd Prydain Fawr gydweithio â rheolwyr seilwaith eraill er mwyn sicrhau bod gwasanaethau yn rhedeg heb unrhyw darfu.

Mae'r llywodraeth yn cydnabod pwysigrwydd mawr gweithgarwch cludo llwythi ac yn cefnogi ei dwf yn gryf. Gweler cwestiwn 14 am ein cynigion ynglŷn â sut y caiff gweithgarwch cludo llwythi ei gynnwys yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Roedd Cynllun y Rheilffyrdd hefyd yn cynnig y dylid cynnwys Uned Cludo Llwythi Strategol o fewn Rheilffyrdd Prydain Fawr gyda'r nod o wella perfformiad ac effeithlonrwydd y rhwydwaith i gwsmeriaid cludo llwythi ar y rheilffyrdd, sydd eisoes wedi'i sefydlu. Rydym wedi pennu targed hirdymor ar gyfer twf gweithgarwch cludo llwythi ar y rheilffyrdd er mwyn iddo dyfu o leiaf 75% erbyn 2050, sydd â'r nod o helpu i sbarduno twf gweithgarwch cludo llwythi ar y rheilffyrdd, er mwyn cydnabod manteision economaidd ac amgylcheddol enfawr y sector.

Mae'r llywodraeth yn cydnabod bod cerbydau rheilffyrdd yn rhan bwysig o'r gwaith o ddarparu gwasanaethau i deithwyr. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn nodi sut y bydd yn ymdrin â cherbydau rheilffyrdd drwy'r broses cynllunio busnes.

## Y berthynas rhwng Rheilffyrdd Prydain Fawr a chyrff eraill

Nodwyd mai natur ddarniog y diwydiant oedd achos sylfaenol llawer o'r gwendidau yng Nghynllun y Rheilffyrdd. Drwy greu un corff sy'n atebol am y sector cyfan, a rhoi trefniadau llywodraethu cadarn a rheolaethau digonol ar waith, bydd hynny'n newid y strwythur yn sylfaenol fel y bydd modd ymdrin ag aneffeithlonrwydd a gwendidau yn haws.

Rydym yn croesawu'r gefnogaeth i'n cynnig i greu meddwl arweiniol annibynnol drwy sefydlu Rheilffyrdd Prydain Fawr. Byddwn yn ei gwneud yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr ymgymryd â gwaith cynllunio busnes integredig i gefnogi hyn. O dan ddeddfwriaeth, byddai'n rhaid i Rheilffyrdd Prydain Fawr baratoi a diweddarau cynlluniau buses integredig 5 mlynedd, a fydd yn cynllunio ac yn blaenoriaethu gweithgareddau o ran y cledrau a'r trenau. Bydd y cynlluniau hefyd yn ystyried anghenion defnyddwyr y rheilffyrdd, a fydd, ynghyd â'r gofyniad statudol, yn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i fod yn 'feddwl arweiniol'. Rheilffyrdd Prydain Fawr fydd yn rheoli'r rheilffyrdd yn weithredol o ddydd i ddydd. Nodir y ffordd rydym yn bwriadu ymdrin â gwaith cynllunio busnes a chyllido Rheilffyrdd Prydain Fawr yn yr ateb i gwestiwn 16.

Mae'r Ysgrifennydd Gwladol yn atebol yn ddemocrataidd i'r Senedd ac ef/hi fydd unig gyfranddaliwr Rheilffyrdd Prydain Fawr. Felly, cyhyd ag y bydd y rheilffyrdd yn cael cymhorthdal gan drethdalwyr, ym marn y llywodraeth, dylai'r Ysgrifennydd Gwladol chwarae rôl yn y gwaith o bennu'r blaenoriaethau hirdymor a'r amlen gyllido i'r rheilffyrdd. Ni ddylai hyn danseilio rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr fel y meddwl arweiniol. Gan weithio'n agos gyda'r adran, bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn datblygu Strategaeth Hirdymor ar gyfer y Rheilffyrdd yn seiliedig ar flaenoriaethau hirdymor yr Ysgrifennydd Gwladol i'r rheilffyrdd a'i rhoi ar waith. Mae Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan weithio'n agos gyda rhanddeiliaid, yn parhau i ddatblygu gwaith ar y fersiwn gyntaf o'r Strategaeth honno. Bydd llinellau atebolrwydd clir rhwng yr Ysgrifennydd Gwladol a Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael eu hategu gan fframwaith llywodraethu cadarn.

Ein bwriad yw y bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn pennu'r blaenoriaethau a'r weledigaeth strategol ar gyfer y rheilffyrdd drwy waith cynllunio hirdymor, y broses cynllunio busnes, a hefyd drwy ddulliau megis cyfarwyddiadau a chanllawiau. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn datblygu'r strategaeth weithredol ac yn ei rhoi ar waith, yn pennu'r amcanion a'r safonau canolog ac yn cydgysylltu gwaith cynllunio, y rhwydwaith a gweithredu'r rheilffyrdd o ran y cledrau a'r trenau. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr, fel awdurdod masnachfreinio, hefyd yn gyfrifol am fanyleb gwasanaethau trên a gcontractir, eu caffael a'u rheoli dros oes y contract, yn lle'r Ysgrifennydd Gwladol. Wrth lunio cyfundrefn lywodraethu Rheilffyrdd Prydain Fawr, bydd yr adran yn ystyried ffyrdd o sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cydweithio'n effeithiol â rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys awdurdodau lleol, cwsmeriaid allweddol a phartïon cytundebol Rheilffyrdd Prydain Fawr, wrth iddo fynd ati i roi ei strategaeth weithredol ar waith.

Yr Ysgrifennydd Gwladol, fel unig gyfranddaliwr Rheilffyrdd Prydain Fawr, fydd yn gyfrifol yn y pen draw am ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif. Fel cyfranddaliwr, bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn chwarae rôl yn y gwaith o bennu amcanion lefel uchel Rheilffyrdd Prydain Fawr a bydd yn gallu gofyn am wybodaeth ynglŷn â sut mae Rheilffyrdd Prydain Fawr yn perfformio yn eu herbyn. Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu fel corff sy'n gwarchod arian cyhoeddus yn effeithiol a bydd hefyd yn chwarae rôl i sicrhau bod cadeirydd a bwrdd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn meddu ar y sgiliau a'r galluoedd cywir (gan gynnwys cymryd rhan yn y broses o

benodi Bwrdd Rheilffyrdd Prydain Fawr a dwyn y cadeirydd i gyfrif am y ffordd y mae Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cyflawni ei amcanion). Yr Ysgrifennydd Gwladol fydd yn dyroddi trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn gyfrifol am oruchwylio'r diwydiant cyfan yn annibynnol ac am ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn erbyn y drwydded mewn ffordd dryloyw. Bydd hefyd yn parhau i ddwyn trwyddedeion eraill yn y diwydiant i gyfrif yn erbyn rhwymedigaethau eu trwyddedau hwythau. Bydd Ffocws ar Drafnidiaeth yn gweithredu fel cynghorydd ac yn arbenigwr, yn cynrychioli buddiannau teithwyr drwy ddwyn y diwydiant rheilffyrdd i gyfrif. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr hefyd yn gyfrifol am fonitro ei berfformiad mewn ffordd dryloyw ac yn hunangofnodi unrhyw broblemau.

Ein bwriad yw y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu o dan drwydded sy'n cael ei dyroddi gan yr Ysgrifennydd Gwladol a'i orfodi gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd y bydd gan yr Ysgrifennydd Gwladol a'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd y pŵer i'w ddiwygio drwy gynnal ymgynghoriad statudol 28 diwrnod. Dim ond gyda chydsyniad Rheilffyrdd Prydain Fawr y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn gallu diwygio'r drwydded. Bydd y drwydded yn nodi'r amodau y bydd yn rhaid i Rheilffyrdd Prydain Fawr gydymffurfio â nhw wrth ymgymryd â'i rôl. Bydd ymgynghoriad ar y drwydded, a fydd yn rhoi cyfle i bartïon eraill a'r cyhoedd wneud sylwadau a dylanwadu. Bydd gan Rheilffyrdd Prydain Fawr yr adnoddau a'r cymhellion drwy'r cynllun busnes i nodi'r dull gorau o gyflawni ar ran teithwyr a chwsmeriaid cludo llwythi. Bydd cyfarwyddiadau a chanllawiau yn chwarae rôl gyflenwol, sy'n caniatáu i'r Ysgrifennydd Gwladol gyfarwyddo a chynghori Rheilffyrdd Prydain Fawr os oes angen, gan sicrhau ei fod yn ymateb yn briodol i amgylchiadau ac yn cyflawni'r blaenoriaethau cywir.

Rydym yn ystyried sut y gallwn adeiladu ar y gwaith presennol i helpu'r diwydiant i gydweithio mewn modelau yn y dyfodol. Rydym wedi ymateb i bryderon ynglŷn â sut y byddai safbwyntiau awdurdodau trafndiaeth lleol a rhanbarthol yn cael eu hystyried yng nghwestiwn 2.

Rydym yn awyddus i sicrhau y gall Rheilffyrdd Prydain Fawr ddiwygio'r diwydiant mor gyflym â phosibl. Er mwyn cefnogi hyn, rydym wedi sefydlu Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr, sef sefydliad sydd wedi bod yn cynllunio ar gyfer dyfodol Rheilffyrdd Prydain Fawr. Mae'r Tîm Pontio wedi bod yn manteisio ar alluoedd ym mhob rhan o'r diwydiant rheilffyrdd a thu hwnt ac mae wedi meithrin ei allu strategol i gefnogi diwygiadau. Mae Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr hefyd yn gweithredu fel sbardun i newid diwylliant yn y diwydiant, gan helpu dros amser i feithrin gallu ac adnoddau bwrdd cyntaf Rheilffyrdd Prydain Fawr a chefnogi ethos clir sy'n canolbwyntio ar y cwsmer fel y gall greu ei hunaniaeth ei hun, ar wahân i Network Rail.

Er mwyn osgoi proses gymhleth o drosglwyddo asedau a staff, ein bwriad yw y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael ei ffurfio o strwythur corfforaethol Network Rail. Rydym ond yn gwneud hyn am resymau ymarferol yn unig. Rydym yn benderfynol y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn endid newydd, gydag ymagwedd newydd, a systemau atebolrwydd newydd a fydd yn sail i'r corff newydd. Caiff arweinwyr newydd eu recriwtio a bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn datblygu hunaniaeth unigryw a diwylliant sy'n canolbwyntio'n well ar y cwsmer drwy ddenu sgiliau a thalent o bob rhan o'r diwydiant a thu hwnt.

Yr Ysgrifennydd Gwladol fydd yn penodi'r cadeirydd a'n disgwyliad hefyd yw y bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn chwarae rôl ymgynghorol ffurfiol yn y broses o benodi

swyddogion anweithredol i Fwrdd Rheilffyrdd Prydain Fawr er mwyn sicrhau arweinyddiaeth briodol i greu diwylliant gwahanol. Gweler cwestiwn 13 am ragor o fanylion am Lywodraethu Corfforaethol.

## Cwestiwn 2 - Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu er budd y cyhoedd

### Y cynigion

Yn yr ymgynghoriad nodwyd y bydd dyletswydd gyffredinol ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyflawni ei swyddogaethau a gweithredu er budd y cyhoedd, mewn ffordd sy'n cydbwysu nifer o ffactorau sydd i'w nodi yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Nodwyd y byddai hyn yn cynnwys dyletswydd i weithredu mewn modd sy'n sicrhau'r gwerth cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl ym marn Rheilffyrdd Prydain Fawr (fel y'i diffinnir gan yr Ysgrifennydd Gwladol) o'r defnydd o'r rhwydwaith. Hefyd, gwnaethom ddweud y byddai'r ffactorau hyn yn debygol o gynnwys:

- manteision i deithwyr ar y rheilffyrdd, nawr ac yn y dyfodol;
- manteision hyrwyddo a thyfu gweithgarwch cludo llwythi ar y rheilffyrdd;
- manteision o ganlyniad i wella hygyrchedd;
- manteision i gymunedau, rhanbarthau, yr economi a'r gadwyn gyflenwi;
- effeithiau ar yr amgylchedd;
- manteision o ganlyniad i hyrwyddo effeithlonrwydd, fforddiadwyedd a gwerth i deithwyr, trethdalwyr a chyllidwyr y rheilffyrdd.

**Gwnaethom ofyn a oes unrhyw ffactorau eraill y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr eu cydbwysu a'u hystyried fel rhan o'i ddyletswydd gyffredinol i weithredu er budd y cyhoedd, gan eich gwahodd i esbonio'ch barn.**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

#### **Diffinio'r ddyletswydd i weithredu er budd y cyhoedd – gwerth cymdeithasol ac economaidd**

Cytunodd ymatebwyr â'r syniad y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr weithredu er budd y cyhoedd. Roedd ymatebwyr yn gefnogol ar y cyfan i'r ffactorau arfaethedig i'w hystyried, a restrir uchod. Nododd rhai ymatebwyr fod angen manylion ychwanegol am y ffactorau arfaethedig er mwyn cael mwy o eglurder ynglŷn â'r manteision bwriadedig. Awgrymwyd hefyd y dylid blaenoriaethu pan fydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ystyried y ffactorau hyn.

Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo bod y diffiniadau o weithredu er budd y cyhoedd a'r dyletswyddau a'r ffactorau cysylltiedig yn rhy annelwig. Awgrymwyd y dylai'r Ysgrifennydd Gwladol ymgynghori â chyrrff cyhoeddus a phreifat er mwyn cael eglurder ynglŷn â'r diffiniad o werth cymdeithasol ac economaidd. Mynegwyd y farn hefyd, wrth sicrhau'r gwerth cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl, y dylai hefyd fod yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr sicrhau'r gwerth amgylcheddol mwyaf posibl.

#### **Ffactorau eraill i'w hystyried**

Roedd ychydig o'r ymatebwyr yn awyddus i weld Rheilffyrdd Prydain Fawr yn datblygu system drafnidiaeth aml-ddull gydlynol fel ffordd o annog teithio integredig, lleihau

rhwystrau i deithwyr a chefnogi'r amcanion amgylcheddol ehangach ac yn teimlo y dylai hyn gael ei ychwanegu at y ffactorau sydd i'w hystyried gan Rheilffyrdd Prydain Fawr. Codwyd y pwynt na ddylai penderfyniadau Rheilffyrdd Prydain Fawr gael effaith negyddol ar deithwyr i feysydd awyr.

Roedd rhai ymatebwyr o'r farn y dylai fod yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr roi mwy o ystyriaeth i deithwyr sydd ag anghenion hygyrchedd amrywiol.

Roedd rhai ymatebwyr o'r farn y dylai fod yn ofynnol hefyd i Rheilffyrdd Prydain Fawr ystyried ffactorau sy'n ymwneud â'r sector preifat, megis sicrhau cadernid, galluogrwydd, a chynhyrchiant y gadwyn gyflenwi. Roedd cynyddu'r defnydd o'r rheilffyrdd hefyd yn cael ei ystyried yn ffordd o hybu'r economi a hyrwyddo buddsoddiad gan y sector preifat.

Cynigiodd rhai ymatebwyr y dylai fod yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr weithredu mewn ffordd dryloyw. Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylai tryloywder fod yn ofyniad penodol o ran prosesau gwneud penderfyniadau integredig Rheilffyrdd Prydain Fawr. Nododd rhai ymatebwyr y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr ystyried effaith ei benderfyniadau ar bartïon eraill (gan gynnwys rhwydweithiau, rheolwyr seilwaith a gweithredwyr cludo llwythi eraill), gan dynnu sylw at yr angen i roi mesurau diogelu digonol ar waith i sicrhau nad yw gweithredwyr nad ydynt yn dod o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael eu cadw allan o'r farchnad.

## **Rhyngweithio Rheilffyrdd Prydain Fawr ag awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol**

Gofynnodd rhai ymatebwyr am fwy o eglurder ynglŷn â sut y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn rhyngweithio ag awdurdodau trafndiaeth lleol neu ranbarthol, gan awgrymu gofyniad statudol ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i ymgynghori â chyrrff trafndiaeth is-genedlaethol ac awdurdodau lleol ar faterion sy'n ymwneud â seilwaith a gwasanaethau i deithwyr, gan ystyried strategaethau trafndiaeth lleol.

## **Ein hymateb**

Rydym yn croesawu'r diddordeb mewn nodi'r amrywiol ffactorau y bydd angen i Rheilffyrdd Prydain Fawr eu hystyried. Bydd yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr, fel corff cyhoeddus, weithredu er budd y cyhoedd. Ein bwriad yw y bydd swyddogaethau a dyletswyddau Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael eu diffinio drwy ddeddfwriaeth bresennol a deddfwriaeth newydd ac y bydd rhagor o fanylion n cael eu nodi yn ei drwydded. Bydd y ddeddfwriaeth bresennol yn parhau i fod yn sail i ddyletswyddau Rheilffyrdd Prydain Fawr o ran diogelwch a bydd yn nodi swyddogaethau Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan gynnwys ei swyddogaethau fel rheolwr seilwaith. Bydd deddfwriaeth newydd yn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i ymgymryd â rôl yr awdurdod masnachfreinio. Bydd trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cynnwys swyddogaethau a dyletswyddau ychwanegol sydd eu hangen er mwyn iddo gyflawni ei rôl. Ein bwriad yw y bydd dyletswydd Rheilffyrdd Prydain Fawr i weithredu er budd y cyhoedd yn cael ei diffinio mewn nifer o ffyrdd, a esbonnir yn fanylach isod.



## **Diffinio'r ddyletswydd i weithredu er budd y cyhoedd – gwerth cymdeithasol ac economaidd**

Bydd prif gwmni gweithredu Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gorff cyhoeddus anadrannol a bydd rhwymedigaeth arno i weithredu er budd y cyhoedd. Mae'n rhaid iddo gydymffurfio ag egwyddorion Rheoli Arian Cyhoeddus, Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus a Deddf Hawliau Dynol 1998. Bydd yn rhaid iddo hefyd gydymffurfio â deddfwriaeth iechyd a diogelwch. Bydd yn rhaid i'r corff cyhoeddus hwn weithredu'n gyfreithlon ac yn rhesymol a bydd ei weithredoedd yn destun craffu drwy heriau cyfraith gyhoeddus yn y llysoedd. Nid ydym yn cynnig dyletswydd ddeddfwriaethol ychwanegol ar y corff i weithredu er budd y cyhoedd.

Mae'r llywodraeth yn nodi y bydd angen gwneud y ddyletswydd ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i sicrhau'r gwerth cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl yn fwy eglur. Ein bwriad yw y bydd y ddeddfwriaeth yn cael ei llunio i'w gwneud yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Gwladol ddrafftio trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y fath fodd ag y bydd yn rhaid iddi gynnwys amod i sicrhau'r budd cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl o weithrediad y rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr, ac i'w gwneud yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr gyflawni'r amod hwn i'r graddau y mae'n ymarferol o fewn yr adnoddau sydd ar gael.

Bydd angen i'r llywodraeth sicrhau bod y ddyletswydd ar yr Ysgrifennydd Gwladol yn cael ei chyflawni wrth ddrafftio amod manwl yn y drwydded. Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn ymgynghori ar y drwydded ddrafft cyn i'r drwydded gael ei dyroddi.

Gofynnodd rhai ymatebwyr am i werth amgylcheddol gael ei gynnwys fel rhan o'r gwerth cymdeithasol ac economaidd. Ein bwriad yw y bydd yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Gwladol drwy ddeddfwriaeth gynnwys amod trwydded ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i roi sylw i'r amgylchedd wrth arfer ei swyddogaethau. Trafodir hyn yn fanylach yn yr ymateb i gwestiwn 14.

## **Ffactorau eraill i'w hystyried**

Rydym wedi nodi'r ffactorau ychwanegol yr awgrymwyd y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr eu hystyried wrth weithredu er budd y cyhoedd. Byddwn yn ystyried y rhain wrth ddatblygu trwydded arfaethedig Rheilffyrdd Prydain Fawr a dulliau llywodraethu eraill ac fel y'i nodir isod.

O ran yr awgrym y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr fod yn gyfrifol am system drafnidiaeth aml-ddull gydlynol, byddai hyn yn gofyn am newidiadau sylweddol i ddeddfwriaeth sydd y tu allan i gwmpas yr ymgynghoriad hwn. Canolbwyntiodd yr ymgynghoriad ar y ddeddfwriaeth sydd ei hangen i ddarparu rheolwr seilwaith integredig ac awdurdod masnachfreinio. Fodd bynnag, byddwn yn ystyried i ba raddau y dylai fod rhwymedigaeth ar Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol i ystyried sut y gellid annog teithio integredig wrth i ni ddatblygu rhwymedigaethau trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Gellid gwireddu hyn drwy ei gydweithio â darparwyr gwasanaethau trafndiaeth eraill a thrwy fanteisio ar dechnoleg i wella gwasanaethau ar-lein ac integreiddio trefniadau tocynnu i gynnig taith wych o'r dechrau i'r diwedd i deithwyr.

Am ein bod yn cydnabod pwysigrwydd sbarduno newid, ein bwriad yw y bydd yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Gwladol drwy ddeddfwriaeth gynnwys amod trwydded ar Rheilffyrdd Prydain

Fawr i ystyried anghenion pobl anabl wrth arfer ei swyddogaethau. Mae Cwestiynau 20 a 21 hefyd yn nodi sut y bydd y llywodraeth yn ymdrin â hygyrchedd.

O ran ffactorau sy'n ymwneud â thwf y sector preifat, mae'r llywodraeth yn cefnogi cadwyn gyflenwi amrywiol, ffyniannus a chystadleuol yn y sector preifat a all ddiwallu anghenion cwsmeriaid a threthdalwyr. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael y dasg o gefnogi hyn drwy ei strategaeth 30 mlynedd i roi hyder i'r diwydiant a buddsoddwyr a thrwy adfer rhaglen dreigl reolaidd o gystadlaethau am Gontractau Gwasanaethau i Deithwyr. Un ffactor allweddol arall a fydd yn sbarduno twf y sector preifat yw'r berthynas bwysig â'r gadwyn gyflenwi. Bydd cadernid, galluogrwydd a chynhyrchiant y gadwyn gyflenwi yn cael ei ffurfio drwy'r ffordd y mae Rheilffyrdd Prydain Fawr a'i weithredwyr yn ymdrin â chaffael ac amlygrwydd cyfleoedd yn y dyfodol i ymgynnig am waith.

Rydym yn cytuno y dylai fod disgwyl i Rheilffyrdd Prydain Fawr weithredu mewn ffordd dryloyw, ond nid ydym yn cytuno bod hyn yn gofyn am ddeddfwriaeth ychwanegol. Fel corff cyhoeddus, bydd disgwyl i Rheilffyrdd Prydain Fawr weithredu a gwneud penderfyniadau mewn ffordd dryloyw. Ceir gofynion penodol ynglŷn â thryloywder penderfyniadau ar fynediad a nodir yn fanwl yng nghwestiwn 16. Byddai'n fwy priodol cynnwys gofynion i weithredu'n dryloyw mewn sefyllfaoedd penodol yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr nag mewn deddfwriaeth. Yna, byddent yn cael eu goruchwyllo a'u gorfodi gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Ymdrinnir â'r gofyniad ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i ystyried ei effaith ar bartïon eraill, gan gynnwys cludo llwythi, yn ei broses gwneud penderfyniadau ac i sicrhau bod gweithredwyr nad ydynt yn dod o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gallu cynllunio a datblygu eu busnesau ac nad ydynt yn cael eu cadw allan o'r farchnad yng nghwestiwn 6.

### **Rhyngweithio rhwng Rheilffyrdd Prydain Fawr ac awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol**

Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn rhoi mwy o gyfle i arweinwyr lleol leisio eu barn drwy gytundebau partneriaeth a fydd yn rhoi cyfleoedd i gael mwy o ddylanwad ar bethau fel tocynnau, gwasanaethau a gorsafoedd lleol. Nid oes angen deddfwriaeth sylfaenol ar gyfer y partneriaethau hyn, heblaw am y deddfwriaeth sydd ei hangen i sefydlu Rheilffyrdd Prydain Fawr. Mae'r adran wedi comisiynu Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr i ddatblygu dull o ymdrin â phartneriaethau ac ymgysylltu'n lleol, ac mae trafodaethau â rhanddeiliaid sy'n awdurdodau lleol a chyfun yn mynd rhagddynt. Mae hyn yn cynnwys partneriaethau rheilffyrdd rhwng Rheilffyrdd Prydain Fawr a sefydliadau maerol datganoledig Lefel 3 a Lefel 4, a chyflwyno Bargeinion Datblygu Dyfnach Braenaru i wireddu'r uchelgais o integreiddio trafndiaeth aml-ddull ym Manceinion Fwyaf a Gogledd Canolbarth Lloegr. Bydd y bargeinion braenaru hyn yn rhoi ysgogwyr polisi dyfnach ac ychwanegol i awdurdodau gyflawni eu blaenoriaethau. Bydd y bargeinion braenaru yn cynnig glasbrint i ardaloedd eraill ei ddilyn. Mae'r model partneriaethau ar gam cynnar yn ei ddatblygiad ac mae penderfyniadau ynglŷn â sut y caiff partneriaethau eu hasesu yn dal i gael eu hystyried.

## Cwestiwn 3 - Gweinyddiaethau Datganoledig yn Dirprwyo eu Hawdurdod Contractio

### Y cynigion

Er mwyn cefnogi cydweithrediad agosach â Rheilffyrdd Prydain Fawr, yn yr ymgynghoriad, cynigiwyd pŵer i alluogi Gweinidogion Cymru a/neu Weinidogion yr Alban i ddirprwyo eu hawdurdod contractio dros wasanaethau datganoledig i deithwyr i Rheilffyrdd Prydain Fawr, ar yr amod bod y telerau dirprwyo yn dderbyniol i'r gweinidogion yn y weinyddiaeth ddatganoledig/gweinyddiaethau datganoledig a'r Ysgrifennydd Gwladol fel ei gilydd. Ni fyddai'r cynnig hwn yn ei gwneud yn ofynnol i ddirprwyo yn y fath fodd ond byddai'n ei gwneud yn bosibl iddo ddigwydd yn y dyfodol pe bai Gweinidogion Cymru a/neu Weinidogion yr Alban yn penderfynu gwneud hynny.

Yn yr ymgynghoriad, nodwyd na fydd pwerau, rolau na chyfrifoldebau Llywodraeth Cymru na Llywodraeth yr Alban yn lleihau ac y byddant yn parhau i arfer eu pwerau presennol a bod yn atebol yn ddemocrataidd amdanynt.

### Felly, gofynnwyd:

**A ydych chi'n cefnogi'r cynnig i gynnwys pŵer mewn deddfwriaeth sylfaenol sy'n galluogi Gweinidogion Cymru a Gweinidogion yr Alban i ddirprwyo eu hawdurdod contractio i Rheilffyrdd Prydain Fawr, ar yr amod bod y telerau dirprwyo yn dderbyniol i'r gweinidogion yn y weinyddiaeth ddatganoledig/gweinyddiaethau datganoledig a'r Ysgrifennydd Gwladol fel ei gilydd? Rydym yn eich gwahodd i esbonio'ch barn.**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Roedd y mwyafrif o'r rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn gefnogol i'r cynnig hwn, gyda rhai ymatebwyr yn cytuno'n benodol fod y cynnig yn rhoi mwy o hyblygrwydd yn y dyfodol ac yn nodi manteision rheilffyrdd integredig megis prosesau gwneud penderfyniadau a gwaith cynllunio strategol mwy cydgysylltiedig.

Mae safbwyntiau ac ystyriaethau'r rhai sy'n gweithredu o fewn y gweinyddiaethau datganoledig yn arbennig o bwysig. Ymatebodd Trafnidiaeth Cymru fod yr opsiwn o ganiatáu i Lywodraeth Cymru ddefnyddio gwasanaethau Rheilffyrdd Prydain Fawr yn synhwyrol er mwyn osgoi sefyllfa lle y byddai deddfwriaeth yn atal trefniadau o'r fath pe bai Llywodraeth Cymru yn dymuno mynd ar drywydd hynny. Cynigiodd hefyd y dylai'r pŵer i ddirprwyo fod yn gilyddol er mwyn caniatáu i Lywodraeth Cymru (gan gynnwys drwy ei hasiant Trafnidiaeth Cymru) yn yr un modd ddarparu gwasanaethau o'r fath i Rheilffyrdd Prydain Fawr lle y gall hyn gynnig, er enghraifft, well gwerth am arian neu fanteision i gwsmeriaid. Nid ymatebodd Transport Scotland i'r ymgynghoriad.

Ysgrifennodd y Gweinidog blaenorol dros y Rheilffyrdd, Wendy Morton, at Weinidogion Cymru a Gweinidogion yr Alban ar wahân yn croesawu eu syniadau ar y cynigion a nodwyd yn yr ymgynghoriad. Mae'r Ysgrifennydd Gwladol a'r Gweinidog dros y Rheilffyrdd wedi parhau â thrafodaethau â Gweinidogion Cymru a Gweinidogion yr Alban. Rhoddodd Llywodraeth Cymru her ddefnyddiol o ran datganoli ar bob agwedd ar drawsnewid y

rheilffyrdd. Ar gyfer y cynnig penodol hwn, er i Lywodraeth Cymru fynegi barn debyg i Trafnidiaeth Cymru, nododd yn glir fod angen amlinellu rolau a chyfrifoldebau pob parti, gan gynnwys rheolaethau llywodraethu priodol cyn y gallai ystyried defnyddio pwerau o'r fath. Nid ymatebodd Gweinidogion yr Alban.

Yn yr holl ymatebion a gafwyd, gwelwyd nifer o themâu cyffredin.

### **Manteision integreiddio**

Gwnaeth rhai o'r ymatebwyr hynny a oedd yn cytuno â'r cynnig hwn gytuno drwy gyfeirio at y manteision y gallai rheilffyrdd mwy integredig eu cynnig, gan gynnwys mwy o waith cynllunio strategol ar seilwaith a gwasanaethau i deithwyr a phrosesau gwneud penderfyniadau mwy cydgysylltiedig. Mae'n bosibl y bydd integreiddio pellach yn ei gwneud yn bosibl i sefydliadau wneud gwell defnydd o adnoddau ac arbenigedd a rennir. Roedd y rhai a oedd yn dadlau o blaid mwy o integreiddio yn teimlo bod y cynnig hwn yn rhoi hyblygrwydd priodol pe bai'r gwledydd datganoledig yn dymuno integreiddio ymhellach ar unrhyw adeg yn y dyfodol.

### **Beth mae hyn yn ei olygu o ran y setliadau datganoli presennol a rôl y sector cyhoeddus a cheisiadau am fwy o fanylion**

O blith y rhai a oedd yn anghytuno â'r cynnig, unigolion yn hytrach na sefydliadau oedd llawer ohonynt, a oedd yn anghytuno ar y sail eu bod yn credu y byddai hyn yn mynd â phŵer oddi wrth y gweinyddiaethau datganoledig ac yn eu rhwymo i ddewisiadau a wnaed gan weinyddiaethau blaenorol neu'r Ysgrifennydd Gwladol. Pwysleisiodd ymatebwyr na ddylai dirprwyo fod yn orfodol ac na ddylai leihau'r setliadau datganoli i Gymru a'r Alban. Nododd ymatebwyr hefyd y byddai'n bwysig bod modd i'r gweinyddiaethau datganoledig ddirymu unrhyw drefniant dirprwyo roeddent wedi ymrwymo iddo.

Roedd rhai ymatebwyr, yr oedd llawer ohonynt hefyd yn credu y byddai'r cynnig hwn yn mynd â phwerau oddi wrth y gweinyddiaethau datganoledig, yn pryderu y byddai cytundeb i ddirprwyo yn cyfyngu ar allu'r gweinyddiaethau datganoledig i 'ailwladoli' eu rheilffyrdd neu gynyddu rôl y sector cyhoeddus. Tynnodd llawer sylw at y gwahaniaethau gwleidyddol rhwng y gweinyddiaethau datganoledig a Llywodraeth y DU hefyd.

Nododd rhai ymatebwyr fod y cynnig yn rhy lefel uchel a phenagored ac nad oedd yn rhoi digon o fanylion ynglŷn â sut y byddai unrhyw ddirprwyo yn gweithio'n ymarferol.

### **Beth mae hyn yn ei olygu i gyrff rheilffyrdd datganoledig eraill**

Holodd rhai ymatebwyr pam roedd y cynnig hwn ond yn ymestyn i Gymru a'r Alban ac nad oedd yn cynnwys awdurdodau rheilffyrdd datganoledig yn Lloegr yn ogystal.

## Ein hymateb

### Manteision integreiddio

Mae'n bleser gennym weld bod cymaint o'r ymatebwyr nid yn unig yn cytuno â'r cynnig hwn ond eu bod hefyd yn cydnabod y manteision y gall rheilffyrdd mwy integredig eu cynnig. Un o ymrwymadau pwysig Cynllun y Rheilffyrdd oedd cryfhau rheilffyrdd datganoledig drwy gydweithio agosach â Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan wella gwasanaethau, cysondeb a chydgyssylltu ledled y wlad. Mae Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr eisoes wedi dechrau meithrin cydberthnasau gwaith pwysig â chyrrff rheilffyrdd datganoledig, gan gynnwys Trafnidiaeth Cymru a Transport Scotland a thrwy ei waith dylunio sefydliadol bydd yn rhoi eglurder i'r diwydiant a rhanddeiliaid ynglŷn â'i rôl a'i gyfrifoldebau a lle mae'r atebolrwyddau ar draws y rhwydwaith.

Er mwyn ategu'r ymrwymiad yng Nghynllun y Rheilffyrdd a gwaith parhaus Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr, mae'n bwysig nad yw ein cynigion ar gyfer deddfwriaeth yn atal cyfleoedd i ddwysáu'r broses integreiddio lle mae hyn yn fuddiol i bawb.

### Beth fyddai hyn yn ei olygu o ran y setliadau datganoli presennol a cheisiadau am ragor o fanylion

Mae'r llywodraeth wedi bod yn glir y bydd y gweinyddiaethau datganoledig yn parhau i arfer eu pwerau presennol, bod yn gyfrifol am y rolau a'r cyfrifoldebau presennol a bod yn atebol yn ddemocrataidd amdanynt. Nid yw'r cynnig hwn yn newid hynny ond mae'n rhoi hyblygrwydd ychwanegol i'r gweinyddiaethau datganoledig nad oes ganddynt ar hyn o bryd.

Byddai'r ddeddfwriaeth newydd yn caniatáu i Weinidogion Cymru a Gweinidogion yr Alban wneud trefniadau i Rheilffyrdd Prydain Fawr arfer swyddogaethau masnachfreinio ar eu rhan drwy gytundeb asiantaeth. Bydd y ddeddfwriaeth yn nodi'n glir mai'r gweinyddiaethau datganoledig fydd yn gyfrifol yn y pen draw am y swyddogaethau a ddirprwyir i Rheilffyrdd Prydain Fawr ac ni fydd yn effeithio ar gyfrifoldeb gweinidogion i arfer eu swyddogaethau.

Bydd yn bwysig bod yr Ysgrifennydd Gwladol yn fodlon ar unrhyw drefniant gan mai ein bwriad yw mai corff hyd braich o dan yr Adran Drafnidiaeth a chorff y mae'r Ysgrifennydd Gwladol yn unig gyfrandaliwr iddo fydd Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Ein bwriad yw y bydd y ddeddfwriaeth hefyd yn glir bod yn rhaid i unrhyw drefniant asiantaeth nodi o dan ba amgylchiadau y caiff y cytundeb ei amrywio neu ei ddirymu. Cyn ymrwymo i unrhyw gytundeb, bydd y ddeddfwriaeth yn glir bod yn rhaid ymgynghori ar gytundeb asiantaeth ac, unwaith y cytunir arno, ei gyhoeddi. Drwy hyn bydd sicrwydd ynglŷn â rôl a chyfrifoldeb pob parti a sicrwydd i'r diwydiant yn fwy cyffredinol.

Er ein bod yn cydnabod nad yw'r cynnig hwn yn nodi sut beth fyddai unrhyw gytundeb i ddirprwyo swyddogaethau masnachfreinio, mae hwn yn ddewis bwriadol er mwyn cynnig hyblygrwydd a diogelu'r ddarpariaeth rhag datblygiadau yn y dyfodol.

Bydd pwerau, rolau a chyfrifoldebau'r gweinyddiaethau datganoledig yn cael eu parchu, gan gynnwys lle mae hyn yn rhoi hyblygrwydd i Lywodraeth Cymru neu Lywodraeth yr

Alban gynnwys y sector cyhoeddus. Fel y nodir, bydd angen i union delerau unrhyw drefniant fod yn dderbyniol i Weinidogion Cymru neu Weinidogion yr Alban, yr Ysgrifennydd Gwladol a Rheilffyrdd Prydain Fawr fel ei gilydd, gan gynnwys dymuniadau gweinidogol o ran sut y gallai Rheilffyrdd Prydain Fawr ryngweithio â'r sector cyhoeddus a'r sector preifat o dan y setliadau datganoli presennol.

### **Beth mae hyn yn ei olygu i gyrff rheilffyrdd datganoledig eraill**

Mae'r setliadau rheilffyrdd datganoledig i Gymru a'r Alban yn wahanol i'r rhai ar gyfer awdurdodau rheilffyrdd datganoledig yn Lloegr. Mae gan Weinidogion Cymru a Gweinidogion yr Alban bwerau masnachfreinio datganoledig fel y'u nodwyd yn adran 23 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993. Mae adran 23 yn darparu y caiff gwasanaethau i deithwyr eu dynodi'n wasanaethau wedi'u masnachfreinio a gaiff eu darparu yn unol â chytundebau masnachfrait.

Er mwyn i wasanaethau i deithwyr gael eu darparu neu eu contractio gan awdurdodau rheilffyrdd datganoledig yn Lloegr, mae'n rhaid iddynt gael eu hesemptio rhag y gyfundrefn fasnachfreinio o dan adran 24 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993. Fel arfer, bydd gwasanaethau sydd wedi cael eu hesemptio o dan adran 24 ac sy'n cael eu darparu neu eu caffael gan gorff heblaw am awdurdod masnachfreinio yn cael eu darparu o dan contract a elwir yn "gonsesiwn" a osodir gan yr awdurdod trafniadaeth datganoledig. Telir ffi i ddeiliaid consesiwn i redeg y gwasanaeth ac nid ydynt yn ddarostyngedig i'r un amodau â masnachfreinwyr o dan adran 23. Fel y'i nodwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd, bydd y fath wasanaethau datganoledig yn parhau ac ni fydd ein cynigion yn effeithio arnynt.

Gan nad yw'r awdurdodau rheilffyrdd datganoledig yn Lloegr yn ddarostyngedig i'r un gofynion deddfwriaethol â Gweinidogion Cymru na Gweinidogion yr Alban, ni fyddai'n briodol cynnwys awdurdodau rheilffyrdd datganoledig yn Lloegr yn y cynnig hwn. Fel y nodwn mewn ymateb i gwestiwn 2, ein bwriad yw y bydd awdurdodau lleol yn Lloegr, rhai gyda a heb gyfrifoldebau contractio datganoledig, yn cael cyfle i gytuno ar bartneriaethau â Rheilffyrdd Prydain Fawr a fydd yn ei gwneud yn bosibl iddynt gael mwy o ddylanwad ar arlwy'r rheilffyrdd yn lleol.

## Cwestiwn 4 - Dyfarniad Uniongyrchol i Weithredwr yn y Sector Cyhoeddus o dan Amgylchiadau Penodedig

### Y cynigion

Mae Cynllun y Rheilffyrdd yn nodi sut y bydd y dull masnachfreinio blaenorol yn cael ei ddisodli gan genhedlaeth newydd o Gontractau Gwasanaethau i Deithwyr â phartneriaid preifat sy'n gweithredu trenau o dan fodel wedi'i gontractio. Fel rhan o'r newid hwn, bydd y rhan fwyaf o'r pwerau a'r cyfrifoldebau a ddelir gan yr Ysgrifennydd Gwladol fel yr awdurdod masnachfreinio o dan Ddeddf Rheilffyrdd 1993 yn trosglwyddo i Rheilffyrdd Prydain Fawr, sy'n golygu y caiff y Contractau Gwasanaethau i Deithwyr eu goruchwyllo a'u caffael gan Rheilffyrdd Prydain Fawr fel awdurdod masnachfreinio.

Ar hyn o bryd, mae adran 25 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 yn atal yr Ysgrifennydd Gwladol rhag dyfarnu masnachfreintiau i weithredwyr yn y sector cyhoeddus. Unwaith y daw Rheilffyrdd Prydain Fawr yn awdurdod masnachfreinio, byddai adran 25, pe na bai'n cael ei ddiwygio, yn gwahardd Rheilffyrdd Prydain Fawr (a Gweinidogion Cymru) rhag dyfarnu masnachfreintiau i weithredwyr yn y sector cyhoeddus.

Mae'r sefyllfa yn wahanol yn yr Alban, lle mae diwygiad blaenorol i adran 25 yn golygu y gellir ystyried gweithredwr yn y sector cyhoeddus wrth ddyfarnu masnachfaint yn hytrach nag o dan amgylchiadau pan fetho popeth arall.

Rydym yn cynnig y dylid diwygio adran 25 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993, sy'n gwahardd penodi gweithredwr yn y sector cyhoeddus am wasanaethau a osodir gan Rheilffyrdd Prydain Fawr (a'r rhai a osodir gan Weinidogion Cymru), er mwyn caniatáu dyfarniad uniongyrchol i weithredwr yn y sector cyhoeddus o dan amgylchiadau penodol. Cynigiwyd y byddai'r rhain yn golygu lle mae contract presennol yn dod i ben hanner ffordd drwy brosiect seilwaith mawr neu wrth gyflwyno rhaglen ddiwygio fawr ar gyfer y diwydiant a lle y byddai'r ansicrwydd sy'n gysylltiedig â chwblhau'r mentrau hyn yn ei gwneud yn anodd i gystadlu a lle y gall dyfarniad uniongyrchol byrdymor i weithredwr yn y sector preifat roi gwerth gwael am arian i drethdalwyr.

Gwnaethom gynnig y byddai'r amgylchiadau hyn yn cael eu hamlinellu mewn deddfwriaeth ac y byddent wedi'u cyfyngu i achosion lle y byddai dewis gweithredwr yn y sector cyhoeddus yn hytrach na'r sector preifat, ym marn yr awdurdod masnachfreinio, yn helpu i sicrhau gwerth am arian o dan un o'r amgylchiadau cyfyngedig, megis gwelliannau i seilwaith, a nodir yn y deddfwriaeth.

Gwnaethom hefyd gynnig y byddai manylion ychwanegol am y meini prawf ac o dan ba amgylchiadau y gellir eu defnyddio yn cael eu hychwanegu at y datganiad polisi am fasnachfreinio a gyhoeddir gan yr Ysgrifennydd Gwladol.

Erys ymrwymiad cryf o hyd fod gwasanaethau masnachfreinio yn cael eu darparu gan y sector preifat ac ymrwymiad i ailfywiogi rôl y sector preifat a chreu mwy o rôl iddo. Gan adlewyrchu'r nod hwnnw, gwnaethom gynnig y byddai gweithredwyr yn y sector cyhoeddus yn cael eu gwahardd o hyd rhag cystadlu â'r sector preifat am ddyfarniadau yng Nghymru a Lloegr.

## **Felly, gofynnwyd:**

**A oes gennych unrhyw farn ar y cynnig i ddiwygio adran 25 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 i alluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i benodi gweithredwr yn y sector cyhoeddus drwy ddyfarniad uniongyrchol o dan amgylchiadau penodol? Esboniwch pam.**

## **Yr hyn a ddywedwyd wrthym**

Denodd y cwestiwn hwn gryn nifer o ymatebion. Nid oedd llawer o'r cwmnïau gweithredu trenau a ymatebodd yn cytuno â'r cynnig. Roedd ymatebwyr eraill, gan gynnwys cyrff trafniadaeth rhanbarthol, unigolion ac undebau llafur yn y diwydiant, yn cytuno â'r cynnig ac mewn rhai achosion defnyddiwyd eu hymateb i alw am fwy o ymwneud gan y sector cyhoeddus.

Gofynnodd llawer o'r ymatebwyr am fwy o fanylion o ran pryd a sut y byddai'r cynnig yn cael ei ddefnyddio'n ymarferol.

## **Goblygiadau i'r sector preifat**

Gwnaeth llawer o'r ymatebwyr a anghytunodd â'r cynnig wneud hynny ar sail goblygiadau negyddol canfyddedig y cynnig ar y sector preifat a'r diwydiant.

### Arloesedd a chystadleuaeth

Nododd rhai cwmnïau gweithredu trenau eu bod yn credu bod y sector preifat yn well o ran sicrhau effeithlonrwydd a rheoli prosiectau newid mawr mewn ffordd arloesol ac felly y byddai dyfarniadau i weithredwyr yn y sector cyhoeddus pan fo prosiectau neu ddiwygiadau sylweddol yn achosi'r risg o gostau cynyddol neu fwy o aneffeithlonrwydd.

Nododd rhai o'r ymatebwyr hyn bryder y byddai'r cynnig yn cael effaith negyddol ar gystadleuaeth yn y farchnad oherwydd byddai cynigwyr yn amharod i gystadlu am gontractau pe bai risg y byddai cystadleuaeth yn chwalu'n ddiweddarach pe bai penderfyniad i wneud dyfarniad uniongyrchol yn lle hynny, gan y byddai hyn yn arwain at gollu costau ac adnoddau'r cynnig.

Dywedodd rhai ymatebwyr y gall ansicrwydd ynglŷn â pharhad dyfarniadau uniongyrchol hefyd gael effaith negyddol ar gystadleuaeth am na allai cynigiwyr yn y sector preifat gynllunio ar gyfer adnoddau a chyfleoedd i ymgynnig yn niffyg tryloywder ynglŷn â phryd y byddai contractau ar gael i'r sector preifat unwaith eto.

Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylai unrhyw ddyfarniadau uniongyrchol fod yn amodol ar derfynau amser rhagnodedig er mwyn sicrhau bod contractau yn dychwelyd at gystadlaethau i'r sector preifat ar y cyfle cyntaf posibl.

## **Rheoli'r broses o wneud dyfarniad uniongyrchol**

Mynegodd rhai ymatebwyr bryderon y gallai'r system fod yn agored i gamreoli pe bai diffyg goruchwyliaeth a thryloywder clir. Er mwyn lliniaru'r risg hon, nododd rhai ymatebwyr y



dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr gael ei oruchwylio a bod yn rhaid iddo weithredu mewn ffordd dryloyw wrth arfer y pŵer hwn.

Roedd rhai ymatebion yn gefnogol ar y cyfan i'r cynnig mewn egwyddor ond nodwyd ei bod yn bwysig bod gwybodaeth a chanllawiau clir yn cael eu rhoi ynglŷn â phryd y gallai dyfarniadau o'r fath gael eu gwneud a pha amodau y byddai'n rhaid eu bodloni cyn i ddyfarniad gael ei wneud er mwyn i oblygiadau'r cynnig gael eu hystyried yn llawn. Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylid cyhoeddi polisiau yn cadarnhau pryd a sut y gellid defnyddio'r pŵer, a gofynnwyd hefyd am dryloywder yn y broses gwneud penderfyniadau, gan gynnwys cadarnhad ynghylch am faint y byddai dyfarniadau uniongyrchol hir yn para.

### **Effeithiau ymwneud y sector cyhoeddus**

Roedd y rhai a oedd yn cefnogi'r cynnig yn meddwl ei fod yn ymateb synhwyrol a chymesur i sicrhau parhad gwasanaethau a chyn lleied o darfu â phosibl ar deithwyr.

Nododd llawer o'r rhai a oedd yn cefnogi'r cynnig y gallai hefyd helpu i sicrhau gwell canlyniadau i deithwyr a threthdalwyr.

Roedd rhai o'r ymatebwyr yn dadlau dros hyd yn oed mwy o ymwneud gan y sector cyhoeddus, gan nodi y dylid ehangu adran 25 i ganiatáu i weithredwyr yn y sector cyhoeddus gael eu penodi o dan amrywiaeth ehangach o amgylchiadau, y tu hwnt i'r achosion hynny o ddiwygiadau mawr i'r diwydiant neu brosiectau seilwaith mawr a nodwyd yn yr ymgynghoriad. Roedd hyn yn cynnwys caniatáu ar gyfer gweithredwyr yn y sector cyhoeddus lle y byddai hynny er budd y cyhoedd, a lle roedd ansawdd gwasanaeth yn wael.

Roedd llawer o'r ymatebion a gyflwynwyd gan unigolion, grwpiau hawliau teithwyr ac undebau llafur yn mynegi'r farn na ddylai fod unrhyw gyfyngiadau ar ymwneud y sector cyhoeddus, gan nodi y dylid caniatáu i weithredwyr yn y sector cyhoeddus ymgynnig am bob Contract Gwasanaeth i Deithwyr neu y dylai'r sector gael ei wladoli'n llawn.

Mynegodd rhai ymatebwyr y farn y dylai ymwneud y sector cyhoeddus gael ei gyfyngu i argyfwng neu fethiant cystadleuaeth. Dywedwyd bod y posibilrwydd o ymwneud gan y sector cyhoeddus eisoes yn bodoli o dan yr amgylchiadau hynny, drwy allu'r sector cyhoeddus i ddarparu gwasanaethau 'gweithredwr pan fetho popeth arall' o dan adran 30 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 (mewn achosion lle nad oes unrhyw gwmni gweithredu trenau preifat yn ei le i ddarparu gwasanaethau).

O ganlyniad, ystyriwyd nad oedd angen y cynnig yn y ddogfen ymgynghori am fod y pŵer presennol yn ddigon, ym marn yr ymatebwyr hyn, mewn achosion sy'n gofyn am ymwneud y sector cyhoeddus mewn argyfwng.

### **Ein hymateb**

#### **Goblygiadau i'r sector preifat**

Mae'r llywodraeth wedi ystyried yn ofalus a ddylid bwrw ymlaen â'r cynnig hwn ar ôl edrych ar yr ymatebion i'r ymgynghoriad.

Mae'r llywodraeth wedi nodi'n glir ei hymrwymiad i greu mwy o rôl i'r sector preifat a'i hailfywiogi er mwyn sbarduno twf ac arloesedd a denu cwsmeriaid yn ôl at y rheilffyrdd. Mae i'r sector preifat le canolog yn nyfodol y rheilffyrdd, ac er mwyn adfer cystadleuaeth, sy'n sicrhau arloesedd a gwerth am arian i drethdalwyr bydd angen marchnad gystadleuol â chynigwyr newydd a sefydledig sy'n cynnig manteision i deithwyr a threthdalwyr.

Bydd tybiaeth gref o blaid y sector preifat yn aros yn y fframwaith deddfwriaethol. Mae adran 26(1) o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 yn darparu ar gyfer dewis deiliaid masnachfreintiau yn y sector preifat drwy gystadleuaeth, ac mae adran 26(4A) yn ei gwneud yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Gwladol gyhoeddi datganiad polisi ynglŷn â sut y dylai'r pŵer hwnnw gael ei arfer. Fel y digwydd heddiw, o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr, y dybiaeth yw y bydd cystadleuaeth am fasnachfreintiau yn y sector preifat yn y lle cyntaf ac na fydd Rheilffyrdd Prydain Fawr nac unrhyw gorff cyhoeddus arall yn cael cystadlu ochr yn ochr â'r sector preifat am fasnachfreintiau (ac eithrio o dan gytundebau masnachfreinio yn yr Alban). Os bydd cystadleuaeth yn y sector preifat yn amhosibl, dylid cytuno ar ddyfarniad uniongyrchol â gweithredwr yn y sector preifat lle y bo hynny'n ymarferol. Wedyn, a dim ond os na all Rheilffyrdd Prydain Fawr, fel awdurdod masnachfreinio, sicrhau contract priodol â gweithredwr yn y sector preifat y caiff gweithredwr yn y sector cyhoeddus, megis yr un sy'n gweithredu ar hyn o bryd o dan Department for Transport Operator of Last Resort Holdings Limited ei ystyried. Bydd yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr roi sylw i ddatganiad polisi'r Ysgrifennydd Gwladol ynglŷn â masnachfreinio, y bydd yn cynnal ymgynghoriad arno ac yn ei gyhoeddi, fel y bo'n ofynnol heddiw.

Mae'r llywodraeth yn cydnabod bod arloesedd y sector preifat wedi bod yn allweddol i wella effeithlonrwydd a thwf y rheilffyrdd, ac y bydd hynny'n parhau, ac mae'r Ysgrifennydd Gwladol wedi nodi'n glir mai ei weledigaeth yw greu mwy o rôl i'r sector preifat. Cafodd y cynnig hwn ei lunio i ymdrin ag amgylchiadau penodol, cyfyngedig ac wedi'u targedu lle y credid nad y sector preifat o bosibl fyddai'n cynnig y gwerth am arian na'r canlyniad gorau i'r rheilffyrdd.

Mae'r llywodraeth yn ymrwymedig i ddarparu gwasanaethau drwy'r sector preifat er mwyn sicrhau cymaint o gystadleuaeth, arloesedd a thwf mewn refeniw â phosibl drwy'r diwydiant cyfan. Dim ond o dan amgylchiadau prin y rhagwelwn y byddem wedi defnyddio'r pŵer hwn. Felly, yn ein barn ni, ni fydd yn briodol ychwanegu pŵer sy'n hwyluso gweithrediad y rheilffyrdd gan y sector cyhoeddus y tu hwnt i'n pwerau presennol o dan adran 30, os bydd hynny'n creu gwrthanogaeth i'r sector preifat. Ni fyddwn yn bwrw ymlaen â'r cynnig hwn.

## **Effeithiau ymwneud y sector cyhoeddus**

Rydym yn ymrwymedig i greu mwy o rôl i'r sector preifat.

O ran yr awgrymiadau ar gyfer hyd yn oed mwy o gyfranogiad gan y sector cyhoeddus, nid yw'r llywodraeth yn credu y bydd gwladoli yn ateb yr heriau a wyneba'r rheilffyrdd heddiw. Fodd bynnag, rydym yn cynnig partneriaeth bragmatig rhwng y wladwriaeth a'r diwydiant, sy'n cyfuno goruchwyliaeth angenrheidiol y wladwriaeth â dynamiaeth, arloesedd ac effeithlonrwydd y sector preifat, gan gadw'r gwaharddiad presennol ar ymwneud gweithredwyr yn y sector cyhoeddus mewn cystadlaethau er mwyn diogelu'r sector preifat rhag cystadleuaeth annheg.

Mae'r amgylchiadau pan fo angen ymyriad y sector cyhoeddus o dan senario gweithredwr pan fetho popeth arall yn adran 30 yn fater cwbl ar wahân i'r cynnig hwn.

## Cwestiwn 5 - Dirymu a Disodli Rheoliad 1370/2007 Cyfraith yr UE a ddargedwir

### Y cynigion

Er mwyn helpu i gyflwyno'r diwygiadau a amlinellwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd a sicrhau bod y broses o gyflwyno a rhedeg Contractau Gwasanaethau i Deithwyr yn un ddiraffferth, yn yr ymgynghoriad cynigiwyd newidiadau i reoliad 1370/2007, cyfraith yr UE a ddargedwir, gyda'r nod o wneud i'r darpariaethau weithio'n well i Brydain Fawr a sicrhau bod cyfundrefn gontractio'r rheilffyrdd yn parhau i weithredu. Deddfwriaeth sy'n rhychwantu mwy nag un dull trafniadaeth yw Rheoliad 1370/2007. Mae'n creu cyfundrefn caffael a chymorth gwladwriaethol neu gymorthdaliadau bwrpasol ar gyfer 'contractau gwasanaethau cyhoeddus' ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr, yn ogystal â chontractau ar gyfer gwasanaethau consesiwn bysiau a thramiau sydd y tu allan i'r rheolau cyffredinol ynglŷn â chaffael a chymorth gwladwriaethol, er mwyn cydnabod bod angen contractau o'r fath er budd cyffredinol y cyhoedd ac na ellir eu gweithredu ar sail gwbl fasnachol.

Ar ôl i Ddeddf Cyfraith yr UE a Ddargedwir (Dirymu a Diwygio) ddod i rym, cawsom gyfle pwysig i hwyluso newidiadau i reoliad 1370/2007 a fyddai'n helpu i sicrhau bod contractau yn gweithredu'n ddiraffferth yn y dyfodol a bod y gyfundrefn caffael gwasanaethau i deithwyr yn gweithio'n well ym Mhrydain Fawr. Gosodwyd Rheoliadau Rhwymedigaethau Gwasanaeth Cyhoeddus mewn Trafnidiaeth 2023<sup>1</sup> ("Rheoliadau 2023") gerbron y Senedd ar 16 Hydref 2023 i'w cymeradwyo drwy benderfyniad y ddau Dŷ. Drwy'r rhain cafodd rheoliad 1370/2007 ei ddirymu a'i ddisodli, gan gynnwys newidiadau drafftio a pholisi penodol er mwyn sicrhau bod gennym yr hyblygrwydd sydd ei angen arnom i gael gwerth am arian i drethdalwyr, yn enwedig ailddatgan pwerau dyfarnu uniongyrchol a ddaeth i ben ar 25 Rhagfyr 2023. Daeth offeryn statudol Rheoliadau 2023 i rym ar 25 Rhagfyr 2023.

Mae Rheoliadau 2023:

- yn cyflwyno deddfwriaeth ddomestig ar gyfer dyfarniadau a wneir o dan reoliad 1370/2007 sy'n lleihau'r cyfnod cyfyngu ar gyfer rhwymedi her (y ffordd y gall gweithredwr trenau herio penderfyniadau) er mwyn rhoi cyfnod cymharol fyr o fis i gyflwyno heriau;
- yn cyflwyno rhwymedi adennill ac yn egluro pwy a all gyflwyno hawliad, er mwyn cydymffurfio â'r Cytundeb Masnach a Chydweithrediad rhwng yr UE a'r DU ac yn unol â chyfundrefn gymorthdaliadau newydd y DU;
- yn ailgyflwyno Erthygl 5(6), sy'n rhoi'r hyblygrwydd mwyaf posibl i wneud dyfarniadau uniongyrchol ar gyfer rheilffyrdd trwm, ac Erthygl 7(3), sy'n sicrhau tryloywder ar gyfer dyfarniadau a wneir o dan Erthygl 5(6), er mwyn sicrhau y caiff hyblygrwydd a thryloywder wrth wneud dyfarniadau uniongyrchol eu cadw;
- yn diwygio geiriad Erthygl 7(2), sy'n manylu ar y cyfnod hysbysu ar gyfer cyhoeddi Hysbysiad Gwybodaeth Ymlaen Llaw cyn Gwahoddiad i Dendro neu ddyfarniad uniongyrchol, er mwyn sicrhau eglurder.

**Yn yr ymgynghoriad, gofynnwyd:**

<sup>1</sup> [The Public Service Obligations in Transport Regulations 2023 - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/consultations/the-public-service-obligations-in-transport-regulations-2023)

## **A ydych chi'n cefnogi'r diwygiadau arfaethedig i reoliad 1370/2007 ac, os felly, pam?**

### **Yr hyn a ddywedwyd wrthym**

O blith yr ymatebwyr hynny a fynegodd eu dymuniad, roedd sefydliadau yn fwy tebygol o gefnogi'r cynigion nag unigolion. Er bod y rhan fwyaf o'r unigolion yn gwrthwynebu'r cynigion, nid oedd y mwyafrif o'r sefydliadau yn cefnogi nac yn gwrthwynebu'r cynigion (ddim yn gwybod neu dim ateb).

### **Cyfnod herio**

Cynigiodd rhai ymatebwyr, er eu bod yn cefnogi cyfnod herio byrrach, gyfnod herio o fwy na mis er mwyn rhoi digon o amser i ystyried contractau rheilffyrdd cymhleth a cheisio gwybodaeth a sicrhau nad her fydd yr ymateb arferol pe bai terfyn amser byrrach.

Awgrymodd ymatebwyr eraill y dylai'r cyfnod herio gyd-fynd â'r Bil Caffael, sy'n darparu ar gyfer cyfnod herio o 30 diwrnod o leiaf yn hytrach na mis.

### **Dyfarniadau uniongyrchol – yr effaith ar gystadleuaeth a thryloywder**

Roedd y rhai a oedd o blaid cadw dyfarniadau uniongyrchol ar gyfer rheilffyrdd trwm yn eu cefnogi ar yr amod na ddylai cystadleuaeth gael ei rhwystro. Gwnaethant hefyd bwysleisio'r angen am gadw'r gofyniad ynglŷn â thryloywder – lle mae'n rhaid i'r awdurdod dyfarnu roi manylion i gynigwyr eraill o fewn blwyddyn i roi'r dyfarniad. Roedd rhai ymatebwyr a oedd o blaid cadw dyfarniadau uniongyrchol ar gyfer rheilffyrdd trwm o dan Erthygl 5(6) hefyd am i ddyfarniadau uniongyrchol o dan yr erthygl hon gael eu hestyn i ddulliau trafniadaeth eraill sy'n defnyddio cledrau, megis tramffyrdd a metros, a chontractau bysiau.

Dywedodd rhai ymatebwyr y dylai fod cyfyngiadau ynglŷn â sut neu pryd y defnyddir dyfarniadau uniongyrchol, er mwyn sicrhau mai cystadleuaeth oedd y sefyllfa arferol. Nododd ymatebwyr eraill, tan y caiff Rheilffyrdd Prydain Fawr ei sefydlu ac y caiff Contractau Gwasanaethau i Deithwyr eu cyflwyno'n llawn, y byddai'n ddefnyddiol cadw dyfarniadau uniongyrchol yn y cyfamser.

### **Rhwymedi adennill**

Dywedodd ymatebwyr y byddent yn gwerthfawrogi cael mwy o fanylion ynglŷn â'r hyn sy'n cael ei gynnis yn union o ran cyflwyno rhwymedi adennill i gyd-fynd â chyfundrefn gymorthdaliadau newydd y DU. Roedd rhai ymatebwyr am weld rôl i'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd, gan gynnwys cyngor cyn cymeradwyo a fyddai'n helpu i liniaru risg o her.

Roedd rhai ymatebwyr am i unrhyw rwymedi adennill fod yn gyson â'r rhwymedïau yn Neddf Rheoli Gymorthdaliadau 2022 er mwyn rhoi sicrwydd i bob parti.

O ran pwy fydd yn gallu cyflwyno hawliad, roedd rhai ymatebwyr am i gwmpas hawlwr a'r diffiniad o bartïon â buddiant neu bartïon yr effeithir arnynt fod yn gyson â'r cynigion a'r

diffiniadau a nodwyd yn y Bil Caffael a Deddf Rheoli Cymorthdaliadau 2022, yn y drefn honno.

## **Hysbysiad Gwybodaeth Ymlaen Llaw**

Roedd y rhai a oedd yn cytuno â'r cynnig yn teimlo y byddai'n fuddiol rhoi eglurder a bod y cyfnod o flwyddyn yn dal i fod yn briodol.

Roedd eraill o'r farn bod y cyfeiriad at gyhoeddi ar "gov.uk" yn ymddangos fel petai'n tybio y byddai hyn ond yn gymwys i Lywodraeth y DU wrth arfer ei swyddogaeth masnachfreinio, er y byddai'r un mor gymwys i awdurdodau cymwys heblaw Llywodraeth y DU.

## **Ein hymateb**

### **Cyfnod herio**

Rydym wedi ystyried y pwyntiau a godwyd ynghylch a yw cyfnod herio o fis yn ddigon i ystyried gwybodaeth fanwl a phenderfynu herio ai peidio. Mae Rheoliadau 2023 yn adlewyrchu darpariaethau'r Ddeddf Rheoli Cymorthdaliadau (er mwyn cydymffurfio â'r Cytundeb Masnach a Chydweithrediad rhwng yr UE a'r DU) fel y bydd y cyfnod herio yn rhedeg am fis ar ôl cyhoeddi gwybodaeth ar wefan yr awdurdod cymwys neu ar y llwyfan digidol canolog unigol a gynigir.

Bydd diwygiadau er mwyn sicrhau cydymffurfiaeth â'r Cytundeb Masnach a Chydweithrediad rhwng yr UE a'r DU hefyd yn fuddiol i ddarpar hawlwr. O dan y cytundeb hwn, mae hawlwr yn cael cyfle i ofyn am wybodaeth ychwanegol; gallant wneud hynny mewn cyfnod o fis o'r dyddiad cyhoeddi. Yna, byddant yn cael mis arall ar ôl derbyn y wybodaeth a geisiwyd i benderfynu herio ai peidio. Hefyd, gall y llys ddewis arfer ei ddisgresiwn o dan amgylchiadau penodol sy'n golygu y gall estyn y dyddiad cau os bydd yn dewis gwneud hynny. Dewiswyd y cyfnod o fis, yn hytrach na 30 diwrnod fel yr awgrymwyd gan rai o'r ymatebwyr, er mwyn cydymffurfio ag Erthygl 373(3)(b) o'r Cytundeb Masnach a Chydweithrediad rhwng yr UE a'r DU, lle mae'n ofynnol rhoi cyfnod herio o fis o leiaf.

### **Dyfarniadau uniongyrchol – yr effaith ar gystadleuaeth a thryloywder**

Y bwriad yw y byddwn yn dychwelyd at gystadlaethau mor gyflym â phosibl. Rydym o'r farn bod angen y pwerau a ddarparwyd o dan Erthygl 5(6) er mwyn rheoli'r rhaglen o gontractau rheilffyrdd i deithwyr y bydd angen i ni eu dyfarnu yn y cyfamser. Nid yw'r pwerau yn Erthygl 5(6) yn rhai newydd ac roeddent yn mynd i ddod i ben o dan ddeddfwriaeth 2016 yr UE. Mae Erthygl 5 yn cynnwys pwerau dyfarnu uniongyrchol eraill sy'n ymestyn i ddulliau trafnidiaeth eraill, na fydd y newid arfaethedig i Erthygl 5(6) yn effeithio arnynt. Ar hyn o bryd, nid oes unrhyw fwriad i estyn hawliau dyfarnu y tu hwnt i'r sefyllfa bresennol.

Deallwn y pryderon a godwyd gan randdeiliaid mewn perthynas â rhwystro cystadleuaeth, a chredwn y bydd y gofyniad ynglŷn â thryloywder yn rhoi sicrwydd nad yw'r pŵer hwn yn cael ei ddefnyddio i atal cystadleuaeth.

Bydd ein cynigion yn gyffredinol yn golygu y byddwn yn sicrhau tryloywder yn gyflymach. Ar hyn o bryd, dim ond mewn adroddiad blynyddol cyffredinol y cyhoeddir gwybodaeth am ddyfarnu contractau (ar wahân i ddyfarniadau uniongyrchol ar gyfer rheilffyrdd trwm o dan Erthygl 5(6), lle mae gofyniad pellach ynglŷn â thryloywder) – rydym yn bwriadu cyflwyno gofyniad ar gyfer hysbysiad dyfarnu contract a fydd yn ei gwneud yn ofynnol i wybodaeth gael ei chyhoeddi ar gyfer pob dyfarniad, ddeufis ar ôl dyfarnu. Bydd hyn yn adlewyrchu Deddf Rheoli Cymorthdaliadau 2022 a'r gofynion o ran cyhoeddi a geir yn y gyfundrefn gaffael brif ffrwd a bydd hefyd yn cydymffurfio â'r Cytundeb Masnach a Chydweithrediad rhwng yr UE a'r DU.

## **Rhwymedi adennill**

Mae ymatebwyr wedi gofyn am ragor o wybodaeth am rôl yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd a'r rhwymedi adfer. Rydym wedi gwrandao ar eich pryderon ac ar ôl ystyriaeth bellach rydym wedi nodi ein hymateb isod.

Ein bwriad yw y bydd yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd yn ymgymryd â rôl monitro wrth ystyried effeithiolrwydd cyfundrefn gymorthdaliadau'r DU o dan Ddeddf Rheoli Cymorthdaliadau 2022 (y mae rheoliad 1370/2007 yn gynllun etifeddol o dan y ddeddf honno). Y Tribiwnlys Apêl Cystadleuaeth, yn hytrach na'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd, sy'n meddu ar y pŵer i orchymyn rhwymedi adennill cymhorthdal anghyfreithlon o dan Ddeddf Rheoli Cymorthdaliadau 2022. O ran rheoliad 1370/2007, pennir lleoliad y llys yn ôl disgrisiwn barnwrol.

Mewn perthynas â'r cais am wybodaeth fanylach ynglŷn â sut y bydd y rhwymedi adennill yn gweithredu, mae Rheoliadau 2023 yn dilyn adran 74 o Ddeddf Rheoli Cymorthdaliadau 2022 yn agos.

O ran cwmpas hawlwr a chysondeb y diffiniadau a ddefnyddir ar gyfer partïon â buddiant a phartïon yr effeithir arnynt, dewiswyd y geiriad arfaethedig er mwyn bod yn gyson â Deddf Rheoli Cymorthdaliadau 2022. Y rhesymeg yw bod cyfundrefn y Ddeddf Rheoli Cymorthdaliadau, o ran llwybrau herio, yn agosach i'r rhai o dan reoliad 1370 na'r gyfundrefn gaffael brif ffrwd. O dan reoliad 1370/2007 ei hun (Erthygl 5(7)) mae'n ofynnol cael rhwymedi effeithiol i bartïon sydd â buddiant mewn contract.

## **Hysbysiad Gwybodaeth Ymlaen Llaw**

Mae Rheoliadau 2023 yn cadw cyfnod o flwyddyn ar gyfer Hysbysiad Gwybodaeth Ymlaen Llaw, sef dewis yr ymatebwyr yn gyffredinol.

Rydym wedi ystyried y sylwadau a wnaed gan ymatebwyr o ran y cyfeiriad at gyhoeddi'r Hysbysiad Gwybodaeth Ymlaen Llaw ar wefan "gov.uk". Er eglurder, nid yw hyn yn benodol i Lywodraeth y DU, gan y byddai'r Hysbysiad Gwybodaeth Ymlaen Llaw yn cael ei gyhoeddi ar wefan yr awdurdod cymwys perthnasol.





## Cwestiwn 6 - Sicrhau Gwell Defnydd o'r Rhwydwaith Rheilffyrdd

### Y cynigion

Cynigiodd yr ymgynghoriad fframwaith mynediad syml ac effeithlon wedi'i ategu gan ddeddfwriaeth sy'n sicrhau bod capasiti yn cael ei ddyrannu mewn ffordd deg, dryloyw ac anwahaniaethol, sy'n hollbwysig i rwydwaith rheilffyrdd cystadleuol sy'n gweithredu'n dda.

Drwy ein diwygiadau arfaethedig bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gallu cynllunio'n strategol a rheoli mynediad i'r rhwydwaith er budd y cyhoedd, gan sicrhau'r canlyniadau gorau i drethdalwyr, gweithredwyr trenau a chyllidwyr.

Fel y'i nodwyd yn yr ymgynghoriad, ochr yn ochr â'n pecyn o ddiwygiadau wedi'u targedu, byddwn yn sicrhau y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i oruchwylio'r fframwaith dyrannu mynediad a chapasiti fel rheoleiddiwr annibynnol. Fel y digwydd ar hyn o bryd, bydd gofynion o ran tegwch a dim gwahaniaethu yn cael eu hategu gan ddeddfwriaeth a bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau â'i rôl annibynnol a diduedd mewn apeliadau mynediad a gwella a chyfarwyddo mynediad i rwydwaith Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Mae'r adran yn croesawu'n fawr y manteision y gellir eu sicrhau drwy wasanaethau mynediad agored, gan gynnwys manteision gwell cysylltedd, dewis ac arloesi. Rydym yn cefnogi gwasanaethau mynediad agored yn enwedig lle maent yn cynnig llwybrau newydd i dyfu marchnadoedd ar gyfer y rheilffyrdd, yn defnyddio capasiti dros ben yn effeithiol ac yn cynnig manteision i deithwyr. Rydym yn ystyried sut y gallwn roi mwy o gefnogaeth i weithredwyr mynediad agored drwy gefnogi cyfleoedd newydd iddynt dyfu a datblygu, ond heb effeithio'n anghymesur ar drethdalwyr na chreu tagfeydd neu broblemau gweithredol a all fod yn anfanteisiol i gwsmeriaid yn y pen draw. Trafodir mynediad agored ymhellach o dan yr ymateb ar ddyletswydd cystadleuaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd isod.

Mae ein pecyn o ddiwygiadau arfaethedig yn cynnwys y canlynol:

- symleiddio prosesau'r diwydiant;
- dyletswydd newydd ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i roi sylw i bolisiau Rheilffyrdd Prydain Fawr ar faterion mynediad a'r defnydd o'r rheilffyrdd lle mae'r rhain wedi cael eu cymeradwyo gan yr Ysgrifennydd Gwladol;
- ailwampio dyletswydd cystadleuaeth Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i adlewyrchu cyllido'r sector cyhoeddus yn well;
- diwygiadau technegol i Reoliadau Mynediad a Rheoli Rheilffyrdd 2016 er mwyn hwyluso'r broses o drosglwyddo cyfrifoldebau oddi wrth yr Ysgrifennydd Gwladol i Rheilffyrdd Prydain Fawr;
- pŵer i ddiwygio is-ddeddfwriaeth ar farchnadoedd rheilffyrdd.

### Diwygio prosesau'r diwydiant

Mae sefydlu Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cynnig cyfle sylweddol i symleiddio prosesau a gweithdrefnau ym mhob rhan o'r diwydiant. Drwy ddod â'r cledrau a'r trenau'n agosach at

ei gilydd mae hyn yn cynnig cyfle i edrych yn ofalus ar y ffordd y mae'r rheilffyrdd yn gweithredu. Gall newidiadau i'r fframwaith cymhleth presennol ar gyfer mynediad, ochr yn ochr â dull rheoleiddio diwygiedig gynnig manteision mawr ac mae eu hangen er mwyn sicrhau dull mwy effeithiol o reoli capasiti'r rhwydwaith.

Comisiynwyd Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr i weithio gyda'r diwydiant rheilffyrdd cyfan i nodi cyfleoedd i symleiddio prosesau'r diwydiant a'u gwneud yn fwy effeithlon. Ymgysylltodd y Tîm Pontio â thros 200 o unigolion yn cynrychioli dros 80 o sefydliadau yn y diwydiant rheilffyrdd, ac mae wedi gwneud nifer o argymhellion manwl a thechnegol gyda'r nod o sicrhau rhwydwaith rheilffyrdd symlach, gwell a mwy integredig sy'n gweithio'n well ar ran ei gwsmeriaid, boed yn weithredwyr cludo llwythi neu'n deithwyr, a threthdalwyr. Mae'n waith hollbwysig a fydd yn helpu i wireddu uchelgeisiau'r llywodraeth i greu fframwaith symlach a mwy effeithlon o reolau, prosesau a rheolaethau ar fynediad a'r defnydd o'r rheilffyrdd, ond a fydd hefyd yn cadw mesurau diogelu allweddol i weithredwyr o ran dim gwahaniaethu, triniaeth deg, a thryloywder. Bydd rhai o'r argymhellion hyn yn gofyn am newid deddfwriaethol i'w rhoi ar waith ac mae gweinidogion yn ystyried y camau nesaf. Mae Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi cyhoeddi'r adroddiad, gan gynnwys ei ganfyddiadau a'i argymhellion ar ei wefan<sup>2</sup>.

Mewn perthynas â'r sector rheilffyrdd, wrth ymdrin â Chyfraith yr UE a Ddargedwir, byddwn yn blaenoriaethu meysydd i'w diwygio lle y credwn fod cyfleoedd gwirioneddol i gael gwared ar fiwrocratiaeth a symleiddio prosesau drwy deilwra'r gyfraith i ddiwallu anghenion teithwyr, gweithredwyr a threthdalwyr ym Mhrydain Fawr yn well. Byddwn yn parhau i ymgysylltu'n rheolaidd â'r diwydiant rheilffyrdd drwy raglen Cyfraith yr UE a Ddargedwir.

### **Dyletswydd newydd ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i roi sylw i bolisiau Rheilffyrdd Prydain Fawr ar faterion mynediad a'r defnydd o'r rheilffyrdd lle mae'r rhain wedi cael eu cymeradwyo gan yr Ysgrifennydd Gwladol**

Fel y nodwyd yn yr ymgynghoriad, cred y llywodraeth ei bod yn allweddol bod y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i chwarae rôl ganolog i sicrhau bod ceisiadau am gapasiti yn cael eu trin mewn ffordd deg a thryloyw. Mae'r llywodraeth hefyd am i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd chwarae rôl hollbwysig yn y gyfundrefn ar gyfer mynediad, a mynd ati'n weithredol i oruchwylio Rheilffyrdd Prydain Fawr er mwyn cynllunio a rheoli'r rhwydwaith er budd y cyhoedd. Bydd yn bwysig bod y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn goruchwylio system glir sy'n seiliedig ar reolau, lle mae Rheilffyrdd Prydain Fawr a chyllidwyr yn y sector cyhoeddus yn gweithio gyda'i gilydd i gysoni a chydgyssylltu eu prosesau gwneud penderfyniadau a'u terfynau amser, gyda'r nod o sicrhau bod y penderfyniadau priodol ynglŷn â defnyddio a gweithredu'r rhwydwaith yn cael eu harwain gan Rheilffyrdd Prydain Fawr fel corff rheilffyrdd arbenigol yr Ysgrifennydd Gwladol yn fwy effeithiol.

Cynigiodd yr ymgynghoriad y dylid gosod dyletswydd newydd ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i roi sylw i bolisiau Rheilffyrdd Prydain Fawr ar faterion mynediad a'r defnydd o'r rheilffyrdd lle mae'r rhain wedi cael eu cymeradwyo gan yr Ysgrifennydd Gwladol, a'u hystyried wrth gyflawni ei swyddogaethau fel y rheoleiddiwr dros fynediad. Cyn yr ymgynghoriad, bu'r llywodraeth yn gweithio'n agos gyda'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd er

<sup>2</sup> [Simpler, better industry processes | Great British Railways Transition Team \(gbrtt.co.uk\)](https://www.gbrtt.co.uk)

mwyn sicrhau nad oedd y ddyletswydd newydd yn gwrthdaro â'i dyletswyddau presennol ac nad oedd yn peryglu annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Cafodd y ddyletswydd newydd arfaethedig ei llunio i osod gofyniad cyfreithiol clir a phenodol ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i ystyried polisiau mynediad cymeradwy Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ei phrosesau gwneud penderfyniadau.

### **Gofynnwyd gennym:**

**A ydych chi'n cefnogi'r ddyletswydd statudol arfaethedig ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i hwyluso'r broses o hyrwyddo polisiau Rheilffyrdd Prydain Fawr ar faterion mynediad a'r defnydd o'r rheilffyrdd lle mae'r rhain wedi cael eu cymeradwyo gan yr Ysgrifennydd Gwladol?**

### **Yr hyn a ddywedwyd wrthym**

Roedd y mwyafrif o'r ymatebwyr hynny a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn gwrthwynebu'r ddyletswydd newydd hon am y rhesymau a nodir isod.

### **Annibyniaeth prosesau gwneud penderfyniadau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd**

Roedd nifer o awdurdodau lleol, cynghorau a chyrrff trafniadaeth yn cefnogi'r ddyletswydd newydd arfaethedig, gan nodi y dylai sicrhau bod y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn gallu parhau i oruchwylio'n effeithiol fel rheoleiddiwr, gan gynnwys monitro a yw Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu mewn ffordd dryloyw a theg tuag at weithredwyr cludo llwythi a theithwyr.

Rhoddodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd farn ar ymarferoldeb y ddyletswydd newydd, gan nodi ei bod yn rhoi sail gyfreithiol glir a phenodol i'r rheoleiddiwr ystyried strategaeth gyffredinol o'r fath ynglŷn â mynediad i'r rheilffyrdd yn ei phrosesau gwneud penderfyniadau heb beryglu ei hannibyniaeth ac y bydd penderfyniadau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i fod yn ddyfarniadau annibynnol sy'n seiliedig ar ei dyletswyddau statudol.

Ymhlith y rhai a oedd yn gwrthwynebu roedd cwmnïau gweithredu trenau a thrydydd partïon, gan gynnwys cynrychiolwyr o'r diwydiant cludo llwythi. Mynegodd yr ymatebwyr hyn y pryder y byddai geiriad y ddyletswydd newydd arfaethedig yn gwanhau mesurau diogelu gan fod risg y gallai beryglu annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

Nododd rhai ymatebwyr fod yn rhaid i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd weithredu'n gyfan gwbl er budd y cyhoedd a heb unrhyw ymyrraeth gan y llywodraeth, a diogelu trydydd partïon rhag rheolwr seilwaith rhy bwerus ar yr un pryd. Mynegodd rhai ymatebwyr bryder bod y ddyletswydd newydd yn rhoi lle rhy flaenllaw i Rheilffyrdd Prydain Fawr, a thrwy hynny'n gwaethygu'r risg o greu Rheilffyrdd Prydain Fawr goruchafol â gormod o reolaeth dros y rhwydwaith.

## Cysoni â pholisiau eraill

Credai rhai ymatebwyr y gallai'r ddyletswydd newydd wrthdaro â dyletswydd bresennol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i hyrwyddo cystadleuaeth ar y rheilffyrdd ac y byddai'n peri i brosesau gwneud penderfyniadau fod yn fwy cymhleth.

Nododd eraill a oedd o blaid y ddyletswydd newydd ei bod yn cefnogi'r egwyddor o greu prosesau mwy cydlynol ac eglur o wneud penderfyniadau a rennir dros y diwydiant cyfan ac y byddai'n arwain at brosesau gwneud penderfyniadau mwy effeithlon.

Cydnabu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd hefyd botensial y ddyletswydd newydd i gefnogi cyfleoedd "to improve the transparency, pace, quality and coherence of decision-making", a chadw annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a'i gallu i gymryd camau lle nad yw Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi dilyn ei bolisi.

## Ein hymateb

### Annibyniaeth prosesau gwneud penderfyniadau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd

Ein bwriad yw y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i oruchwylio'r fframwaith mynediad yn annibynnol, gan gynnwys sicrhau tegwch a dim gwahaniaethu. Mae'r llywodraeth yn cydnabod bod geiriad gwreiddiol arfaethedig y ddyletswydd newydd wedi achosi pryder ymhlith rhai ymatebwyr y byddai annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cael ei thanseilio. Yn benodol, gellid bod wedi ystyried bod yr ymadrodd "facilitate the furtherance" yn cymryd camau gweithredu i roi lle mwy blaenllaw i Rheilffyrdd Prydain Fawr na rheolwyr seilwaith neu awdurdodau masnachfreinio eraill, neu ei fod yn ffafrio rhai gweithredwyr dros eraill. Er mwyn ymdrin â'r pryderon hyn, rydym wedi diwygio geiriad y ddyletswydd arfaethedig hon. Mae'r llywodraeth yn bwriadu cyflwyno deddfwriaeth sy'n gosod dyletswydd newydd ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a fydd yn ei gwneud yn ofynnol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd roi sylw i unrhyw ddatganiad polisi am fynediad a'r defnydd o'r rheilffyrdd sy'n cael ei gymeradwyo gan yr Ysgrifennydd Gwladol a'i gyhoeddi gan y Corff Rheilffyrdd Integredig (sef, Rheilffyrdd Prydain Fawr). Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd wedi cadarnhau nad yw'r geiriad diwygiedig yn newid ei barn ynglŷn â sut y byddai'r ddyletswydd hon yn cael ei chymhwyso'n ymarferol.

Mae'r drafft diwygiedig yn newid bwriad y ddyletswydd arfaethedig hon i ddyletswydd ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i ystyried datganiad polisi Rheilffyrdd Prydain Fawr am fynediad, yn hytrach na dyletswydd i'w hwyluso'n rhagweithiol. Bydd y ddyletswydd newydd arfaethedig hon yn rhoi sail gyfreithiol glir a phenodol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ystyried strategaeth gyffredinol Rheilffyrdd Prydain Fawr ar faterion mynediad a'r defnydd o'r rheilffyrdd yn ystod prosesau gwneud penderfyniadau'r rheoleiddiwr, gan gadw annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ar yr un pryd. Bydd i'r ddyletswydd hon yr un statws â dyletswyddau eraill y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (sy'n golygu na fyddai'n drech na nhw).

Fel y digwydd heddiw, ein bwriad yw y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i wneud dyfarniadau annibynnol ar ôl pwyso a mesur ei dyletswyddau statudol. Er y bydd dyletswydd newydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cefnogi trefniadau mwy cydlynol rhwng cyllidwyr, Rheilffyrdd Prydain Fawr a'r rheoleiddiwr, nid yw'n gorfodi'r Swyddfa

Rheilffyrdd a Ffyrdd i roi polisi mynediad Rheilffyrdd Prydain Fawr ar waith ac nid yw ychwaith yn peryglu annibyniaeth Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd o ran sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi dilyn ei bolisi cyhoeddedig ei hun a chyfarwyddo camau cywirol lle nad yw wedi gwneud hynny.

Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i oruchwylio'r fframwaith mynediad yn annibynnol, gan gynnwys ei rôl fel corff cymeradwyo ac apelio ynglŷn â mynediad. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i wneud penderfyniadau ar gyfarwyddo a chymeradwyo hawliau mynediad i'r holl weithredwyr a bydd ganddi'r pŵer i gyhoeddi cymalau safon. Mae hyn yn golygu y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn chwarae rôl yn penderfynu ar unrhyw geisiadau am hawliau ac ar ffurf a strwythur unrhyw gytundeb ynglŷn â mynediad.

### **Cysoni â pholisiau eraill**

Bydd Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr yn datblygu polisi ar gyfer Rheilffyrdd Prydain Fawr ynglŷn â mynediad a'r defnydd o'r rheilffyrdd yn y dyfodol (Polisi Mynediad a Defnydd). Bydd y polisi hwn yn nodi'r egwyddorion o ran sut y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gwneud penderfyniadau ynglŷn â defnyddio a datblygu'r rheilffyrdd yn y dyfodol i gefnogi fframwaith cyson, tryloyw a theg er mwyn: helpu gweithredwyr a chwsmeriaid cludo llwythi i gynllunio a buddsoddi; rhoi meini prawf i sicrhau prosesau gwneud penderfyniadau gwerth system gyfan integredig; cysoni penderfyniadau Rheilffyrdd Prydain Fawr â gwahanol gamau cynllunio a darparu; rhoi eglurder i weithredwyr, gweithredwyr cludo llwythi a rhanddeiliaid ynglŷn â sut i herio penderfyniadau Rheilffyrdd Prydain Fawr a cheisio camau unioni; a chysoni rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr fel meddwl arweiniol â chyllidwyr a'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

Nododd rhai ymatebwyr pa mor anodd ydoedd gwneud sylwadau ar ddyletswydd newydd arfaethedig y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd cyn bod trafodaethau eang â'r diwydiant wedi dechrau ar Bolisi Mynediad a Defnydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol. Mae hyn yn ei gwneud yn glir pa mor bwysig yw sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cynnwys y sector ac yn ymgynghori'n eang wrth i Bolisi Mynediad a Defnydd yn y dyfodol gael ei ddatblygu. Bydd yr Ysgrifennydd dros Drafnidiaeth yn sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ymgynghori ar Bolisi Mynediad a Defnydd drafft a bod ymateb y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i'r ymgynghoriad, gan gynnwys ar faterion ynglŷn â dim gwahaniaethu, tryloywder a gallu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i gyflawni ei dyletswydd statudol i roi sylw i'r polisi, yn cael ei ystyried cyn cymeradwyo Polisi Mynediad a Defnydd Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Bydd y ddyletswydd newydd arfaethedig yn sicrhau eglurder rhwng cyllidwyr, Rheilffyrdd Prydain Fawr a'r rheoleiddiwr heb beryglu annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Er mwyn osgoi amheuaeth, ni fydd dyletswyddau presennol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn Neddf Rheilffyrdd 1993 ynglŷn â'i rôl, gan gynnwys yn y gweinyddiaethau datganoledig, yn newid.

## **Cwestiwn 7 - Diwygiadau technegol i Reoliadau Rheilffyrdd (Mynediad, Rheoli a Thrwyddedu Ymgymeriadau Rheilffyrdd) 2016 i hwyluso'r broses o drosglwyddo cyfrifoldebau oddi wrth Ysgrifennydd Gwladol i Rheilffyrdd Prydain Fawr**

### **Y cynigion**

#### **Pŵer i ddiwygio**

Amlinellodd yr ymgynghoriad y cyfle a fyddai'n deillio o greu Rheilffyrdd Prydain Fawr, a'n hymadawiad â'r UE, i symleiddio prosesau, contractau a chodau allweddol y diwydiant sy'n llywodraethu mynediad a'r defnydd o'r rheilffyrdd gan ei gwsmeriaid cludo llwythi a'i deithwyr a threthdalwyr. Bydd rhai o'r argymhellion hyn yn gofyn am newid deddfwriaethol i'w rhoi ar waith felly mae'n bwysig ein bod yn cael digon o amser i weithio gyda'r diwydiant i brofi'r cynigion hyn yn llawn, ac ymgynghori arnynt ymhellach os bydd angen.

Cynigiodd yr ymgynghoriad y bydd y llywodraeth yn cynnwys pŵer yn y bil i ddiwygio is-ddeddfwriaeth sy'n ymwneud â marchnadoedd rheilffyrdd. Un defnydd posibl o'r pŵer hwn, yn amodol ar ymgynghoriad, fyddai rhoi argymhellion comisiwn symleiddio Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr ar waith. Ni all y pŵer i ddiwygio gael ei ddefnyddio i ddiwygio deddfwriaeth sylfaenol. Bwriedir ymgynghori â'r diwydiant ar unrhyw ddiwygiadau i reoliadau a wneir drwy ddefnyddio'r pŵer hwn a byddant yn mynd drwy brosesau craffu a dadleuon seneddol.

Bydd cwmpas y pŵer i ddiwygio yn ymestyn i Reoliadau Rheilffyrdd (Mynediad, Rheoli a Thrwyddedu Ymgymeriadau Rheilffyrdd) 2016. Wrth i'r rheilffyrdd ddatblygu o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr, efallai y bydd angen diweddarau'r rheoliadau hyn, sydd, yn hanesyddol, wedi bod yn destun newidiadau deddfwriaethol yn gymharol reolaidd. Mae pob fersiwn newydd naill ai wedi adeiladu ar y set flaenorol o reoliadau, wedi eu diwygio neu wedi eu dirymu.

Mae Deddf Cyfraith yr UE a Ddargedwir yn cynnwys pwerau ac iddynt derfyn amser penodol i ddiwygio'r rheoliadau hyn, sy'n cynnig cyfle pwysig yn y byrdymor i symleiddio rhai o'r prosesau hynod gymhleth ynglŷn â sut y caiff y rheilffyrdd eu rheoleiddio. Rydym eisoes yn ymgysylltu â'r diwydiant rheilffyrdd ar y ffordd rydym yn bwriadu defnyddio'r pwerau o dan y ddeddf hon i hyrwyddo rheilffyrdd symlach. Wrth i'r rheilffyrdd barhau i ddatblygu a moderneiddio, bydd y pŵer yn y bil yn galluogi newidiadau yn y tymor hwy, a fydd yn sicrhau y gall y dirwedd reoleiddio ddatblygu ochr yn ochr â datblygiadau yn y farchnad, a hefyd gadw mesurau diogelu allweddol ar yr un pryd.

#### **Diwygiadau i Reoliadau Rheilffyrdd (Mynediad, Rheoli a Thrwyddedu Ymgymeriadau Rheilffyrdd) 2016**

Nododd yr ymgynghoriad, er mwyn dod â'r cledrau a'r trenau yn nes at ei gilydd o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr, y bydd angen gwneud rhai newidiadau technegol ar unwaith i Reoliadau Rheilffyrdd (Mynediad, Rheoli a Thrwyddedu Ymgymeriadau Rheilffyrdd) 2016, oherwydd yn y rheoliadau hyn y nodir gofynion i wahanu rhai swyddogaethau gwneud



penderfyniadau. Fel y nodwyd mewn rhan arall o'r ymgynghoriad, mae'r llywodraeth yn bwriadu trosglwyddo rhai o'r swyddogaethau hyn oddi wrth yr Ysgrifennydd Gwladol i Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Gofynnwyd yn yr ymgynghoriad a oedd ymatebwyr yn ymwybodol o unrhyw ddiwygiadau y byddai angen i ni eu gwneud ar unwaith i hwyluso'r broses o drosglwyddo'r swyddogaethau a nodwyd yn yr ymgynghoriad, yn enwedig y cyfrifoldeb am fasnachfreinio oddi wrth yr Ysgrifennydd Gwladol i Rheilffyrdd Prydain Fawr. Bwriad y llywodraeth yw y byddai unrhyw ddiwygiadau a wneir i'r rheoliadau hyn yn y bil ond yn gymwys i'r rhwydwaith a reolir gan Rheilffyrdd Prydain Fawr ac na fyddent yn gymwys i rwydweithiau a reolir gan reolwyr seilwaith eraill.

### **Felly, gofynnwyd:**

**Gan nodi y byddwn yn ymgynghori ar wahân ar ddefnyddio'r pŵer i ddiwygio'r Rheoliadau Mynediad a Rheoli presennol, a ydych chi'n ymwybodol o unrhyw newidiadau hanfodol y bydd angen eu gwneud i'r rheoliadau hyn ar unwaith er mwyn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyflawni ei swyddogaeth fel meddwl arweiniol? Esboniwch pam.**

### **Yr hyn a ddywedwyd wrthym**

Er nad oedd cwestiwn penodol yn yr ymgynghoriad ar gynnwys y pŵer i ddiwygio yn y bil, cawsom nifer o ymatebion i'r ymgynghoriad yn mynegi barn ar ddefnyddio pŵer o'r fath, a ystyrir isod.

Ni nododd yr ymatebwyr unrhyw ddiwygiadau y mae angen eu gwneud ar unwaith, ond rhagwelwyd hyn o ystyried natur hynod dechnegol a chymhleth y rheoliadau hyn. Ochr yn ochr â'r ymgynghoriad ysgrifenedig ffurfiol, cawsom drafodaethau manwl â'r diwydiant ac arbenigwyr cyfreithiol a gwnaethom gynnal nifer o ddigwyddiadau bord gron a gweminarau i'r diwydiant, cyn ac yn ystod y cyfnod ymgynghori, gan gynnwys gyda'r diwydiant cludo llwythi ar y rheilffyrdd, er mwyn profi ein syniadau ac ystyried opsiynau ac effaith bosibl unrhyw ddiwygiadau.

Drwy'r gwaith hwn roeddem yn gallu nodi a phrofi, ar y cyd â'r diwydiant, ddau fater a fyddai'n ein hatal rhag gwireddu manteision llawn diwygiadau i greu rhwydwaith mwy integredig pe na bai'r rheoliadau yn cael eu diwygio. Bydd angen diwygio rheoliadau 14(9) a 19(4) sy'n ymdrin â gwahanu swyddogaethau a'r rhwymedigaethau i wneud taliadau o dan reoliad 16 sy'n ymdrin â chynlluniau perfformiad. Trafodir y rhain yn fanylach isod.

### **Pŵer i ddiwygio**

Codwyd pryderon y gallai'r pŵer gael ei ddefnyddio yn y dyfodol i ddileu'r mesurau diogelu a'r hawliau presennol i gael mynediad i'r rhwydwaith ac roedd eraill yn meddwl bod risg y byddai rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i sicrhau mynediad teg ac ymddygiad anwahaniaethol yn cael ei gwanhau.

Roedd ymatebwyr eraill yn meddwl bod pŵer i ddiwygio yn synhwyrol, gan gydnabod bod cyfleoedd i gael gwared ar fiwrocratiaeth a symleiddio prosesau. Roedd rhai yn croesawu'r

ymrwymiad mai dim ond ar ôl ymgynghori a dadansoddi goblygiadau y byddai unrhyw newidiadau i'r Rheoliadau Mynediad a Rheoli a argymhellwyd gan y comisiwn yn mynd rhagddynt.

Nododd rhai ymatebwyr ei bod yn bwysig i'r diwydiant rheilffyrdd y byddai angen i unrhyw newidiadau a wneir o dan y pŵer fynd drwy'r weithdrefn gadarnhaol, sy'n golygu y byddai'n rhaid i unrhyw ddiwygiadau deddfwriaethol i'r rheoliadau gael eu trafod yn nau Dŷ'r Senedd.

## **Gwahanu swyddogaethau**

Cafodd rhannau o'r Rheoliadau Mynediad a Rheoli eu llunio i sicrhau annibyniaeth y rheolwr seilwaith a gwahanu dyletswyddau'r rheolwr seilwaith ac ymgymeriadau rheilffyrdd. Mae rheoliadau 14(9) a 19(4) yn mynnu bod yn rhaid i reolwr seilwaith, wrth gyflawni swyddogaethau codi tâl a dyrannu capasiti, fod ar wahân yn gyfreithiol ac yn sefydliadol i weithredwr trenau. Felly, er mwyn ei gwneud yn haws i Rheilffyrdd Prydain Fawr weithredu fel y rheolwr seilwaith integredig a hefyd gyflawni ei swyddogaeth fel meddwl arweiniol, rydym yn ystyried gwneud dau ddiwygiad technegol ar unwaith i'r Rheoliadau Mynediad a Rheoli (yn rheoliadau 14(9) a 19(4)). Er na fydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu ei drenau ei hun, ceir risg hefyd, os bydd gweinidogion yn penderfynu maes o law y dylai'r cyfrifoldeb am swyddogaethau penodol gael eu trosglwyddo oddi wrth yr adran i Rheilffyrdd Prydain Fawr, er enghraifft pe bai Department for Transport Operator of Last Resort Holdings Limited (DOHL), y cwmni sy'n cyflawni swyddogaethau gweithredwr pan fetho popeth arall, yn trosglwyddo – y gallai'r cyfyngiadau yn y rheoliadau olygu y byddai'n rhaid i Rheilffyrdd Prydain Fawr symud ei swyddogaethau dyrannu capasiti a chodi tâl i gorff arall, a fyddai'n atal Rheilffyrdd Prydain Fawr rhag gweithredu fel y corff integredig yn ôl ein bwriad.

Yn ein trafodaethau gyda'r diwydiant ar y diwygiadau penodol hyn, roedd llawer o'r cwmnïau gweithredu trenau yn awyddus i sicrhau rhagor o ymgysylltu ar newidiadau penodol i rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr. Cododd nifer o weithredwyr mynediad agored a chwmnïau cludo llwythi bryderon ynglŷn â'r effeithiau y gall y diwygiadau arfaethedig eu cael ar annibyniaeth a didueddrwydd y rheolwr seilwaith a sut y gallai hyn effeithio ar gystadleuaeth.

Cododd rhai cwmnïau gweithredu trenau bryderon ynglŷn â gwahanu trefniadau llywodraethu a chyfrifyddu i Rheilffyrdd Prydain Fawr a'r effaith y gallai hyn ei chael ar ddiueddrwydd penderfyniadau ynglŷn â mynediad. Mae'r sylwadau hyn yn gyson â sylwadau eraill a wnaed yn nodi pwyslais y diwydiant ar warchod mesurau i ddiogelu rhag gwahaniaethu gyda'r diwygiadau i'r Rheoliadau Mynediad a Rheoli er mwyn sicrhau cystadleuaeth deg ar y rheilffyrdd.

## **Cynlluniau perfformiad**

Mae rheoliad 16 ac Atodlen 3 i'r Rheoliadau Mynediad a Rheoli yn ei gwneud yn ofynnol i'r rheolwr seilwaith sefydlu cynllun perfformiad ar y rheilffyrdd a ddylai annog y rheolwr seilwaith a'r gweithredwyr trenau i sicrhau bod cyn lleied o darfu â phosibl ac i wella perfformiad ar y rheilffyrdd.



Bydd y cyfrifoldeb am fasnachfreinio, gan gynnwys rheoli Contractau Rheilffyrdd Cenedlaethol, yn trosglwyddo o'r Adran Drafnidiaeth i Rheilffyrdd Prydain Fawr. Pan fydd hyn yn digwydd, mae'r gofynion presennol yn y rheoliadau yn atal Rheilffyrdd Prydain Fawr rhag gallu rheoli'r contractau yn yr un ffordd â'r adran. Yn hytrach na cheisio ailagor Contractau Rheilffyrdd Cenedlaethol sy'n bodoli eisoes a'u hailnegodi o bosibl, a fyddai'n gostus dros ben i drethdalwyr, byddwn yn gwneud newid technegol i'r rheoliadau i hwyluso'r trosglwyddiad hwn.

Yn ystod cyfarfodydd a digwyddiadau bord gron gyda'r diwydiant, cydnabuwyd yn gyffredinol fod angen diwygio'r rheoliadau wrth ddod â'r cledrau a'r trenau yn nes at ei gilydd. Mynegwyd rhywfaint o bryder ymhlith gweithredwyr mynediad agored cludo llwythi a theithwyr ar y rheilffyrdd na ddylai unrhyw newidiadau effeithio ar annibyniaeth na didueddrwydd y rheoleiddiwr ac na ddylai effeithio ar yr hawliau presennol i gael mynediad i'r rhwydwaith o fewn fframwaith mynediad teg a thryloyw.

Mynegodd rhai ymatebwyr fod angen deall sut mae'r newid technegol yn cyd-fynd â rhagosodiad cychwynnol y cymhellion a amlinellwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd. Roedd ymatebwyr eraill yn teimlo, er bod cyfleoedd i greu cyfundrefn well o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr, ei bod yn bwysig bod y rheolau presennol yn glŷn â dim gwahaniaethu wrth ddyrannu capasiti yn cael eu cadw er mwyn sicrhau marchnad gystadleuol.

## Ein hymateb

### Pŵer i ddiwygio

Nodwn y pryderon a godwyd gan rai ymatebwyr y gallai'r pŵer gael ei ddefnyddio yn y dyfodol i ddileu mesurau diogelu a hawliau presennol i gael mynediad i'r rhyngwyd, a phryderon ymatebwyr eraill a oedd yn meddwl bod risg y byddai rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i sicrhau mynediad teg ac ymddygiad anwahaniaethol yn cael ei gwanhau. Rydym am roi sicrwydd i'r ymatebwyr mai'r bwriad yw y bydd y prif ofynion yn y Rheoliadau Mynediad a Rheoli sy'n sicrhau tegwch ac ymddygiad anwahaniaethol wrth ddyrannu capasiti i weithredwyr cludo llwythi a theithwyr yn parhau. Bydd mynediad ar gyfer gwasanaethau i deithwyr wedi'u contractio yn cael eu hasesu yn ôl yr un meini prawf tryloyw ac anwahaniaethol â gweithredwyr nad ydynt wedi'u contractio.

Bydd rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd fel rheoleiddiwr annibynnol a diduedd, gan gynnwys ei rôl mewn apeliadau yn glŷn â mynediad a chymeradwyo a chyfarwyddo mynediad i rwydwaith Rheilffyrdd Prydain Fawr, yn parhau. Fel y gwna ar hyn o bryd, bydd yn gweithredu'n annibynnol er mwyn sicrhau dim gwahaniaethu ac ystyried buddiannau trydydd parti wrth benderfynu ar daliadau am fynediad a goruchwyllo'r gyfundrefn perfformiad wedi'i reoleiddio drwy'r broses o adolygiadau cyfnodol.

Mae Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi cyhoeddi ei adroddiad ar y comisiwn, sy'n cynnwys nifer o argymhellion manwl a thechnegol gyda'r nod o sicrhau rhwydwaith rheilffyrdd symlach, gwell a mwy integredig sy'n gweithio'n well ar ran ei gwsmeriaid, boed yn weithredwyr cludo llwythi neu'n deithwyr, a threthdalwyr. Bydd rhai o'r argymhellion hyn yn gofyn am newidiadau deddfwriaethol i'w rhoi ar waith ac mae gweinidogion yn ystyried y camau nesaf.

Wrth i'r rheilffyrdd barhau i ddatblygu a moderneiddio, bydd y pŵer i ddiwygio yn sicrhau y gellir diweddarau'r dirwedd reoleiddio i fod yn addas at y diben, a chadw mesurau diogelu allweddol ar yr un pryd. Bwriedir ymgynghori ar unrhyw is-ddeddfwriaeth a gyflwynir drwy ddefnyddio'r pŵer i ddiwygio, a bydd yn destun craffu seneddol drwy ddau dŷ'r Senedd, cyn cael ei gwneud.

### **Annibyniaeth swyddogaethau**

Rydym yn croesawu'r ffaith bod sawl un o'r ymatebwyr wedi derbyn yn gyffredinol y bydd angen i Rheilffyrdd Prydain Fawr fod yn gorff rheilffyrdd integredig sy'n dod â'r cledrau a'r trenau ynghyd.

Rydym yn cydnabod y pryderon a godwyd gan rai ymatebwyr ynglŷn â gwahanu trefniadau llywodraethu a chyfrifyddu i Rheilffyrdd Prydain Fawr a'r effaith y gallai hyn ei chael ar ddiueddrwydd penderfyniadau ynglŷn â mynediad. Ymdrinnir â hyn uchod.

Ar ôl ymgynghori a thrafod â'r diwydiant, rydym yn ystyried gwneud dau newid technegol i'r Rheoliadau Mynediad a Rheoli (yn rheoliadau 14(9) a 19(4)) i'w gwneud yn haws i Rheilffyrdd Prydain Fawr gael gweithredu fel y rheolwr seilwaith integredig a hefyd i gyflawni ei swyddogaeth fel meddwl arweiniol (gweler Gwahanu Swyddogaethau a Chynlluniau perfformiad).

### **Cynlluniau perfformiad**

Rydym yn deall y pryderon a godwyd mewn rhai o'r ymatebion gan y diwydiant ynglŷn â chadw mesurau diogelu allweddol i weithredwyr nad ydynt yn dod o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr a sicrhau cynllun perfformiad clir a gweithredol.

O dan y Rheoliadau Mynediad a Rheoli, mae'n ofynnol i'r rheolwr seilwaith roi cynllun perfformiad ariannol ar waith.

Mae Contractau Rheilffyrdd Cenedlaethol bellach wedi disodli'r masnachfreintiau traddodiadol. O dan y Contractau Rheilffyrdd Cenedlaethol, mae'r Adran Drafnidiaeth, fel yr awdurdod masnachfreinio, yn dwyn y risg o ran cost a refeniw am ei Chontractau Rheilffyrdd Cenedlaethol ac, oherwydd nid yw'n rheolwr seilwaith, nid yw'n dod o dan y gofynion yn y Rheoliadau Mynediad a Rheoli i roi cynllun perfformiad ariannol ar waith. Mae hyn yn golygu y gall ddirymu'r cynllun perfformiad ariannol presennol ar gyfer y cwmnïau gweithredu trenau sydd wedi cael ei Chontractau Rheilffyrdd Cenedlaethol er mwyn sicrhau nad ydynt yn cael eu digolledu am refeniw a gollwyd os mai'r Adran Drafnidiaeth sy'n gyfrifol am y risg o ran refeniw.

Gan y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael ei ddynodi fel y corff rheilffyrdd integredig newydd, Rheilffyrdd Prydain Fawr fydd yr awdurdod masnachfreinio yn ogystal â'r rheolwr seilwaith, a bydd yn parhau i fod yn ddarostyngedig i'r Rheoliadau Mynediad a Rheoli. Fel y cyfryw, o dan y Rheoliadau Mynediad a Rheoli presennol, byddai'n ofynnol iddo roi cynllun perfformiad ariannol ar waith. Felly, byddai angen diwygiad i'r Rheoliadau Mynediad a Rheoli.

Heb ddiwygiad, ni ellir trosglwyddo'r cyfrifoldeb am Contractau Rheilffyrdd Cenedlaethol i Rheilffyrdd Prydain Fawr. Rydym wedi profi ein camau gweithredu gyda'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a byddwn yn parhau i weithio'n agos gyda'r swyddfa ar y mater hwn.

Bydd y diwygiad arfaethedig hwn yn hwyluso'r broses o drosglwyddo Contractau Rheilffyrdd Cenedlaethol i Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan alluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i weithredu yn ei rôl ddeuol fel rheolwr seilwaith ac awdurdod masnachfreinio. Ni fydd y diwygiad yn effeithio ar y trefniadau ynglŷn â chynlluniau perfformiad ar gyfer gweithredwyr trenau nad ydynt wedi'u contractio gan Rheilffyrdd Prydain Fawr, megis gweithredwyr cludo llwythi a gweithredwyr mynediad agored.

## Cwestiwn 8 - Ehangu cwmpas dyletswydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i hyrwyddo cystadleuaeth er mwyn adlewyrchu cyllido'r sector cyhoeddus yn well

### Y cynnig

Fel y nodwyd yn yr ymgynghoriad, mae'r rheilffyrdd yn wahanol i lawer o farchnadoedd eraill i ddefnyddwyr o ystyried faint o arian cyhoeddus sydd ynghlwm wrth y farchnad hon, felly mae'n bwysig bod y rheoleiddiwr yn rhoi ystyriaeth briodol i hyn wrth wneud penderfyniadau mewn marchnad gyhoeddus a phreifat gymysg. Er mwyn cryfhau'r mesurau diogelu i drethdalwyr ymhellach, cynigiwyd gennym, yn ychwanegol at ddyletswydd bresennol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i roi sylw i gronfeydd yr Ysgrifennydd Gwladol, y dylai fod diwygiad deddfwriaethol cyfyngedig i ddyletswydd cystadleuaeth adran 4(1)(d) bresennol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd fel y bydd y rheoleiddiwr hefyd yn ystyried cyllido gwasanaethau rheilffyrdd gan y sector cyhoeddus wrth gymhwyso'r ddyletswydd cystadleuaeth, gan gynnwys pan fydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn gwneud penderfyniadau ynglŷn â mynediad i'r cledrau. Fel y saif pethau heddiw, ni fyddai'r ddyletswydd hon yn cael unrhyw flaenoriaeth mewn deddfwriaeth; dim ond un o'r dyletswyddau y mae'n rhaid i'r rheoleiddiwr ei phwyso a'i mesur ochr yn ochr â'i dyletswyddau eraill yw dyletswydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i hyrwyddo cystadleuaeth.

### Gofynnwyd gennym:

**A ydych chi'n cytuno â'r cynnig i ailwampio dyletswydd cystadleuaeth Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i adlewyrchu cyllido'r sector cyhoeddus yn well?**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Ni chafwyd ymateb i'r cwestiwn penodol hwn gan y rhan fwyaf o'r ymatebwyr i'r ymgynghoriad ond, o blith y rhai a wnaeth hynny, cymysg fu'r ymateb. Roedd rhai ymatebwyr yn cefnogi ehangu cwmpas ystyriaethau ynglŷn â chyllido gan y sector cyhoeddus ond dywedodd eraill fod dyletswyddau presennol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn ddigon ac nad oedd angen ailwampio'r ddyletswydd. Codwyd rhai pryderon ynglŷn â beichiau gweinyddol posibl.

Mynegodd rhai y pryder y byddai'r ddyletswydd cystadleuaeth ddiwygiedig yn wrthanogaeth i'r sector preifat o ran buddsoddi. Roedd sawl ymatebydd yn meddwl y byddai'r ddyletswydd ddiwygiedig yn ei gwneud yn fwy anodd i weithredwyr mynediad agored gael mynediad i'r cledrau, ac y byddai hynny felly yn gwanhau ymwneud y sector preifat. Nododd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd hefyd fod rhai rhanddeiliaid yn pryderu o bosibl y gallai'r ddyletswydd ddiwygiedig ei gwneud yn llai tebygol y byddai'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cymeradwyo neu'n cyfarwyddo gwasanaethau mynediad agored ychwanegol i deithwyr.

Mae'r sector cludo llwythi ar y rheilffyrdd eisoes yn farchnad gystadleuol gadarn i'r sector preifat a mynegwyd pryder y gallai'r ddyletswydd ddiwygiedig effeithio ar hyn. Argymhellodd rhai cynrychiolwyr o'r diwydiant cludo llwythi y dylai cludo llwythi gael ei

eithrio rhag y ddyletswydd, o ystyried ymrwymiad clir Cynllun y Rheilffyrdd i'w dyfu ac nad yw cludo llwythi ar y rheilffyrdd yn tynnu refeniw o'r rhwydwaith yn yr un ffordd ag y gall gwasanaethau mynediad agored i deithwyr ei wneud.

## **Pwysoli ystyriaethau ynglŷn â chyllid y sector cyhoeddus**

Roedd ymatebwyr cefnogol fel arfer yn cytuno y dylid rhoi mwy o bwys ar ystyriaethau ynglŷn â chyllid y sector cyhoeddus. Roedd rhai o'r ymatebwyr hynny a oedd yn cytuno â'r cynnig i ailwampio'r ddyletswydd yn meddwl bod manteision cystadleuaeth wedi bod yn gyfyngedig ac mai model nid er elw ar gyfer y rheilffyrdd oedd y ffordd briodol ymlaen.

Y prif bryder a godwyd gan ymatebwyr oedd na ddylai dyletswydd cystadleuaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gael ei gwanhau, yn enwedig o ystyried y rôl sylweddol y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ei chwarae o ran rheoli'r defnydd o'r rhwydwaith. Nododd rhai ymatebwyr hefyd eu bod yn credu nad oedd angen ailwampio'r ddyletswydd oherwydd, yn eu barn nhw, roedd dyletswyddau presennol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd eisoes yn effeithiol ac yn ddigon eang.

Hefyd, roedd ymatebwyr yn teimlo y gallai'r ddyletswydd ddiwygiedig arwain at gynyddu'r baich gweinyddol ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a darpar weithredwyr mynediad agored. Nododd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd mai un ddyletswydd yn unig ydoedd, y mae'n rhaid i'r swyddfa ei phwyso a'i mesur ochr yn ochr â dyletswyddau eraill, ac na allai ragweld beth fyddai'r effaith ar benderfyniadau unigol.

Codwyd pryderon hefyd y gallai effeithlonrwydd marchnadoedd rheilffyrdd â niferoedd mawr o weithredwyr gwasanaethau i deithwyr ddirywio oherwydd diffyg cystadleuaeth o bosibl.

Gwrthwynebwyd y cynnig gan gymysgedd o weithredwyr cludo llwythi a gweithredwyr gwasanaethau i deithwyr a grwpiau perchnogol. Cyfeiriodd llawer ohonynt at yr angen am gyfundrefn gystadleuol gadarn i'r rheilffyrdd ond roedd eraill o'r farn bod dyletswyddau statudol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd eisoes yn ei gwneud yn ofynnol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ystyried cyllido gan y sector cyhoeddus, felly nad oedd angen y diwygiad.

## **Ein hymateb**

### **Yr effaith ar y sector preifat**

Cred y llywodraeth fod cystadleuaeth a rôl y sector preifat wedi bod yn fuddiol iawn i deithwyr, ac mae Cynllun y Rheilffyrdd yn amlinellu cyfleoedd ar gyfer mynediad agored lle mae capasiti dros ben er mwyn sicrhau'r defnydd gorau o'r rhwydwaith a thyfu marchnadoedd newydd i'r rheilffyrdd. Mae gweithredwyr mynediad agored yn cynnig manteision i deithwyr sy'n defnyddio'r gwasanaethau hyn, yn agor marchnadoedd newydd, yn gostwng prisiau tocynnau ac yn sbarduno arloesedd drwy gystadlu â'r gweithredwyr presennol â masnachfaint.

Gall y diwygiad arfaethedig i ddyletswydd cystadleuaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd roi cymhelliant i weithredwyr mynediad agored nodi defnyddiau mwy arloesol sy'n anelu at

gynnig gwasanaethau nad ydynt eisoes yn cael eu darparu gan weithredwyr o dan gontract. Gall gweithredwyr mynediad agored yn benodol nodi cyfleoedd nad ydynt o bosibl wedi bod yn amlwg i'r awdurdod masnachfreinio – a allai arwain at fwy o fynediad agored ar y rhwydwaith – drwy dyfu a datblygu gwasanaethau arloesol, newydd.

Nododd sawl ymatebydd i'n hymgyngoriad fod mynediad ar gyfer gweithredwyr cludo llwythi ar y rheilffyrdd yn ystyriaeth bwysig ac nad yw'r sector cludo llwythi ar y rheilffyrdd yn tynnu refeniw o'r rhwydwaith yn yr un ffordd y gall gweithredwyr mynediad agored ei wneud.

Rydym wedi gwrandao ar yr adborth hwn, ac mae ein diwygiad arfaethedig bellach wedi'i gyfyngu i weithredwyr gwasanaethau i deithwyr yn unig ac felly ni fydd yn gymwys i benderfyniadau ar geisiadau am fynediad gan weithredwyr cludo llwythi ar y rheilffyrdd.

### **Pwysoli ystyriaethau ynglŷn â chyllid y sector cyhoeddus**

Rydym yn cydnabod y pryderon a godwyd gan ymatebwyr y gallai'r diwygiad arfaethedig wanhaus dyletswydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i hyrwyddo cystadleuaeth wrth wneud penderfyniadau ynglŷn â mynediad. Mae dyletswydd adran 4 bresennol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn y Ddeddf Rheilffyrdd i hyrwyddo cystadleuaeth ond wedi'i llunio ar hyn o bryd i ystyried defnyddwyr gwasanaethau rheilffyrdd yn unig.

O ystyried ein bwriad y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu mewn marchnad gyhoeddus a phreifat gymysg, a'r lefel uchel o gymorthdaliadau arian cyhoeddus a roddir i'r rheilffyrdd, dylai'r ddyletswydd hon gydnabod buddiannau trethdalwyr hefyd.

Bydd y newid deddfwriaethol arfaethedig i ddyletswydd cystadleuaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn sicrhau bod y rheoleiddiwr yn dangos tystiolaeth o'r ffordd y mae wedi ystyried yr effaith ar arian cyhoeddus. Ar hyn o bryd, er bod gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ddyletswyddau sy'n ymwneud ag ystyriaethau gwerth am arian, mae'r adran o'r farn y bydd cyfeiriad penodol ar y cyllidwr yn y ddyletswydd cystadleuaeth yn rhoi mwy o bwys ar arian trethdalwyr yn y dyfodol.

Ni fwriedir i'r diwygiad arfaethedig atal ceisiadau newydd am fynediad agored. Yn wir, mae'r llywodraeth yn rhagweld rôl bwysig i weithredwyr mynediad agored ar y rheilffyrdd ac rydym yn glir y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr fynd ati'n rhagweithiol gyda'r farchnad i nodi cyfleoedd priodol i weithredwyr mynediad agored yn y dyfodol. Fodd bynnag, mae'n bwysig cydnabod hefyd y dylai cystadleuaeth fod yn fuddiol i holl ddefnyddwyr a chyllidwyr y rheilffyrdd. Yn dilyn yr adborth i'r ymgynghoriad, byddwn yn sicrhau nad yw'r ddyletswydd newydd arfaethedig yn ymestyn i'r sector cludo llwythi ar y rheilffyrdd ac y bydd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ddisgresiwn i fabwysiadu dull gweithredu 'rhesymol'.

Rydym yn cydnabod bod ansicrwydd o hyd ynglŷn â sut y bydd y ddyletswydd hon yn gweithio'n ymarferol. Bydd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd y ddyletswydd hon, y bydd yn ei chymhwyso'n annibynnol ochr yn ochr â'i dyletswyddau statudol eraill. Mae hyn yn cynnwys y gofyniad o hyd ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i ystyried canllawiau a gyhoeddir gan y llywodraeth, ochr yn ochr â'r dyletswyddau ehangach hynny. Bydd y fersiwn o'r canllawiau hyn ar sefydlu Rheilffyrdd Prydain Fawr yn nodi ein disgwyliadau mewn perthynas â'r ddyletswydd hon a byddwn yn eu cyhoeddi.

Ein bwriad yw y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau'n awdurdod cystadleuaeth y rheilffyrdd, felly mae ganddi bwerau'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd o dan y Ddeddf Cystadleuaeth i ymdrin â chytundebau gwrthgystadleuol neu achosion o gamddefnyddio'r sefyllfa drechaf yn y farchnad lle mae'r gweithgareddau perthnasol yn ymwneud â chyflenwi gwasanaethau mewn perthynas â'r rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr. Ni chynigir y dylai'r awdurdodaeth gyredol hon gael ei newid o gwbl. Bydd y ddyletswydd cystadleuaeth ddiwygiedig (fel y ddyletswydd bresennol) ond yn gymwys i swyddogaethau a gyflawnir gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd o dan ran 1 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 a Deddf Rheilffyrdd 2005. Bydd penderfyniadau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i fod yn ddyfarniadau annibynnol yn seiliedig ar ei holl ddyletswyddau statudol ac ni fydd y newid hwn yn effeithio ar swyddogaethau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a byddant yn dal i fod yn gymwys. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i roi canllawiau ar y ffordd y mae'n gwneud penderfyniadau ynglŷn â mynediad i'r cledrau.

## Cwestiynau 9, 10 ac 11 - Sbarduno effeithlonrwydd ac arloesedd drwy ddileu rhwystrau i gydweithio rhwng Gweithredwyr Contractau Gwasanaethau i Deithwyr

### Y cynigion

Mae Cynllun y Rheilffyrdd yn rhoi pwyslais mawr ar gydweithio drwy'r diwydiant cyfan er mwyn sicrhau manteision megis arbedion effeithlonrwydd sylweddol, cael gwared ar ddyblygu, a ffocws ar y pethau y mae cwsmeriaid wedi dweud eu bod yn bwysig iddynt.

Mae'r rhain yn cynnwys:

- gwasanaethau diogel, prydlon, dibynadwy sy'n rhoi gwerth da;
- annog mwy o arloesedd a fydd yn parhau i wella gwasanaethau a chysylltiadau â dulliau trafnidiaeth eraill;
- dull cydgyssylltiedig o ddod o hyd i ateb pan fydd pethau'n mynd o chwith;
- strwythur prisiau siwrneiau cyson a syml.

Mae Pennod I o Ddeddf Cystadleuaeth 1998 yn gwahardd cytundebau rhwng ymgymeriadau, penderfyniadau gan gymdeithasiadau o ymgymeriadau neu arferion ar y cyd a all effeithio ar fasnach yn y DU ac os mai nod neu effaith y cytundeb yw atal cystadleuaeth yn y DU, cyfyngu arni neu ei hystumio, oni bai bod eithriad perthnasol yn gymwys. Gall hyn atal cystadleuwyr rhag rhannu gwybodaeth fasnachol sensitif â'i gilydd. Yn hanesyddol, mae hyn wedi cyfyngu ar gydweithio a chydweithredu rhwng gweithredwyr trenau. Rydym wedi bod yn ystyried newidiadau deddfwriaethol a fyddai'n galluogi gweithredwyr Rheilffyrdd Prydain Fawr (gweithredwyr o dan gontract i Rheilffyrdd Prydain Fawr) i rannu gwybodaeth ac ymgymryd â gweithgareddau cydweithredol eraill â'i gilydd o dan amgylchiadau lle y gallai hynny fel arall godi pryderon o dan bennod I o Ddeddf Cystadleuaeth 1998.

**Yn yr ymgynghoriad, gofynnwyd:**

- **Beth yw eich barn chi am y cynnig i gynnwys pŵer mewn deddfwriaeth i Rheilffyrdd Prydain Fawr roi cyfarwyddiadau i weithredwyr o dan gontract iddo gydweithio â'i gilydd?**
- **Beth yw eich barn chi o ran a fyddai cwmnïau gweithredu trenau yn barod i rannu gwybodaeth a chydweithio yn y ffordd a ragwelir heb y darpariaethau deddfwriaethol arfaethedig? Beth yw'r risgiau i weithredwyr o dan gontract i Rheilffyrdd Prydain Fawr heb y newidiadau deddfwriaethol arfaethedig yn eich barn chi, ac a ydych yn credu y bydd y mesurau arfaethedig yn helpu i ddatrys y risgiau hyn?**
- **Beth, os o gwbl, yw'r mesurau diogelu ychwanegol penodol sy'n angenrheidiol yn eich barn chi?**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Er bod cyfran fawr o'r ymatebwyr a ymatebodd i'r cwestiynau hyn yn gadarnhaol ar y cyfan neu'n cefnogi bwriad y polisi, cododd sawl un o'r rhanddeiliaid yn y diwydiant bryderon



penodol. Ar ôl ystyried y pryderon a godwyd ymhellach nodwyd heriau i gyflawni hyn sy'n rhy anodd i'w goresgyn yn ein barn ni. Felly, nid ydym yn bwrw ymlaen â deddfwriaeth yn y maes hwn mwyach. Roedd y pryderon a godwyd gan ymatebwyr yn cynnwys y canlynol:

### **Mesurau diogelu**

Awgrymodd ymatebwyr y dylai'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd chwarae rôl fel corff monitro annibynnol i helpu i atal unrhyw ganlyniadau anfwriadol sy'n deillio o rannu gwybodaeth. Awgrymodd rhai ymatebwyr fod angen i weithredwyr fod yn hyderus na fyddant yn torri cyfraith cystadleuaeth pe baent yn cydymffurfio â gofyniad gan Rheilffyrdd Prydain Fawr i gydweithio'n ddidwyll. Hefyd, roedd angen iddynt fod yn hyderus na fyddai camfanteisio ar unrhyw wybodaeth fasnachol sensitif y maent yn ei rhannu er mwyn cydymffurfio â gofyniad o'r fath.

Awgrymodd rhai ymatebwyr y byddai angen i gyfarwyddiadau fod yn ddigon penodol i sicrhau bod unrhyw gydweithio yn amlwg o fewn cwrpas y cyfarwyddyd er mwyn lliniaru'r risg gyfreithiol yn briodol. Roeddent yn pryderu y gallai methiant i wneud hynny arwain at achos troseddol yn erbyn y gweithredwr.

Nododd ymatebion eraill, gan dybio y byddai'r dull gweithredu arfaethedig yn lleihau'r risg o dorri cyfraith cystadleuaeth, y dylid anelu at roi ffocws cul addas er mwyn sicrhau na fydd unrhyw gydweithio yn ymestyn y tu hwnt i'r hyn y mae angen ei wneud fel gofyniad sylfaenol.

### **Data masnachol ac agored**

Atebodd rhai ymatebwyr na ddylid cynnwys data masnachol wrth eithrio elfennau o gyfraith cystadleuaeth er mwyn gwarantu na fydd ceisiadau am ddata yn effeithio ar weithgarwch masnachol unrhyw randdeiliaid yn y sector rheilffyrdd rhag ofn y byddai hyn yn arwain at golli mantais gystadleuol a lleihau referniw.

Cynigiodd eraill y gallai'r Adran Drafnidiaeth (a Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol) ystyried ei gwneud yn ofynnol mabwysiadu dull data cwbl agored lle y bo modd, er enghraifft drwy sicrhau bod mathau penodol o wybodaeth a ddelir gan Rheilffyrdd Prydain Fawr ar gael i bawb a bod gwybodaeth a ddarperir gan gwmnïau gweithredu trenau sy'n cydweithio ar gael i gystadleuwyr trydydd parti ar y cyfle cyntaf posibl. Yn yr un modd, nododd eraill fod llawer o ddata gweithredol eisoes yn cael ei rannu rhwng gweithredwyr ac, mewn llawer o enghreifftiau, fod y data eisoes ar gael yn gyhoeddus.

### **Defnydd o contractau**

Awgrymodd rhai ymatebwyr fod y dulliau sy'n ei gwneud yn bosibl i'r awdurdod masnachfreinio ofyn am gydweithio yn bodoli eisoes o fewn contractau ac o dan fframweithiau presennol y diwydiant i raddau helaeth ac y dylai'r rhain barhau ac y dylid ychwanegu atynt ar lefel gytundebol.

## Ein hymateb

Er bod cefnogaeth gyffredinol i'r cynnig i eithrio elfennau o gyfraith cystadleuaeth rydym wedi dod i'r casgliad na fydd modd cynnwys hynny i weithredwyr Rheilffyrdd Prydain Fawr. Yn dilyn y pryderon a godwyd yn yr ymatebion, gwnaethom rywfaint o waith i ddatblygu'r cynigion ar gyfer newidiadau deddfwriaethol ymhellach. Mae'r adran isod yn nodi ar lefel uchel yr hyn a welsom ym mhob un o'r meysydd hyn – o ganlyniad, credwn na fydd eithrio elfennau yn ddeddfwriaethol yn sicrhau'r canlyniad a ddymunir.

## Mesurau diogelu

Mae rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd wrth reoleiddio'r cynnig i eithrio elfennau o gyfraith cystadleuaeth (fel y rheoleiddiwr cystadleuaeth penodol ar gyfer y rheilffyrdd) wedi cael ei nodi fel ffactor allweddol i gadw cyfanrwydd y farchnad reilffyrdd a sicrhau y gallai cwmnïau gweithredu trenau fod yn hyderus ynglŷn â'r cynnig. Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi bod yn gweithio gyda'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn benodol i ganfod sut y gallai rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gynnig camau diogelu priodol i roi sicrwydd i'r swyddfa ei hun fel y rheoleiddiwr cystadleuaeth a'r diwydiant nad oedd y cynnig i eithrio yn ystumio cystadleuaeth mewn ffordd amhriodol. Ar ôl gwneud y gwaith hwn, credwn y gallai'r mesurau diogelu a fyddai'n angenrheidiol i sicrhau lefel briodol o oruchwyliaeth fel na fyddai unrhyw ganlyniadau anfwriadol i gystadleuaeth wneud y darpariaethau yn feichus ac yn anymarferol.

Yn y misoedd ar ôl ein hymgyngoriad cyhoeddus, aethom ati i ystyried pa mor benodol fyddai angen i unrhyw gyfarwyddyd fod er mwyn sicrhau na allai gweithredwyr gamddehongli na gweithredu y tu hwnt i'r hyn a oedd yn ofynnol ac yn briodol, a hefyd er mwyn rhoi lefel briodol o sicrwydd i weithredwyr wrth gydymffurfio ag unrhyw ofyniad yn y dyfodol gan Rheilffyrdd Prydain Fawr i rannu gwybodaeth. Credwn y byddai her sylweddol o hyd o ran gallu Rheilffyrdd Prydain Fawr i roi cyfarwyddiadau â lefel briodol o benodolrwydd.

## Data masnachol ac agored

Rydym yn cydnabod y pryderon a godwyd gan ymatebwyr ynglŷn â rhannu gwybodaeth fasnachol sensitif. Drwy beidio â bwrw ymlaen ag eithriad mewn deddfwriaeth, bydd cyfyngiadau cyfraith cystadleuaeth sy'n cyfyngu ar y graddau y gall cwmnïau gweithredu trenau gydweithio a rhannu data masnachol sensitif yn parhau i fod yn gymwys.

Er gwaethaf cyfyngiadau cyfraith cystadleuaeth, gall cwmnïau gweithredu trenau, yn y farchnad sydd ohoni, gydweithio ar nifer o faterion ar draws y diwydiant nad ydynt yn golygu cyfnewid data masnachol sensitif.

Bydd yr Adran Drafnidiaeth yn parhau i ystyried ffyrdd aneddfwriaethol o annog cwmnïau gweithredu trenau i gydweithio, gan gynnwys darpariaethau Contractau Gwasanaethau i Deithwyr, adeiladu ar gydweithio ar draws y diwydiant sy'n bodoli eisoes a'r defnydd o ddata agored. Ceir gwybodaeth am ein cynlluniau ar gyfer data agored o dan gwestiwn 22.

## **Defnydd o contractau**

Yn hanesyddol, er gwaethaf yr ysgogwyr mewn contractau, mae gweithredwyr wedi gochel rhag cydweithio neu rannu gwybodaeth a allai godi pryderon posibl o dan gyfraith cystadleuaeth. Pan ymgynghorwyd ar y mater i ddechrau, roeddem yn credu y gallai fod modd eithrio elfennau o gyfraith cystadleuaeth a fyddai'n caniatáu amrywiaeth ehangach o gydweithio na chynt. Fodd bynnag, o ystyried yr heriau y credwn y byddem yn eu hwynebu erbyn hyn pe baem yn eithrio elfennau o gyfraith cystadleuaeth, rydym yn cynnig y dylid canolbwyntio ar annog cydweithio hyd y gellir drwy ddefnyddio darpariaethau cytundebol Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol a ffyrdd anneddfwriaethol eraill.

## **Casgliad**

Cafwyd cefnogaeth gyffredinol i'r bwriad polisi y tu ôl i'r ddeddfwriaeth arfaethedig. Fodd bynnag, mae pwyntiau penodol a godwyd yn ystod yr ymgynghoriad, a ystyriwyd gennym ers ymgynghori, wedi codi heriau o ran cyflawni a fyddai'n golygu'n ymarferol mai'r tebyg yw y byddai wedi bod yn anodd i Rheilffyrdd Prydain Fawr ddefnyddio'r pwerau arfaethedig o dan y fath amgylchiadau ac ar y fath gyflymder ag a ragwelwyd i ddechrau. Felly, mae'n bosibl mai cyfyngedig fyddai'r manteision ac ni fyddwn yn cyflwyno'r newidiadau deddfwriaethol arfaethedig. Yn lle hynny, byddwn yn canolbwyntio ar ffyrdd anneddfwriaethol o sicrhau manteision mwyaf cydweithio lle y bo'n briodol ochr yn ochr â manteision cystadleuaeth yn y sector preifat i deithwyr, trethdalwyr a defnyddwyr gwasanaethau cludo llwythi.

## Cwestiwn 12 - Prisiau Siwrneiau a Thocynnau: Trin Manwerthwyr Annibynnol yn Deg

### Y cynigion

Nododd Cynllun y Rheilffyrdd a'r ymgynghoriad y bwriad i chwyldroi'r ffordd y mae teithwyr yn prynu ac yn talu am docynnau i deithio ar y rheilffyrdd, gan esbonio mai Rheilffyrdd Prydain Fawr fyddai'n gyfrifol am yr arlwy i gwsmeriaid.

Pwysleisiodd Cynllun y Rheilffyrdd a'r ymgynghoriad bwysigrwydd manwerthwyr annibynnol yn cystadlu yn y farchnad manwerthu tocynnau, yn enwedig lle maent yn tyfu marchnadoedd newydd, yn cynnig mwy o ddewis i deithwyr, ac yn annog arloesedd. Nodwyd y byddai Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ceisio lleihau rhwystrau i ymuno â'r farchnad fanwerthu annibynnol a chydgrynhai gwefannau presennol gweithredwyr trenau â masnachfaint gan yr Adran Drafnidiaeth yn un wefan ganolog yn nodi'r arlwy i gwsmeriaid.

Nododd Cynllun y Rheilffyrdd hefyd y byddai Rheilffyrdd Prydain Fawr yn sicrhau effeithlonrwydd costau o ran manwerthu ac yn datgloi arbedion maint ac yn rhoi cynnig clir i deithwyr ar yr un pryd.

### Felly, gofynnwyd:

**Sut y dylem sicrhau y gall Rheilffyrdd Prydain Fawr gyflawni ei atebolrwydd am yr arlwy i gwsmeriaid a hefyd roi hyder i fanwerthwyr annibynnol y byddant yn cael eu trin yn deg?**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

#### Yr arlwy i gwsmeriaid

Gofynnodd ymatebwyr am y cysur y byddai'r arlwy i gwsmeriaid yn gwella ac na fyddai'n lleihau o ganlyniad i unrhyw ddiwygiadau. Er enghraifft, awgrymodd ymatebwyr y dylai fod modd i gwsmeriaid brynu tocynnau heb ffi archebu o hyd, ac na ddylai'r newid i ddigidol roi ymatebwyr na allant ddefnyddio dyfeisiau ar-lein neu ddigidol, neu nad ydynt yn dymuno gwneud hynny, o dan anfantais.

#### Manwerthwyr Annibynnol a Sicrhau Tegwch

Pwysleisiodd ymatebwyr bwysigrwydd manwerthwyr annibynnol i'r farchnad yn eu rôl fel arloeswyr, a dangoswyd cytundeb cyffredinol y dylid lleihau'r rhwystrau i ymuno â'r farchnad, er mwyn ei gwneud yn haws i newydd-ddyfodiaid a chefnogi mwy o gystadleuaeth.

Mynegodd rhai ymatebwyr eu cefnogaeth i Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol a allai fanwerthu cynhyrchion tocynnu drwy wefan ac ap newydd, a fyddai'n disodli'r lluo o wefannau a welir ar hyn o bryd gan weithredwyr trenau â chontract gan yr Adran

Drafnidiaeth. Fodd bynnag, codwyd pryderon hefyd o ran sut y gallai hyn effeithio ar weddill y farchnad, yn enwedig manwerthwyr annibynnol.

Nododd llawer o'r ymatebwyr fod angen gwahanu rhwng Rheilffyrdd Prydain Fawr, fel meddwl arweiniol a thrwyddedwr manwerthu, ac unrhyw gangen fanwerthu yn y dyfodol. Awgrymwyd, pe bai cangen fanwerthu yn cael ei sefydlu fel rhan o Rheilffyrdd Prydain Fawr, y byddai angen iddi fod yn endid cyfreithiol ac ariannol ar wahân i swyddogaethau trwyddedu Rheilffyrdd Prydain Fawr. Byddai endidau llywodraethu a gwneud penderfyniadau ar wahân yn hanfodol: er mwyn sicrhau na allai Rheilffyrdd Prydain Fawr ffafrio'n amhriodol unrhyw un o fanwerthwyr Rheilffyrdd Prydain Fawr ac er mwyn osgoi croes-gymorthdal. Gofynnodd sawl rhanddeiliad am ragor o fanylion neu ymgynghoriad ar y camau penodol a fyddai'n cael eu cymryd pe bai cangen fanwerthu yn cael ei sefydlu fel rhan o Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Rhoddyd pwyslais ar sicrhau tegwch i fanwerthwyr annibynnol, gan gynnwys unrhyw fusnes manwerthu ar-lein posibl gan Rheilffyrdd Prydain Fawr. Cymysg fu'r safbwyntiau ynglŷn â sut y dylid cyflawni hyn, gyda rhai yn awgrymu y dylai'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd chwarae rôl fwy rhagweithiol wrth reoleiddio manwerthu. Cynigiodd eraill y dylid cynnwys darpariaethau penodol mewn deddfwriaeth sylfaenol i osod dyletswydd gyfreithiol ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i sicrhau tegwch i fanwerthwyr ar-lein.

Un thema gyffredin a gododd oedd manwerthu cynhyrchion sy'n fasnachol anatyniadol o bosibl, megis cadw seddi neu fannau i feiciau, y mae angen, serch hynny, eu manwerthu. Cafwyd gwahaniaeth barn ynghylch a ddylai fod yn ofynnol i bob manwerthwr werthu'r cynhyrchion hyn neu ai dim ond yr hawl (ond nid y ddyletswydd) i wneud hynny y dylent ei chael. Cododd rhai ymatebwyr bryderon hefyd ynglŷn â'r gallu i gael gafael ar yr holl gynhyrchion tocynnu, gan gynnwys cynlluniau talu wrth fynd.

### **Moderneiddio a symleiddio**

Cafwyd cytundeb cyffredinol y byddai'n fuddiol ar gyfer dyfodol y rheilffyrdd pe bai trefniadau tocynnau, prisiau siwrneiau a manwerthu yn cael eu moderneiddio a symleiddio. Ystyriwyd bod hyn yn bwysig er mwyn i'r farchnad fanwerthu barhau'n iach ac yn gystadleuol a denu teithwyr i'r rheilffyrdd. Cafwyd cefnogaeth gyffredinol i'r mesur arfaethedig i gydgrynhoi gwefannau gweithredwyr trenau â chontract gan yr Adran Drafnidiaeth yn un wefan sy'n rhoi'r arlwy i gwsmeriaid a chodwyd pryderon dilys ynglŷn â rôl bosibl Rheilffyrdd Prydain Fawr fel trwyddedwr manwerthu a manwerthwr.

Nododd yr ymgynghoriad uchelgais i ehangu systemau tocynnu clyfar sy'n integreiddio'r rheilffyrdd cenedlaethol â dulliau teithio eraill, gan roi cyfle i gynllunio teithiau aml-ddull o'r dechrau i'r diwedd ac annog hynny. I'r perwyl hwn, nododd rhai ymatebwyr yr awydd i Rheilffyrdd Prydain Fawr weithio gyda'r gweinyddiaethau datganoledig, gweithredwyr mynediad agored a phartneriaid lleol eraill i wella'r arlwy aml-ddull.

Codwyd mater rhannu data yn aml mewn perthynas â manwerthu tocynnau, fel adnodd craidd ar gyfer arloesi ac fel ffordd o leihau rhwystrau i ymuno â'r farchnad. Yn gysylltiedig â thegwch, y teimlad oedd y dylai data o'r fath gael eu rhannu ar sail deg a chyfartal. Er enghraifft, awgrymwyd y dylai fod modd i ddarpar newydd-ddyfodiaid i'r farchnad gael gafael ar ddata cynllunio teithiau yn hawdd. Trafodir data agored ymhellach o dan gwestiwn 22.

## Ein hymateb

### Yr arlwy i gwsmeriaid, manwerthwyr annibynnol, a sicrhau tegwch

Ein bwriad yw y bydd fframwaith llywodraethu Rheilffyrdd Prydain Fawr yn nodi rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y gwaith o oruchwylio manyleb yr arlwy i gwsmeriaid a rheoli prosesau gwneud penderfyniadau ynglŷn â strategaeth farchnata, gan gynnwys trwyddedu manwerthwyr. Dylai trwydded arfaethedig Rheilffyrdd Prydain Fawr, a fyddai'n destun ymgynghoriad cyhoeddus, nodi dyletswyddau, swyddogaethau, ac ymddygiadau mewn perthynas â rheoli'r rheilffyrdd a darparu gwasanaethau. Rhagwelwn y byddai hyn yn cynnwys gofynion ar Rheilffyrdd Prydain Fawr o ran yr arlwy i gwsmeriaid, a allai gynnwys sut y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ymgysylltu â manwerthwyr. Ein bwriad hefyd yw y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithio gydag awdurdodau trafnidiaeth lleol i foderneiddio a symleiddio prisiau siwrneiau a thocynnau a datblygu arlwy clir a chydlynol i gwsmeriaid.

Ni fwriadwn fwrw ymlaen â chynlluniau i gyflwyno manwerthwr tocynnau trên canolog o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr. Rydym yn cytuno y byddai manwerthwyr annibynnol yn ychwanegu cryn werth ac arloesedd i'r farchnad fanwerthu, ac y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr geisio lleihau rhwystrau i ymuno â'r farchnad ac annog mwy o gystadleuaeth lle y bo modd yn y dyfodol. Gallai hyn gynnwys newidiadau i systemau i'w gwneud yn haws i fanwerthwyr newydd ymuno â'r farchnad. Bydd gweithredwyr trenau yn parhau i fanwerthu i deithwyr, ochr yn ochr â'r manwerthwyr trydydd parti presennol, fel y digwydd heddiw, ond caiff mesurau eu datblygu i sbarduno mwy o gystadleuaeth yn y farchnad manwerthu tocynnau trên ar-lein.

Ein bwriad yw y bydd fframwaith llywodraethu Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael ei strwythuro i sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu'n deg wrth oruchwylio manyleb yr arlwy i gwsmeriaid a rheoli prosesau gwneud penderfyniadau ynglŷn â strategaeth farchnata, gan gynnwys trwyddedu manwerthwyr. Bydd hyn, ynghyd â chyfraith cystadleuaeth bresennol, a orfodir gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd, yn helpu i sicrhau lefel uchel o ddiogelwch cyfreithiol i fanwerthwyr annibynnol.

Trafodir swyddogaethau a dyletswyddau craidd arfaethedig Rheilffyrdd Prydain Fawr ymhellach o dan gwestiwn 1.

### Moderneiddio a symleiddio

Mae'r llywodraeth yn cytuno'n llwyr â'r ymatebion a bwysleisiodd yr angen am foderneiddio a symleiddio mewn llawer o'r agweddau ar fanwerthu. Mae hyn yn cynnwys ehangu'r defnydd o docynnau digidol a digyffwrdd, ac ymrwymiad i ddata agored (ceir rhagor o fanylion am y pwynt hwn yn yr ateb i gwestiwn 22). Bydd hyn yn datgloi arbedion maint ac yn rhoi arlwy cydlynol ac atyniadol i gwsmeriaid. Ein bwriad yw y bydd moderneiddio yn rhan bwysig o genhadaeth Rheilffyrdd Prydain Fawr ac y bydd yn hollbwysig i leihau'r rhwystrau i ymuno â'r farchnad.

## Cwestiwn 13 - Trefniadau Llywodraethu ac Atebolrwydd Rheilffyrdd Prydain Fawr

### Y cynigion

Yn yr ymgynghoriad cynigiwyd y dylid creu fframwaith llywodraethu newydd i sicrhau llinellau atebolrwydd clir ac egluro rolau a chyfrifoldebau sefydliadau drwy'r sector rheilffyrdd cyfan. Nodwyd y bydd y fframwaith llywodraethu yn cael ei ategu gan nifer o ysgogwyr effeithiol a chadarn a fydd yn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyflawni ei ddiben, a hefyd sicrhau atebolrwydd priodol. Mae elfennau allweddol o'r fframwaith llywodraethu yn cynnwys:

#### Statud

Mae hyn yn golygu cyfuniad o ddeddfwriaeth newydd a deddfwriaeth bresennol i ymgorffori'r gofynion hanfodol i sefydlu a gweithredu Rheilffyrdd Prydain Fawr.

#### Trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr

Bydd ymgynghoriad arni a bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn ei dyroddi. Bydd yn canolbwyntio ar ddyletswyddau, gweithgareddau ac ymddygiadau a fydd yn parhau mewn perthynas â rheoli'r rheilffyrdd a darparu gwasanaethau.

#### Proses cynllunio busnes a chyllido

Mae hyn yn cyfeirio at ofyniad mewn deddfwriaeth ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i baratoi a chyhoeddi cynllun busnes integredig 5 mlynedd, sy'n nodi'r gweithgarwch a gynllunir ar gyfer y cledrau a'r trenau.

#### Cyfarwyddiadau a Chanllawiau

Bydd y rhain yn caniatáu i'r Ysgrifennydd Gwladol bennu gofynion ychwanegol os ystyrir bod perthynas fwy uniongyrchol neu ddwyochrog rhwng yr Ysgrifennydd Gwladol a Rheilffyrdd Prydain Fawr yn briodol.

**Gofynnwyd a yw'r fframwaith llywodraethu arfaethedig yn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i weithredu fel meddwl arweiniol i'r rheilffyrdd, ac hefyd yn sicrhau atebolrwydd priodol, ac fe'ch gwahoddwyd i esbonio eich barn.**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

#### Dulliau llywodraethu

O blith y rhai a ymatebodd, ymatebodd llawer yn gadarnhaol tuag at y fframwaith arfaethedig. Roedd ychydig o'r ymatebwyr yn teimlo nad oedd digon o fanylion am dulliau llywodraethu'r fframwaith ar hyn o bryd er mwyn iddynt allu rhoi barn ar eu priodoldeb. Pwysleisiodd ymatebwyr fod angen atebolrwyddau clir. Trafodir ymatebion manwl am ryngweithio'r cyrff o dan gwestiwn 1.

### Llywodraethu corfforaethol

Gofynnodd ymatebwyr am eglurder ynglŷn â'r broses o ddatblygu'r cytundeb fframwaith a'r erthyglau cymdeithasu, y terfyn amser ac a oeddem yn mynd i ymgynghori â nhw. Gwnaethant roi eu barn ar Fwrdd Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan ffafrio bwrdd amrywiol sy'n ei alluogi i weithredu fel meddwl arweiniol, ond argymhellodd eraill y dylid penodi cyfarwyddwr cludo llwythi i'r bwrdd er mwyn sicrhau triniaeth deg i'r diwydiant cludo llwythi. Soniodd ychydig mai dim ond cyfrifoldeb am benodi'r cadeirydd a ddylai fod gan yr Ysgrifennydd Gwladol ac roeddent yn pryderu y byddai'r Ysgrifennydd Gwladol yn cael gormod o bŵer wrth benodi Bwrdd Rheilffyrdd Prydain Fawr a phenderfynu ar gydnabyddiaeth y staff. Awgrymwyd hefyd y dylai fod cynrychiolaeth ranbarthol ar y bwrdd.

### Cyfarwyddiadau a Chanllawiau

Mynegodd rhai ymatebwyr bryderon y byddai cyfarwyddiadau a chanllawiau yn cael eu defnyddio fel modd i'r Ysgrifennydd Gwladol ymyrryd ym materion gweithredol Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan danseilio ei allu i weithredu fel meddwl arweiniol. Argymhellodd ychydig o'r ymatebwyr y dylai dulliau gweithredu clir gael eu nodi, mewn deddfwriaeth yn ddefnyddiol, i gyfyngu ar yr amgylchiadau lle y gellid defnyddio cyfarwyddiadau a chanllawiau, megis mewn argyfwng neu pan fo newidiadau ym mholisi'r llywodraeth, er enghraifft oherwydd newid llywodraeth. Awgrymwyd y byddai hyn yn osgoi microreoli. Awgrymodd rhai hefyd y dylai'r defnydd o'r pwerau hyn fod yn destun ymgynghoriad. Cytunodd y rheoleiddiwr, y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, pan fydd unrhyw gyfarwyddiadau yn effeithio ar weithgareddau Rheilffyrdd Prydain Fawr sydd o fewn cylch gwaith y rheoleiddiwr, y dylai fod gofyniad ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i gyhoeddi datganiad ffeithiol yn tynnu sylw at y goblygiadau posibl.

### Trwydded

Roedd ymatebwyr yn cefnogi'r drwydded fel dull llywodraethu ac yn cytuno ei bod yn bwysig ymgynghori ar y drwydded. Cafwyd awgrymiadau y dylai'r ymgynghoriad gynnwys ymgynghoreion statudol dynodedig, er enghraifft cyrff rheilffyrdd rhanbarthol, cyrff trafniadaeth is-genedlaethol a holl gyllidwyr y rhwydwaith rheilffyrdd, ymhlith eraill.

Gwnaeth rhai ymatebwyr sylwadau ar y broses ar gyfer gweithdrefn addasu'r drwydded yn y dyfodol. Mae'n werth nodi mai cymysg fu barn yr ymatebwyr o ran ein bwriad i gael gwared ar allu'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd i addasu trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Cafwyd un cynnig y dylai addasiadau'r Ysgrifennydd Gwladol i drwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr fod yn amodol ar gytundeb y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Mynegodd un neu ddau o'r ymatebwyr eu hawydd i gael mwy o eglurder ynglŷn â gorfodi'r drwydded yn y gweinyddiaethau datganoledig ac o fewn y fframwaith llywodraethu.

### Statud

Mynegwyd pryderon y byddai'r newidiadau arfaethedig i deddfwriaeth yn arwain at sefyllfa lle mae rheolau gwahanol yn gymwys i Rheilffyrdd Prydain Fawr o'i gymharu â rheolwyr seilwaith eraill, gan greu anghysondeb o bosibl wrth ymdrin â mynediad yn y rhwydwaith. Argymhellwyd y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr a rheolwyr seilwaith eraill weithio yn unol â'r un rheoliadau mynediad.



## Proses cynllunio busnes a chyllido

Gwnaeth rhanddeiliaid sylwadau ar y dull gwahanol o gyllido seilwaith a gwasanaethau i deithwyr, gan gynnig y dylai'r trefniadau cyllido fod yn fwy cyson â'i gilydd er mwyn sicrhau y gallai Rheilffyrdd Prydain Fawr weithredu fel meddwl arweiniol mewn gwirionedd a mabwysiadu dull gweithredu system gyfan, gyda chyn lleied o ddarnio â phosibl.

## **Ein hymateb**

### **Dulliau llywodraethu**

Rydym yn croesawu'r ymateb cadarnhaol tuag at y fframwaith arfaethedig. Rydym yn cytuno y dylai'r strwythur newydd sicrhau atebolrwyddau clir, yn enwedig rhwng yr Adran Drafnidiaeth a Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Ein bwriad yw y bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn pennu'r blaenoriaethau hirdymor a'r amlen gyllido i'r rheilffyrdd, am fod yr Ysgrifennydd Gwladol yn atebol yn ddemocrataidd i'r Senedd. Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn pennu'r blaenoriaethau a'r weledigaeth strategol ar gyfer y rheilffyrdd drwy'r broses cynllunio hirdymor, y broses cynllunio busnes a hefyd drwy dulliau eraill megis cyfarwyddiadau a chanllawiau. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn datblygu'r strategaeth weithredol ac yn ei rhoi ar waith, gan gynnwys drafftio'r Strategaeth Hirdymor ar gyfer y Rheilffyrdd, yn pennu amcanion a safonau canolog ac yn cydgysylltu gwaith cynllunio, y rhwydwaith a gweithrediad y rheilffyrdd o ran y cledrau a'r trenau. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr, fel awdurdod masnachfreinio, hefyd yn gyfrifol am fanyleb gwasanaethau trên a gontractir, eu caffael a'u rheoli dros oes y contract, yn lle'r Ysgrifennydd Gwladol.

Wrth lunio cyfundrefn llywodraethu Rheilffyrdd Prydain Fawr, bydd yr Adran Drafnidiaeth yn ystyried ffyrdd o sicrhau y gall Rheilffyrdd Prydain Fawr gydweithio'n effeithiol â rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys awdurdodau lleol, cwsmeriaid allweddol a phartïon contractio Rheilffyrdd Prydain Fawr, wrth iddo fynd ati i roi ei strategaeth weithredol ar waith. Yr Ysgrifennydd Gwladol, fel unig gyfranddaliwr Rheilffyrdd Prydain Fawr, fydd yn gyfrifol yn y pen draw am ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif drwy'r dulliau llywodraethu a nodir isod.

### Llywodraethu corfforaethol

Caiff cytundeb fframwaith ac erthyglau cymdeithasu eu datblygu a'u rhoi ar waith erbyn cychwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr. Mae'r llywodraeth yn defnyddio cytundebau fframwaith ac erthyglau cymdeithasu fel mater o drefn i nodi'r diben a ffyrdd o weithio y cytunwyd arnynt rhwng cyrff. Gan mai dogfennau gweithdrefnol yw'r rhain, sy'n ceisio cofnodi a chodeiddio prosesau y cytunwyd arnynt drwy drafodaethau polisi ehangach, nid ydym yn ymgynghori ar y manylion fel rheol. Caiff y cytundeb fframwaith a'r erthyglau cymdeithasu eu cyhoeddi.

Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn penodi cadeirydd Rheilffyrdd Prydain Fawr, bydd ganddo/ganddi yr hawl i gymeradwyo penodiad y Prif Swyddog Gweithredol (a benodir drwy broses a arweinir gan y cadeirydd), a bydd yn dylanwadu ar uwch-benodiadau a

materion sy'n ymwneud â chyflogau a bydd yn cyfarfod â'r cadeirydd a'r uwch-weithredwyr yn rheolaidd er mwyn trafod amrywiaeth eang o faterion. Fodd bynnag, ni ragwelir y bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn mynnu pennu sut y caiff tîm uwch-weithredwyr y Prif Swyddog Gweithredol ei sefydlu. Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn ceisio sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn annibynnol yn weithredol, gan gynnwys annibyniaeth weithredol y Prif Swyddog Gweithredol i gynllunio ei (h)uwch-dîm i gyflawni blaenoriaethau'r llywodraeth ar gyfer y rheilffyrdd. Ar hyn o bryd, fel gyda Network Rail, rhagwelir y bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn chwarae rôl ffurfiol mewn penodiadau anweithredol i Fwrdd Rheilffyrdd Prydain Fawr a bydd yn gallu gofyn am sgiliau neu brofiad penodol wrth recriwtio cyfarwyddwyr anweithredol. Gall hyn gynnwys profiad ym maes cludo llwythi os ystyrir bod hynny'n briodol ar y pryd. O ran adborth ymatebwyr ar fwrdd amrywiol i Rheilffyrdd Prydain Fawr, caiff pob penodiad i'r bwrdd ei wneud yn unol â'r cod llywodraethu ac mae'n debygol y bydd penodiad y cadeirydd yn cael ei reoleiddio gan y Comisiynydd Penodiadau Cyhoeddus.

### Cyfarwyddiadau a Chanllawiau

Nid yw'n fwiad gennym y bydd cyfarwyddiadau a chanllawiau yn cael eu defnyddio i gyfarwyddo Rheilffyrdd Prydain Fawr i ymgymryd â swyddogaethau ychwanegol. Cynigiwn mai dim ond fel modd i nodi sut y dylai'r swyddogaethau presennol gael eu cyflawni y gellir eu defnyddio, pan dybir bod hynny'n angenrheidiol fel yn yr achosion a amlinellwyd yn yr ymgynghoriad.

Nid ydym yn bwriadu cynnwys unrhyw reolaethau pellach ar ddefnyddio'r pŵer i roi cyfarwyddiadau a chanllawiau yn y ddeddfwriaeth ond bydd angen i gyfarwyddiadau a chanllawiau fod yn gyson â chanllawiau'r llywodraeth megis Rheoli Arian Cyhoeddus. Caiff yr Ysgrifennydd Gwladol ddewis ymgynghori pan fydd yn eu cyhoeddi, yn dibynnu ar natur y pwnc dan sylw. Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd eisoes yn gallu cyhoeddi datganiad ar unrhyw gyfarwyddiadau a roddir gan yr Ysgrifennydd Gwladol a byddai hyn yn gymwys i gyfarwyddiadau a roddir o dan y pŵer newydd hwn, pe bai'n dymuno gwneud hynny. Er mwyn sicrhau tryloywder, bwriadwn ddeddfu bod yn rhaid i gyfarwyddiadau a chanllawiau gael eu cyhoeddi ar adeg eu rhoi.

### Trwydded

O dan Ddeddf Rheilffyrdd 1993, mae'n ofynnol i gynnal ymgynghoriad cyhoeddus ar drwydded ddrafft. Bwriadwn gadw'r gofyniad hwn ar gyfer trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Mae hyn yn golygu y bydd pob parti â buddiant yn cael cyfle i wneud sylwadau ar gynnwys y drwydded cyn ei bod ar ei ffurf derfynol. Disgwyliwn ymgynghori ar fersiwn ddrafft o'r drwydded pan fydd y ddeddfwriaeth wedi cael ei chyflwyno ac yn mynd drwy'r Senedd. Yn y pen draw, dim ond ar ôl i'r ddeddfwriaeth gael Cydsyniad Brenhinol y bydd modd pennu'r drwydded newydd ar ei ffurf derfynol, ond mae'n rhaid iddi fod yn ei lle er mwyn i Rheilffyrdd Prydain Fawr ddechrau gweithredu.

O ran y weithdrefn i addasu trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol, yn gyson â'n nod o sicrhau llinellau atebolrwydd clir, byddwn yn diwygio'r ddeddfwriaeth i gael gwared ar allu'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd i ddiwygio trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr ar ôl atgyfeiriad gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Bydd yn cadw'r gallu i ddiwygio trwyddedau eraill yn dilyn atgyfeiriad. Gan mai'r Ysgrifennydd Gwladol fydd yn gyfrifol am ddyroddi trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol, dylai fod modd i'r Ysgrifennydd Gwladol addasu'r drwydded i ymdrin â mater er budd y cyhoedd heb ofyn

am gytundeb Rheilffyrdd Prydain Fawr na'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Fodd bynnag, bydd yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Gwladol ymgynghori ar unrhyw addasiadau arfaethedig. Bydd y drwydded yn gymwys yn gyson ledled Prydain Fawr fel y mae trwydded rhwydwaith Network Rail heddiw a bydd y fframwaith llywodraethu yn parchu rolau a chyfrifoldebau presennol y gweinyddiaethau datganoledig a'u gweinidogion.

### Statud

Bydd y ddeddfwriaeth yn parhau i gynnwys amodau priodol i sicrhau bod mynediad i'r rhwydwaith yn cael ei reoli'n deg (Gweler cwestiynau 1 a 6). Trafodir y rhain yn fanylach yn yr ymatebion o dan gwestiwn 6 'Sicrhau Gwell Defnydd o'r Rhwydwaith Rheilffyrdd'.

### Proses cynllunio busnes a chyllido

Trafodir sut y bwriedir cyllido'r rheolwr seilwaith a gwasanaethau i deithwyr yn fanylach yn yr ymatebion i gwestiwn 16.

## Cwestiwn 14 - Dyletswyddau o dan drwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr

### Y cynigion

Yn yr ymgynghoriad cynigiwyd y byddai dyletswyddau Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael eu cofnodi yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Roedd Cynllun y Rheilffyrdd yn cynnwys ymrwymiad penodol i osod dyletswyddau ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i wella hygyrchedd, hyrwyddo gweithgarwch cludo llwythi ar y rheilffyrdd, ac ystyried egwyddorion amgylcheddol yn ei holl weithrediadau. Cynigiwyd y byddai deddfwriaeth yn ei gwneud yn ofynnol i'r rhain gael eu cynnwys yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Roedd Cwestiwn 2 hefyd yn cynnwys y cynnig y dylai fod dyletswydd ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i sicrhau'r gwerth cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl.

**Gofynnwyd a oeddech chi'n cytuno â'r cynnig y byddai dyletswyddau newydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael eu cofnodi yn y drwydded ac y dylai deddfwriaeth sylfaenol ei gwneud yn ofynnol i'r drwydded gynnwys dyletswyddau penodol mewn perthynas â hygyrchedd, cludo llwythi a'r amgylchedd ac fe'ch gwahoddwyd i esbonio'ch barn.**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Rhoddodd ymatebwyr gefnogaeth gyffredinol i'r cynnig y dylai dyletswyddau Rheilffyrdd Prydain Fawr gael eu nodi yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr ac y dylai dyletswyddau mewn perthynas â hygyrchedd, cludo llwythi, a'r amgylchedd gael eu cynnwys yn benodol. Trafodir ymatebion i'r ddyletswydd i sicrhau'r gwerth cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl o dan gwestiwn 2.

### Llunio dyletswyddau newydd Rheilffyrdd Prydain Fawr

Pwysleisiodd rhai ymatebwyr y byddai'n well ganddynt pe bai'r dyletswyddau newydd ar Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael eu nodi mewn deddfwriaeth yn hytrach nag yn y drwydded. Mynegodd ymatebwyr ddiddordeb hefyd ym manylion a phroses drafftio dyletswyddau Rheilffyrdd Prydain Fawr. Roedd hyn cynnwys pwyslais ar yr angen am i bob dyletswydd gael ei ddiffinio'n glir, yr angen iddynt ganolbwyntio ar ganlyniadau a chael eu pennu ar lefel strategol yn hytrach na bod yn rhy fanwl, a'r angen hefyd bod modd eu monitro a'u gorfodi'n effeithiol. Gwnaed rhai awgrymiadau penodol mewn perthynas â'r dyletswyddau a gynigiwyd mewn perthynas â hygyrchedd, cludo llwythi a'r amgylchedd.

### Hygyrchedd

Cyfeiriodd ymatebwyr mewn ffyrdd amrywiol at yr angen i'r ddyletswydd ymgorffori'r holl ystod o anabledau gweladwy ac anweladwy. Roedd rhai ymatebwyr o'r farn y dylai'r ddyletswydd ymestyn i bob un o'r nodweddion gwarchoddedig y cyfeirir atynt yn Neddf Cydraddoldeb 2010 (y cyfeirir atynt hefyd fel hygyrchedd cymdeithasol) ac y dylai gynnwys hwyluso teithiau rhyngysylltiedig rhwng mwy nag un dull teithio. Cyfleodd ymatebwyr yr angen am newid, gan bwysleisio y dylai hygyrchedd fod wrth wraidd y rheilffyrdd.

## Cludo llwythi

Cyfeiriodd ymatebwyr at bwysigrwydd rhwymedigaeth glir ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i drin gweithredwyr cludo llwythi yn deg a chefnogi'r diwydiant cludo llwythi. Tynnodd rhai sylw at rôl cludo llwythi i gefnogi twf gwyrdd a datgarboneiddio. Roedd ymatebwyr o blaid pennu targed twf cludo llwythi ar gyfer Rheilffyrdd Prydain Fawr.

## Yr amgylchedd

Cynigiodd ymatebwyr amrywiaeth o safbwyntiau ynglŷn â'r ddyletswydd amgylcheddol arfaethedig. Roedd rhai o'r farn y dylai'r ddyletswydd ganolbwyntio'n benodol ar ddatgarboneiddio a sero net, gyda'r ymatebwyr yn mynegi'r farn y dylai fod dyletswydd i ddatgarboneiddio'r rheilffyrdd. Mynegwyd barn hefyd y dylid pwysleisio cynaliadwyedd. Awgrymodd ymatebwyr hefyd y dylai'r ddyletswydd ystyried effaith amgylcheddol cymharol lai y diwydiant rheilffyrdd.

## **Ceisiadau am ddyletswyddau ychwanegol a chynnwys arall yn y drwydded**

Cynigiodd rhai ymatebwyr y dylid gosod gofynion neu ddyletswyddau pellach ar Rheilffyrdd Prydain Fawr. Gwnaed rhai o'r cynigion hyn mewn ymateb i gwestiynau 1 a 2 hefyd, yn benodol mewn perthynas â mynediad teg i'r rhwydwaith ac mewn perthynas â thrafnidiaeth aml-ddull, y sector preifat, gan ychwanegu cynigion penodol at y ddyletswydd amgylcheddol a rhyngweithio ag awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol. Ymdriniwyd â'r pwyntiau hyn yn ein hymatebion i gwestiwn 2 o ran y ddyletswydd ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i sicrhau'r gwerth cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl a chwestiwn 6 o ran dyrannu capasiti'r rheilffyrdd yn deg.

Gwnaeth ymatebwyr awgrymiadau ychwanegol nad ymdriniwyd â nhw yn y pwyntiau a godwyd o dan gwestiynau 1 a 2. Roedd y rhain yn cynnwys rhwymedigaeth i Rheilffyrdd Prydain Fawr gynyddu'r defnydd a wneir o'r rheilffyrdd gan deithwyr, gan ganolbwyntio ar anghenion yr holl gwsmeriaid. Awgrym arall oedd y dylid gosod dyletswydd ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i adnewyddu a gwella'r rhwydwaith rheilffyrdd. Ymhlith yr awgrymiadau eraill roedd ymrwymiad i sicrhau'r gallu i ryngweithredu, gan gynnwys integreiddio rhwydwaith Rheilffyrdd Prydain Fawr â rhwydweithiau nad ydynt yn dod o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr a gofynion ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i fod yn sefydliad gwerth gorau, tyfu referniw, rheoli costau a hyrwyddo arloesedd.

Nododd rhai ymatebwyr faterion pellach y dylid ymdrin â nhw wrth ddatblygu'r drwydded, sef y dylai fod dull penodol o sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael ei fesur yn ôl ei gyflawniadau ac yn cael ei ddwyn i gyfrif ac y dylai'r drwydded ganolbwyntio mwy ar swyddogaethau Rheilffyrdd Prydain Fawr yn hytrach nag ymddygiadau.

Hefyd, codwyd y cwestiwn ynglŷn â sut y byddai dyletswyddau Grŵp Cyflawni'r Rheilffyrdd yn cael eu cynnwys yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr.

## **Ein hymateb**

Rydym yn croesawu'r gefnogaeth eang i'n cynnig cyffredinol ac yn cadarnhau ein bwriad i weithredu fel y'i nodwyd o ran trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Bwriadwn ei gwneud yn

ofynnol drwy ddeddfwriaeth i'r Ysgrifennydd Gwladol ymgynghori ar drwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr, a fydd yn cynnwys dyletswyddau newydd Rheilffyrdd Prydain Fawr, a'i chyhoeddi.

## **Llunio dyletswyddau Rheilffyrdd Prydain Fawr**

Credwn fod yn rhaid i Rheilffyrdd Prydain Fawr fod yn ddarostyngedig i ofynion mewn perthynas â hygyrchedd, cludo llwythi, yr amgylchedd a sicrhau'r gwerth cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl er mwyn sbarduno newid sylfaenol a gwireddu uchelgais y llywodraeth i ddiwygio'r rheilffyrdd (trafodir sicrhau'r gwerth cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl o dan gwestiwn 2). Nodwyd y rhain fel blaenoriaethau pwysig fel y'u hatgyfnerthwyd yn yr ymatebion i'r ymgynghoriad. Er bod gofynion ar Network Rail mewn rhai o'r meysydd hyn ar hyn o bryd, rydym am sicrhau bod ymrwymiad parhaol fel y dylai unrhyw fersiwn o drwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y blynyddoedd sydd i ddod gynnwys darpariaethau o'r fath. Fel y cyfryw, bwriadwn ddeddfu i osod dyletswydd mewn deddfwriaeth sylfaenol ar yr Ysgrifennydd Gwladol i sicrhau bod y drwydded yn cynnwys amodau ynglŷn â hygyrchedd, cludo llwythi, yr amgylchedd a sicrhau'r gwerth cymdeithasol ac economaidd mwyaf posibl.

Nododd rhai ymatebwyr y byddai'n well ganddynt pe bai dyletswyddau Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael eu cynnwys mewn deddfwriaeth yn hytrach nag yn y drwydded. Hoffem bwysleisio y bydd unrhyw ofynion a geir yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gyfrwymol ar Rheilffyrdd Prydain Fawr. Drwy osod dyletswyddau ar Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y drwydded yn hytrach nag mewn deddfwriaeth bydd hyn yn golygu llwybr clir a chyson at ddibenion monitro a gorfodi. Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd fydd yn gyfrifol am fonitro a gorfodi'n annibynnol y ffordd y mae Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cyflawni yn erbyn trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr ac rydym yn hyderus y bydd hyn yn rhoi sicrwydd a fydd yn cael ei groesawu gan y diwydiant ehangach.

Ni nodwyd gennym unrhyw ddyletswyddau newydd a awgrymwyd fel rhan o'r ymgynghoriad yr oeddem yn teimlo y byddai'n well eu gosod mewn deddfwriaeth sylfaenol yn hytrach nag yn y drwydded. Wrth i fanylion am rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr ddatblygu, byddwn yn adolygu a oes unrhyw feysydd newydd yn dod i'r amlwg. Felly, rydym yn ystyried sut y gallai'r dyletswyddau newydd ar Rheilffyrdd Prydain Fawr gael eu gwireddu drwy amodau perthnasol, clir a parhaol yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Mae ein hystyriaethau ynglŷn ag amodau posibl yn y drwydded yn cynnwys y canlynol:

### Hygyrchedd

Rydym am sicrhau y gall pobl anabl ddefnyddio gwasanaethau rheilffyrdd. Felly, rydym yn cydnabod bod angen i unrhyw amodau yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol fod yn gadarn ac yn rhai sy'n gallu sicrhau canlyniadau cadarnhaol i bobl anabl, gan gydnabod nad yw pob anabledd yn weladwy. Byddwn yn adeiladu ar y wybodaeth a'r rhwydweithiau sydd ar gael drwy'r Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl wrth baratoi'r drwydded drafft ar gyfer ymgynghoriad (y cyfeirir ato o dan gwestiynau 20 a 21).

### Cludo llwythi

Gweler yr ateb i gwestiwn 1, sy'n adlewyrchu nad yw'n fwriad gennym o gwbl roi blaenoriaeth i fuddiannau teithwyr ar draul gwasanaethau cludo llwythi yn y deddfwriaeth

sylyfaenol, o ystyried ein bod yn cydnabod natur hollbwysig cludo llwythi, a'r cyfraniad sylweddol y mae'r sector cludo llwythi ar y rheilffyrdd yn ei wneud, i gwsmeriaid, y diwydiant a thwf gwyrdd. Rydym am gefnogi'n weithredol dwf a datblygiad cludo llwythi. Rydym yn datgloi'r potensial am dwf gwyrdd y gall y sector cludo llwythi ar y rheilffyrdd ei gynnig drwy bennu targed twf hirdymor ar gyfer cludo llwythi ar y rheilffordd (a gyhoeddwyd ar 20 Rhagfyr 2023), gydag Uned Cludo Llwythi Strategol fel y meddwl arweiniol yn rhoi arweinyddiaeth, yn gweithredu fel pwynt cyswllt unigol i weithredwyr cludo llwythi a chwsmeriaid ac yn sicrhau y caiff lle'r sector cludo llwythi ei gryfhau ar y rhwydwaith. Bydd dyletswydd ar yr Ysgrifennydd Gwladol i gynnwys amod neu amodau yn y drwydded ynglŷn â chludo llwythi, ac rydym yn ystyried sut i lunio trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol a fydd yn hybu twf gweithgarwch cludo llwythi ar y rheilffyrdd.

### Amgylchedd (gan gynnwys datgarboneiddio)

Credwn fod yn rhaid i'r ddyletswydd amgylcheddol ganolbwyntio ar ystyried cyfres ehangach o egwyddorion amgylcheddol sy'n llywio prosesau gwneud penderfyniadau Rheilffyrdd Prydain Fawr, yn hytrach na tharged neu ymrwymiad penodol megis sero net. Y bwriad yw y dylid ymdrin â hyd a lled effeithiau amgylcheddol ar y diwydiant rheilffyrdd a manteisio ar y potensial i ddatblygu rheilffyrdd mwy cynaliadwy, a thrwy hynny arwain at ganlyniadau amgylcheddol gwell yn gyffredinol.

O ran safbwyntiau ymatebwyr ynglŷn â datgarboneiddio, mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i sicrhau rhwydwaith rheilffyrdd sero net erbyn 2050 yn y Cynllun Datgarboneiddio Trafnidiaeth, sy'n parhau i leihau carbon yn y sector rheilffyrdd ar hyd y ffordd. Yr uchelgais yw cael gwared ar yr holl drenau diesel yn unig (trenau teithwyr a chludo llwythi) ar y rhwydwaith erbyn 2040. Yn unol â'r Amcanion Strategol a fydd yn cael eu cytuno yn y Strategaeth Hirdymor ar gyfer y Rheilffyrdd, bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn nodi opsiynau ar gyfer datgarboneiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd er mwyn cyflawni ymrwymiad y llywodraeth i greu cymdeithas sero net.

### **Ceisiadau am ddyletswyddau ychwanegol a chynnwys arall yn y drwydded**

Nodwn yr amrywiol awgrymiadau gan ymatebwyr o ran dyletswyddau newydd ychwanegol a chynnwys posibl arall yn y drwydded.

Fel y nodir uchod, ein diben wrth ddarparu mewn deddfwriaeth y bydd yn rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol gynnwys amodau sy'n ymwneud â materion penodol yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr, yw ysgogi newidiadau sylfaenol hirdymor yn y sector rheilffyrdd mewn perthynas â'r meysydd hyn. Fodd bynnag, nid yw hyn yn atal yr Ysgrifennydd Gwladol rhag ymgorffori dyletswyddau neu ymddygiadau eraill yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol. Rydym yn parhau i ystyried pwyntiau a godwyd gan ymatebwyr er mwyn asesu a ellir cynnwys y rhain yn amodau'r drwydded ac, os felly, sut.

Fel rhan o'r broses barhaus o ddatblygu polisi, rydym hefyd yn adolygu trwydded rhwydwaith bresennol Network Rail i ganfod pa elfennau a all fod yn gymwys i drwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol. Fodd bynnag, rydym yn ystyriol o'r ffaith y bydd gan Rheilffyrdd Prydain Fawr rolau a chyfrifoldebau gwahanol i Network Rail heddiw. Felly, rydym yn ystyried y ffordd orau o sicrhau bod trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn adlewyrchu'n briodol rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr fel y meddwl arweiniol i'r rheilffyrdd.

Mewn perthynas â phryderon ymatebwyr o ran ymdrin ag anghenion pob cwsmer a chynyddu'r defnydd o'r rheilffyrdd gan deithwyr, rydym yn ystyried i ba raddau y dylai'r drwydded nodi gofynion ar gyfer y meysydd hyn. Wrth ystyried cyfrifoldebau Rheilffyrdd Prydain Fawr i adnewyddu a gwella'r rhwydwaith rheilffyrdd, byddwn yn dysgu gwersi o'r ffordd y mae'r ddyletswydd i reoli'r rhwydwaith wedi'i llunio yn nhrwydded bresennol Network Rail.

Rydym yn cytuno â'r ymatebwyr a bwysleisiodd bwysigrwydd gallu Rheilffyrdd Prydain Fawr i ryngweithredu â rhwydweithiau nad ydynt yn dod o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr. Er mwyn sicrhau'r gallu i ryngweithredu bydd angen gwneud mwy na'r hyn y gellid ei gyflawni drwy drwydded yn unig.

Fel sefydliad yn y sector cyhoeddus, bydd yn ofynnol yn awtomatig i Rheilffyrdd Prydain Fawr ddilyn canllawiau'r llywodraeth ac arferion gorau o ran sicrhau'r gwerth gorau, er mwyn tyfu refeniw, rheoli costau a hyrwyddo arloesedd a bydd yn destun craffu, gan gynnwys gan y Swyddfa Archwilio Genedlaethol. Gall gweithdrefnau manwl gael eu nodi mewn dogfennau llywodraethu heblaw am y drwydded.

Rydym yn cytuno â barn yr ymatebwyr ei bod yn bwysig bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael ei fesur ar ei gyflawniadau ac yn cael ei ddwyn i gyfrif. Fel y noda cwestiwn 13, mae fframwaith llywodraethu ac atebolrwydd ar gyfer Rheilffyrdd Prydain Fawr, y mae'r drwydded yn rhan ohono, yn datblygu. Wrth farnu'r cydbwysedd yn y drwydded rhwng swyddogaethau, dyletswyddau ac ymddygiadau, rydym yn ystyriol o'r ffaith y dylai'r drwydded nodi'n glir yr hyn y mae'n rhaid i Rheilffyrdd Prydain Fawr ei wneud. Mewn ymateb i'r ymholiad ynglŷn â swyddogaethau Grŵp Cyflawni'r Rheilffyrdd, mae'n fwiad gennym o hyd y bydd swyddogaethau Grŵp Cyflawni'r Rheilffyrdd a gwasanaethau traws-ddiwydiant yn cael eu hintegreiddio â Rheilffyrdd Prydain Fawr. Wrth i'r cynlluniau ar gyfer integreiddio ddatblygu, byddwn yn ystyried y dull priodol o wireddu'r newid hwn. Byddwn yn addasu'r drwydded yn ôl y gofyn.

Disgwyliwn ymgynghori ar fersiwn ddrafft o'r drwydded pan fydd y ddeddfwriaeth wedi cael ei chyflwyno ac yn mynd drwy'r Senedd. Yn y pen draw, dim ond ar ôl i'r ddeddfwriaeth gael Cydsyniad Brenhinol y bydd modd pennu'r drwydded newydd ar ei ffurf derfynol, ond mae'n rhaid iddi fod yn ei lle er mwyn i Rheilffyrdd Prydain Fawr ddechrau gweithredu.

Bydd yr ymgynghoriad yn rhoi cyfle pellach i randdeiliaid roi adborth ar gynnwys y drwydded. Yn y cyfamser, rydym yn ystyried y ffordd orau o ymgysylltu â rhanddeiliaid cyn yr ymgynghoriad.



## Cwestiwn 15 - Esemptio Rheilffyrdd Prydain Fawr rhag Cosb Ariannol am Dorri Amodau ei Drwydded

### Y cynigion

Nododd yr ymgynghoriad y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn monitro cydymffurfiaeth Rheilffyrdd Prydain Fawr â'i drwydded. Ceisiodd yr ymgynghoriad farn ar ddileu pŵer y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i ddirwyo Rheilffyrdd Prydain Fawr am dorri amodau'r drwydded gan y bydd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gyfres gadarn o bwerau gorfodi o hyd i gymryd camau lle y bo angen. Fel rheoleiddiwr annibynnol, bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn diffinio ei ddull gweithredu ei hun yn unol ag arferion gorau a bydd yn adolygu arferion presennol er mwyn sicrhau eu bod yn addas at y diben yn strwythur newydd y diwydiant.

Esboniodd yr ymgynghoriad mai corff ym mherchnogaeth y cyhoedd fydd Rheilffyrdd Prydain Fawr ac felly na fydd angen yr un pecyn rheoleiddio ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ag sydd ei angen i reoleiddio monopoli yn y sector cyhoeddus. Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn atebol yn y pen draw i'r Ysgrifennydd Gwladol am berfformiad yn erbyn y drwydded a ddyrannwyd iddo gan yr Ysgrifennydd Gwladol. Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn dal pwerau anneddfwriaethol i gosbi Rheilffyrdd Prydain Fawr pan fo angen, drwy arfer rheolaethau corfforaethol a chyllido, gan gynnwys pwerau i benodi cadeirydd Bwrdd Rheilffyrdd Prydain Fawr. Gall yr Ysgrifennydd Gwladol hefyd ystyried perfformiad Rheilffyrdd Prydain Fawr yn erbyn ei drwydded wrth ystyried argymhellion ynglŷn â chyflog ar sail perfformiad i gyfarwyddwyr gweithredol Rheilffyrdd Prydain Fawr. Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn parhau i gyhoeddi canllawiau y bydd yn rhaid i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd roi sylw iddynt wrth arfer ei swyddogaethau o dan y Ddeddf Rheilffyrdd. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i weithredu fel y corff penderfynu annibynnol ynghylch a yw Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi torri amodau ei drwydded, neu'n wynebu risg o wneud hynny.

Yn ogystal â phwerau annedfwriaethol yr Ysgrifennydd Gwladol, dywedodd yr ymgynghoriad y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i ddal cyfres gadarn o bwerau gorfodi deddfwriaethol eraill i ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr yn atebol am ei drwydded, sy'n cynnwys gorchmynion dros dro; gorchmynion gorfodi; a chosbau ariannol ar faterion sy'n ymwneud â mynediad. Bydd y darpariaethau hyn yn parhau i roi cymhelliant cryf, o ran ei enw da a'i reoli, i Rheilffyrdd Prydain Fawr ymdrin ag unrhyw bryderon cyn bod tor amod yn cael ei ddatgan a bod camau gorfodi yn cael eu cymryd. Credwn fod y fframwaith llywodraethu a gynigir yn ddigon i ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn effeithiol.

### Felly gofynnwyd am farn ymgynghoreion ynghylch:

**A oeddent yn cefnogi'r cynnig i ddiwygio pwerau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i beidio â chynnwys y gallu i roi cosb ariannol i Rheilffyrdd Prydain Fawr am dorri amodau ei drwydded?**

## Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Ni chafwyd ateb gan y rhan fwyaf o'r ymatebwyr ynglŷn â'r cynnig i ddiwygio pwerau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i esemptio Rheilffyrdd Prydain Fawr rhag cosb ariannol os bydd yn torri amodau ei drwydded. Roedd y rhai a ymatebodd yn fwy tebygol o wrthwynebu na chefnogi'r cynnig hwn.

Ymhlith y pwyntiau a godwyd roedd y canlynol:

### **Darparu pecyn rheoleiddio effeithiol**

Roedd rhai ymatebwyr yn cefnogi'r cynnig i ddiddymu ac yn cytuno â'r rhesymeg nad oes fawr ddim budd mewn un corff yn y sector cyhoeddus yn rhoi dirwy i un arall. Nododd rhai y byddai'n well canolbwyntio ar roi cymhelliant i berfformio'n dda a gorchmynion gorfodi effeithiol.

Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd o'r farn bod cynigion yr ymgynghoriad at ei gilydd yn cynnwys digon o bwerau i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn effeithiol. Er bod y gallu i roi dirwyon i ddeiliaid trwydded yn elfen bwysig o'i pheccyn rheoleiddio ac y gall hynny roi cymhelliant cryf i ymddwyn yn dda ac atal achosion o dorri amodau, mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cydnabod mai corff ym mherchnogaeth y cyhoedd a ariennir drwy arian cyhoeddus fydd Rheilffyrdd Prydain Fawr, ac o dan reolaeth yr Adran Drafnidiaeth yn y pen draw fel rhan o fframwaith llywodraethu ehangach.

Ymhlith yr ymatebwyr a oedd yn gwrthwynebu'r cynnig i ddiddymu'r pŵer hwn, dywedodd rhai fod angen cyfres lawn o ysgogwyr atebolrwydd ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, gan nodi bod i gosbau ariannol ddiben ac na ddylai unrhyw reolwr seilwaith fod yn esempt rhag cosbau ariannol.

Cododd rhai ymatebwyr bryderon y byddai'r cynnig i ddiwygio pwerau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i beidio â chynnwys y gallu i roi cosb ariannol i Rheilffyrdd Prydain Fawr yn creu amgylchedd rheoleiddio gwannach ac yn amharu ar y sicrwydd a gynigir i drydydd partïon ac y gallai hyn arwain at golli hyder yn y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Rheilffyrdd Prydain Fawr.

### **Sut yr ymdrinnir â rheolwyr seilwaith eraill a'r fframwaith mynediad**

Cred rhai ymatebwyr fod y risg o gael dirwy am berfformiad gwael yn rhoi cymhelliant ac roeddent yn cwestiynu pam y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cadw'r pŵer i ddirwyo Rheilffyrdd Prydain Fawr o dan amgylchiadau lle mae Rheilffyrdd Prydain Fawr yn anwybyddu penderfyniad gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd mewn perthynas â mynediad a chodi tâl. Roedd rhai yn teimlo y byddai'n annheg i reolwyr seilwaith llai o faint a allai gael eu dirwyo o hyd ond na allai'r gosb hon gael ei rhoi i Rheilffyrdd Prydain Fawr.

### **Dulliau amgen o roi cosbau ariannol**

Nododd rhai ymatebwyr nad yw'r system bresennol o gosbau ariannol yn ffordd effeithiol o roi cymhelliant i sicrhau manteision i'r rhai sy'n talu am docynnau nac i drethdalwyr.

Hoffai'r ymatebwyr hyn weld costau ariannol yn cael eu dargyfeirio i wella'r elfennau o'r system sy'n ymwneud â theithwyr, megis creu cronfa wella neu ei gwneud yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr fuddsoddi yn y meysydd hynny lle mae'n torri amodau ei drwydded neu lle mae wedi gwneud hynny.

## Ein hymateb

### Darparu pecyn rheoleiddio effeithiol

Mae'r llywodraeth yn cytuno â'r ymatebwyr y byddai'n hollbwysig, o dan y model newydd arfaethedig, fod gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd bwerau digonol i ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn effeithiol yn erbyn y gofynion yn ei drwydded. Rydym yn haeru o hyd nad yw gallu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i roi cosb ariannol (os yw Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi torri neu'n torri un o amodau ei drwydded) yn allweddol i allu'r rheoleiddiwr i ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn effeithiol, yn enwedig o'i ystyried ar y cyd â'r pwerau sydd gan yr Ysgrifennydd Gwladol a fydd yn atgyfnerthu pwerau'r rheoleiddiwr.

Fodd bynnag, nodwn hefyd fod y gallu i roi dirwyon yn gallu bod yn ffordd bwysig o annog perfformiad da. Ein bwriad yw y bydd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd becyn rheoleiddio cadarn i ddwyn y Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif. Bydd yn gallu cyhoeddi gorchmynion gorfodi a chymell Rheilffyrdd Prydain Fawr i weithredu o hyd. Gall y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ei gwneud yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr fynd i'r afael ag achosion presennol o dorri amodau ei drwydded neu achosion tebygol yn y dyfodol (er enghraifft, drwy benderfynu bod angen datblygu cynlluniau gwella neu sefydlu bwrdd adfer) a phennu terfynau amser o ran hyn drwy ddefnyddio gorchymyn gorfodi. O dan y fframwaith deddfwriaethol presennol, mae gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ddisgresiwn o ran pa mor rhagnodol ydyw wrth gyhoeddi gorchymyn o'r fath, a byddwn yn ceisio cadw'r hyblygrwydd hwnnw. Ein bwriad hefyd yw y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cadw'r gallu i gyhoeddi gorchmynion dros dro os bydd angen dybryd i Rheilffyrdd Prydain Fawr gymryd camau.

Yn y dyfodol, ein bwriad yw y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn atebol yn y pen draw i'r Ysgrifennydd Gwladol. Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn dal pwerau i gosbi Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan gynnwys drwy benodi'r cadeirydd, gan gytuno ar y fframwaith cyflogau (gan gynnwys unrhyw gyflog ar sail perfformiad).

Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i weithredu fel y corff penderfynu annibynnol ynghylch a yw Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi torri amodau ei drwydded, neu'n wynebu risg o wneud hynny. Fel y corff sy'n gorfodi trwyddedau, mae gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd bwerau deddfwriaethol a fydd yn galluogi'r rheoleiddiwr i ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif am fynd i'r afael ag achos presennol o dorri amodau ei drwydded neu achos tebygol yn y dyfodol. Bydd y defnydd o'r pwerau deddfwriaethol hyn, a ffyrdd effeithiol o weithio gyda Rheilffyrdd Prydain Fawr, yn parhau i roi cymhelliant cryf, o ran ei enw da a'i reoli, i Rheilffyrdd Prydain Fawr wneud pob ymdrech i gydymffurfio ag amodau ei drwydded. Fodd bynnag, o ystyried pa mor bwysig ydyw bod gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd y pecyn rheoleiddio cywir i ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif, nid ydym yn ystyried esemptio Rheilffyrdd Prydain Fawr rhag gallu'r Swyddfa Rheilffyrdd a

Ffyrdd i roi cosbau ariannol am dorri amodau'r drwydded, ond byddwn yn parhau i adolygu'r penderfyniad hwn wrth i'r ddeddfwriaeth gael ei llunio'n derfynol.

### **Sut yr ymdrinnir â rheolwyr seilwaith eraill a'r fframwaith mynediad**

Gall y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ddirwyo Rheilffyrdd Prydain Fawr o hyd o dan reoliad 38 o Reoliadau Rheilffyrdd (Mynediad, Rheoli a Thrwyddedu Ymgymeriadau Rheilffyrdd) 2016 am fethu â chydymffurfio â chyfarwyddyd, hysbysiad neu benderfyniad perthnasol, gan gynnwys cyfarwyddiadau perthnasol ynglŷn â mynediad a roddir gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd o dan adrannau 17 neu 22A o Ddeddf Rheilffyrdd 1993. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cadw'r pŵer hwn i sicrhau cydymffurfiaeth â chyfarwyddiadau ynglŷn â mynediad gan y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i oruchwylio'r fframwaith mynediad fel rheoleiddiwr. Drwy geisio cadw'r pŵer hwn, rydym yn gobeithio rhoi cysur i drydydd partion y bydd eu hawliau o dan y gyfundrefn fynediad yn cael eu parchu.

Ni fydd gallu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i ddirwyo deiliaid trwyddedau eraill (gan gynnwys gweithredwyr trenau o dan gontract i Rheilffyrdd Prydain Fawr) am dorri amodau eu trwyddedau yn newid.

### **Dulliau amgen o roi cosbau ariannol.**

Ystyriodd yr adran yr awgrym gan rai ymatebwyr na ddylai'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gollu ei gallu i ddirwyo Rheilffyrdd Prydain Fawr am dorri amodau ei drwydded ond y gallai'r pŵer hwn gael ei ailwampio fel gallu i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gyfarwyddo Rheilffyrdd Prydain Fawr i fuddsoddi mewn ffordd berthnasol yn y meysydd lle mae wedi torri amod.

Ni chredwn y byddai'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn gallu cyhoeddi gorchymyn yn cyfarwyddo Rheilffyrdd Prydain Fawr i greu cronfa, gwneud buddsoddiadau, neu sefydlu rhyw fath o drefn iawndal, a hynny ar y sail ei bod yn annhebygol o fodloni'r gofyniad yn adran 55 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 sy'n disgwyl cysylltiad pendant rhwng y tor amod a gadarnhawyd a'r hyn rydym yn gorchymyn i Rheilffyrdd Prydain Fawr ei wneud i'w unioni – ac efallai y bydd yn gymhleth i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ddiffinio unrhyw swm penodol y dylai Rheilffyrdd Prydain Fawr ei wario. Yn lle hynny, byddai'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i ddefnyddio ei phwerau gorfodi presennol a'i phwerau presennol i gyhoeddi gorchmynion dros dro, fel y'i nodir uchod.

## Cwestiwn 16 - Cynllunio Busnes a Chyllido

### Y cynigion

Yn yr ymgynghoriad, cynigiwyd y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn creu cynlluniau busnes 5 mlynedd sy'n cwmpasu ei weithgarwch mewn perthynas â'r cletrau a'r trenau, ac sy'n nodi'r ffordd orau o gyflawni dros ddefnyddwyr y rheilffyrdd. Bydd y cynlluniau busnes integredig hyn yn cyd-fynd â'r Strategaeth Hirdymor ar gyfer y Rheilffyrdd, sy'n amlinellu blaenoriaethau'r llywodraeth i'r rheilffyrdd yn yr hirdymor. Byddant yn cael eu paratoi a'u cymeradwyo ochr yn ochr â phrosesau adolygu cyfnodol yn y dyfodol, a fydd yn adlewyrchu Manylebau Allbwn Lefel Uchel a'r Datganiadau o'r Cronfeydd sydd Ar Gael ar gyfer seilwaith a gyhoeddir gan yr Ysgrifennydd Gwladol a Gweinidogion yr Alban.

Proses a gynhelir gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yw'r adolygiad cyfnodol, lle mae'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban yn nodi eu blaenoriaethau lefel uchel ar gyfer allbynnau seilwaith y rheilffyrdd (y Manylebau Allbwn Lefel Uchel) a lefel y cronfeydd sydd ar gael i'w cyflawni (y Datganiadau o'r Cronfeydd sydd Ar Gael). Yna, mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn adolygu cynlluniau busnes Network Rail, a rhai Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol, ac yn cyhoeddi penderfyniad ffurfiol ar y cronfeydd a'r allbynnau cyffredinol sydd i'w darparu yn ystod y cyfnod rheoli nesaf. Mae'r penderfyniadau hyn yn cael eu gwneud ar wahân i Gymru a Lloegr, ac i'r Alban. Bydd cynlluniau Rheilffyrdd Prydain Fawr yn integreiddio gwaith cynllunio seilwaith â'i weithgareddau sy'n ymwneud â gwasanaethau i deithwyr, ac yn sicrhau bod seilwaith yn cael ei gynllunio gan gadw canlyniadau i gwsmeriaid a chanlyniadau masnachol mewn cof. Caiff y cynlluniau eu diweddarau mewn adolygiadau o wariant yn y dyfodol er mwyn adlewyrchu'r cynlluniau diweddaraf ar gyfer gwasanaethau i deithwyr. Drwy greu cynlluniau integredig, bydd hyn yn helpu i gyflawni rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr fel 'meddwl arweiniol' a rhoi eglurder ynglŷn â chyfeiriad y rheilffyrdd i'r sector.

Cynigiwyd hefyd y bydd y llywodraeth yn parhau i ddarparu setliadau cyllido bob 5 mlynedd ar gyfer seilwaith, y cytunir arnynt fel rhan o broses yr adolygiad cyfnodol, ac y bydd cyllid ar gyfer gwasanaethau i deithwyr a gweithgareddau gwella yn cael ei bennu ar wahân drwy adolygiadau o wariant, fel y digwydd heddiw. Bydd yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr lunio cynllun busnes integredig 5 mlynedd drwy ddeddfwriaeth a bydd yn cael ei ddwyn i gyfrif am ei gyflawni drwy gyfuniad o ddulliau llywodraethu megis trwydded a chytundeb fframwaith Rheilffyrdd Prydain Fawr. Caiff newidiadau i'r cynllun busnes eu rheoli 'yn ystod oes y cynllun', ar ôl proses rheoli newid, sy'n ei gwneud yn bosibl i Rheilffyrdd Prydain Fawr ymateb i amgylchiadau sy'n newid. Caiff y cynllun busnes integredig ei adolygu a'i ddiweddarau o bryd i'w gilydd a bydd yn ofynnol cyhoeddi unrhyw gynllun diwygiedig. Mae'n debygol y bydd cynlluniau diwygiedig yn cael eu cyhoeddi ar ôl digwyddiadau mawr, megis adolygiadau o wariant.

Cynigiwyd y dylai'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gadw rôl bwysig yn craffu'n annibynnol ar y broses o ddatblygu a monitro'r ffordd y caiff cynllun busnes integredig 5 mlynedd Rheilffyrdd Prydain Fawr ei roi ar waith. Mae hyn yn gyson â rôl y rheoleiddiwr i wneud y penderfyniad terfynol o dan yr adolygiad cyfnodol ac i orfodi trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Bydd hefyd yn rhoi cyngor i gyllidwyr ar faterion megis effeithlonrwydd a'r gallu i gyflawni.

## **Felly, gofynnwyd am adborth ar y trefniadau cynllunio busnes arfaethedig i Rheilffyrdd Prydain Fawr**

### **Yr hyn a ddywedwyd wrthym**

O blith y rhai a ymatebodd, cafwyd cefnogaeth gyffredinol i waith cynllunio integredig, parhad y trefniadau cyllido seilwaith presennol, a'r cylch cynllunio 5 mlynedd. Nodwyd sawl pryder a phwyntiau adborth unedig yn yr ymatebion, a chodwyd y pwyntiau canlynol gan y rhai a wnaeth sylwadau:

### **Mae gwaith cynllunio integredig ynghyd â pharhad y broses adolygu cyfnodol yn rhoi sicrwydd**

Roedd llawer o'r ymatebwyr yn cefnogi'r penderfyniad i gadw'r broses adolygu cyfnodol a rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ynddi. Yn benodol, roedd y sicrwydd amflwydd ynglŷn â chyllido seilwaith sy'n deillio o'r adolygiad cyfnodol yn cael ei werthfawrogi. Cafodd y gofyniad newydd i greu cynllun busnes integredig, y disgwylir y bydd yn cael ei baratoi ar y cyd â'r adolygiad cyfnodol, dderbyniad da hefyd yn yr ymatebion, gyda chefnogaeth gan yr holl fathau o randdeiliaid. Y rhesymau dros y gefnogaeth oedd yr eglurder a'r cysondeb y byddai hyn yn ei gynnig yn y broses gynllunio, yn ogystal â'r gofyniad i'r gwaith cynllunio integredig fod yn fynegiant effeithiol o rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr fel meddwl arweiniol.

### **Yr angen am fwy o ymwneud lleol wrth greu'r cynllun busnes**

Un ymateb cyffredin ymhlith awdurdodau trafndiaeth lleol a chyrrff trafndiaeth is-genedlaethol oedd yr angen am i Rheilffyrdd Prydain Fawr gynnig cyfleoedd ar gyfer ymwneud lleol. Gwnaed nifer o awgrymiadau mewn perthynas ag ymwneud lleol, gyda rhai yn cynnig llai o oruchwyliaeth gan Rheilffyrdd Prydain Fawr dros faterion lleol, a rhai yn gofyn am fwy o gydweithio ar gynllunio lleol. Roedd pob un o'r ymatebion yn dadlau o blaid mwy o ymwneud lleol, a'r gallu i awdurdodau trafndiaeth lleol a chyrrff trafndiaeth is-genedlaethol fwydo i mewn i'r broses cynllunio busnes yn uniongyrchol.

### **Mwy o sicrwydd ynglŷn â'r trefniadau cyllido hirdymor ar gyfer gwasanaethau i deithwyr**

Mynegodd llawer o'r ymatebwyr fod angen mwy o sicrwydd hirdymor ynglŷn â chyllido gwasanaethau i deithwyr, er mwyn sicrhau ei fod yn gyson â'r trefniadau cyllid 5 mlynedd ar gyfer seilwaith. Roedd yr awgrymiadau yn cynnwys yr awgrym y dylai cyllid ar gyfer gwasanaethau i deithwyr gael ei bennu drwy broses debyg i'r adolygiad cyfnodol ac y dylid rhoi setliad cyllido gwarantedig dros gyfnod y cynllun integredig 5 mlynedd. Cyflwynwyd ymatebion i'r mater hwn gan amrywiaeth o randdeiliaid, yn enwedig cwmnïau gweithredu trenau, cwmnïau cerbydau rheilffyrdd, a rhanddeiliaid eraill sy'n ymwneud â gwasanaethau i deithwyr.



## **Yr angen am gylch cynllunio a chyllido treigl, ochr yn ochr â chyfnod cynllunio o fwy na 5 mlynedd ar gyfer y cynllun busnes integredig**

Cafwyd ymatebion amrywiol a oedd yn awgrymu nad oedd y cyfnod cynllunio o 5 mlynedd yn ddigon hir i'r diwydiant rheilffyrdd. Awgrymwyd hyn o ran cynllunio seilwaith a gwasanaethau i deithwyr. Ochwr yn ochwr â'r awgrym hwn gofynnwyd am gynllunio treigl yn hytrach na chyfnodau cynllunio penodol o 5 mlynedd. Roedd hyn fel arfer yn cael ei ddiffinio fel llunio cynllun busnes sy'n cael ei greu a'i ddatblygu drwy'r amser, gyda nodau amser penodedig ar gyfer cwblhau prosiectau unigol. Awgrymwyd hyn er mwyn lliniaru'r problemau o ran llwyth gwaith y mae'r rheilffyrdd yn eu hwynebu ar hyn o bryd, gyda chyfnodau gwaith dwys ac yna gyfnod 'llacio' yn hytrach na llwythi gwaith cyson.

## **Eglurder ynglŷn â sut y bydd y strategaeth 30 mlynedd yn llywio'r cynlluniau 5 mlynedd**

Yn yr ymatebion gofynnwyd am eglurder ynglŷn â sut y byddai'r strategaeth 30 mlynedd, neu'r Strategaeth Hirdymor ar gyfer y Rheilffyrdd, yn dylanwadu ar y cynllun integredig. Ymhlith ymatebion a oedd yn gofyn am amserlenni cynllunio hwy y codwyd hyn amlaf. Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr am gael eglurder ynglŷn â rôl y Strategaeth Hirdymor ar y Rheilffyrdd ac amlinellad o'i chynnwys.

## **Gallu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i bennu dyddiadau gwahanol i'r ddau gyllidwr gyflwyno eu Manyleb Allbwn Lefel Uchel a'u Datganiadau o'r Cronfeydd sydd Ar Gael**

Awgrymodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd y gellid gwneud y ddeddfwriaeth yn fwy eglur i ganiatau'n benodol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd bennu dyddiadau gwahanol i'r ddau gyllidwr (Llywodraeth y DU a Llywodraeth yr Alban) ddarparu'r Manylebau Allbwn Lefel Uchel a'r Datganiadau o'r Cronfeydd sydd Ar Gael yn ystod yr adolygiad cyfnodol. Awgrymwyd hyn er mwyn sicrhau bod y ddeddfwriaeth yn gyson ag ymarfer gweithredol.

## **Ein hymateb**

### **Yr angen am fwy o ymwneud lleol wrth greu'r cynllun busnes**

Nododd Cynllun y Rheilffyrdd "in England, new partnerships with Great British Railways' regional divisions will give towns, cities and regions greater control over local ticketing, services and stations". Fel y crybwyllir yn ein hymateb i gwestiwn 2, ein bwriad yw y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cynnwys rhanbarthau sydd wedi'u gwreiddio yn yr ardaloedd y maent yn eu gwasanaethu, a fydd yn rhoi atebolrwydd lleol ac ymgysylltu parhaus ag awdurdodau lleol.

Nid oes angen deddfwriaeth sylfaenol i sefydlu strwythur rhanbarthol na phartneriaethau lleol Rheilffyrdd Prydain Fawr ac felly nid ymgynghorwyd arnynt. Yn hytrach na cheisio defnyddio deddfwriaeth, rydym eisoes yn ystyried ymgorffori ymwneud lleol fel egwyddor greiddiol yn strwythurau a phrosesau Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol, gyda Thîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr yn arwain gweithgarwch ymgysylltu â'r ardaloedd lleol ar hyn o bryd. Ein bwriad yw y bydd cydberthnasau gwaith agos ym mhob un o ranbarthau

Rheilffyrdd Prydain Fawr, ac ymgysylltu rhwng awdurdodau trafnidiaeth lleol, cyrff trafnidiaeth is-genedlaethol a Rheilffyrdd Prydain Fawr ynglŷn â strategaethau rheilffyrdd lleol. Felly, bydd gweithgarwch ymgysylltu lleol yn bwydo i mewn i'r broses cynllunio busnes fel mewnbwn cynllunio pwysig.

### **Mwy o sicrwydd ynglŷn â'r trefniadau cyllido hirdymor ar gyfer gwasanaethau i deithwyr**

Rydym yn cydnabod y gwerth y mae rhanddeiliaid yn ei roi ar y cynnig i barhau i ddyrannu cyllid drwy adolygiadau cyfnodol ar gyfer seilwaith. Er y clywn y pryderon ynglŷn â dyraniadau ar gyfer gwasanaethau i deithwyr, credwn fod y system arfaethedig, a fyddai'n cadw'r dull cyllido presennol ar gyfer gwasanaethau i deithwyr a gwelliannau, yn briodol o ran anghenion holl gyllidwyr a gweithredwyr y rheilffyrdd. Bydd angen i Rheilffyrdd Prydain Fawr ddangos disgyblaeth ariannol o fewn meysydd cyllidebol ar wahân, a gydbwysir gan y ddyletswydd ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i ymgymryd â gwaith cynllunio integredig. Drwy hyn, bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gallu gweithredu fel 'meddwl arweiniol' o ran y cledrau a'r trenau, gan gadw cyfrifoldeb cyllidol, a hefyd uno'r broses o oruchwylio costau a referniw a fydd yn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i lunio barn system gyfan, a fydd yn ei gwneud yn bosibl iddo wneud dewisiadau a phenderfyniadau yn fwy effeithiol. Mae hefyd yn cadw parhad y broses adolygu cyfnodol, a fu'n system effeithiol o ddyrannu cyllid yn y tymor hwy ar gyfer seilwaith, gan gynnwys seilwaith sy'n allweddol i ddiogelwch y rheilffyrdd ac felly ni fydd yn newid.

### **Yr angen am gylch cynllunio a chyllido treigl, ochr yn ochr â chyfnod cynllunio o fwy na 5 mlynedd**

Rydym yn cydnabod y galwadau am gylch cynllunio treigl a chyfnod cynllunio hwy. Bydd yn bwysig cydbwysu'r angen am orwel cynllunio sefydlog y gall Rheilffyrdd Prydain Fawr gael ei ddwyn i gyfrif am gyflawni yn unol ag ef, â'r angen i adlewyrchu amgylchedd gweithredol dynamig y rheilffyrdd, nad yw'n rhwym i gyfnodau cyllido'r llywodraeth. Caiff y cynllun busnes integredig 5 mlynedd ei reoli a'i ddiweddarau 'yn ystod oes y cynllun' a'i lywodraethu gan broses rheoli newid, sydd â'r nod o roi hyder i'r diwydiant a chwsmeriaid y rheilffyrdd fel ei gilydd. Drwy hyn, bydd modd i'r cynllun aros yn ymatebol i'r amgylchedd ehangach, a sicrhau tryloywder a sefydlogrwydd ar yr un pryd.

Ein bwriad yw y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn chwarae rôl i roi sicrwydd ynglŷn â newidiadau i'r cynllun busnes. Caiff proses rheoli newid a rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd eu codeiddio mewn offerynnau anneddfwriaethol. Bydd y cynllun busnes integredig 5 mlynedd, a gaiff ei baratoi a'i gyhoeddi yn ystod yr adolygiad cyfnodol, yn cael ei lywio a'i ategu gan y gwaith cynllunio mewnol parhaus y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ei wneud er mwyn cynllunio gweithrediadau'r busnes o ddydd i ddydd. Caiff cyllid ei ddyrannu yn ystod yr adolygiadau cyfnodol (seilwaith) a'r digwyddiadau cyllidol (gwasanaethau i deithwyr a gwelliannau) fel y digwydd heddiw, ac efallai y bydd angen addasu cynlluniau yng ngoleuni hyn. Bydd y cynllun busnes integredig, ac felly unrhyw weithgarwch cynllunio mewnol, yn cael eu llywio hefyd gan y Strategaeth Hirdymor ar gyfer y Rheilffyrdd, a fydd yn rhoi rhagolwg tymor hwy o'r blaenoriaethau i'r rheilffyrdd. Er mwyn sicrhau tryloywder, bydd y gofyniad i gyhoeddi'r cynllun busnes integredig 5 mlynedd, ac unrhyw ddiweddariad sylweddol i'r cynllun, yn cael ei nodi mewn deddfwriaeth.



## **Eglurder ynglŷn â sut y bydd y strategaeth 30 mlynedd yn llywio'r cynlluniau 5 mlynedd**

Nodwn y cais am ragor o fanylion am y strategaeth 30 mlynedd. Adnodd i bennu blaenoriaethau Rheilffyrdd Prydain Fawr a'r sector yn yr hirdymor yw'r strategaeth, neu'r Strategaeth Hirdymor ar gyfer y Rheilffyrdd. Bydd yn cynnwys blaenoriaethau lefel uchel yn seiliedig ar amcanion strategol y llywodraeth ar gyfer y rheilffyrdd, a fydd yn ganllaw i Rheilffyrdd Prydain Fawr wrth gynllunio blaenoriaethau a gweithgareddau. Ein bwriad yw y bydd y Strategaeth Hirdymor ar gyfer y Rheilffyrdd yn cael ei pharatoi a'i chynnal gan Rheilffyrdd Prydain Fawr ar ôl i'r Ysgrifennydd Gwladol ei chymeradwyo, a'i diweddarau ochr yn ochr â blaenoriaethau sy'n newid. Mae Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan weithio'n agos gyda rhanddeiliaid, yn parhau i ddatblygu fersiwn gyntaf y Strategaeth. Caiff y Strategaeth Hirdymor ar gyfer y Rheilffyrdd ei hadlewyrchu yn y cynllun busnes integredig 5 mlynedd, am y bydd yn ystyriaeth annatod ym mhrosesau cynllunio Rheilffyrdd Prydain Fawr.

## **Gallu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i bennu dyddiadau gwahanol i'r ddau gyllidwr ddarparu eu Manyleb Allbwn Lefel Uchel a'u Datganiadau o'r Cronfeydd sydd Ar Gael**

Rydym wedi ystyried y pwynt a godwyd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ac rydym yn bwriadu, drwy ddeddfwriaeth, fwrw ymlaen â'r cynnig i wneud y darpariaethau presennol yn fwy eglur a chaniatáu'n benodol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gael pennu dyddiadau gwahanol i'r ddau gyllidwr ddarparu eu Manylebau Allbwn Lefel Uchel a'u Datganiadau o'r Cronfeydd sydd Ar Gael. Byddai hyn yn sicrhau bod y ddeddfwriaeth yn gyson ag ymarfer gweithredol cyfredol ac yn rhoi mwy o hyblygrwydd i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ynglŷn â sut mae'n cynnal yr adolygiad cyfnodol.

## **Casgliad**

Gan fod y rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn gadarnhaol tuag at ein huchelgeisiau i gyflwyno gwaith cynllunio integredig 5 mlynedd, bwriadwn ddeddfu i'w gwneud yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr baratoi a chyhoeddi cynllun busnes sy'n nodi sut y bydd yn cyflawni ei swyddogaethau. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn chwarae rôl bwysig yn monitro'r broses o gyflwyno newidiadau yn y cynllun busnes integredig a rhoi sicrwydd yn eu cylch. Rydym yn disgwyl y bydd manylion rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cael eu nodi mewn offerynnau anneddfwriaethol a threfniadau llywodraethu, megis memorandwm cyd-ddealltwriaeth rhwng partïon perthnasol.

## Cwestiwn 17 - Craffu a Her Annibynnol

### Y cynigion

Yn yr ymgynghoriad, cynigiwyd y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, fel y rheoleiddiwr diogelwch ac economaidd annibynnol ar gyfer y rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr, yn parhau i warchod buddiannau defnyddwyr y rheilffyrdd a threthdalwyr.

Er mwyn cyflawni hyn, cylch gwaith arfaethedig y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd fydd:

- parhau i reoleiddio iechyd a diogelwch ar gyfer y rhwydwaith rheilffyrdd cyfan ym Mhrydain Fawr;
- goruchwyllo'r sector cyfan er mwyn dwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn erbyn ei drwydded a'i gynllun busnes mewn ffordd dryloyw;
- parhau i fonitro a gorfodi trwyddedau;
- parhau i arwain adolygiadau cyfnodol 5 mlynedd o gyllid ac allbynnau'r rheilffyrdd, sy'n adlewyrchu anghenion yr Ysgrifennydd Gwladol a Gweinidogion yr Alban;
- parhau i oruchwyllo'r fframwaith mynediad fel rheoleiddiwr annibynnol, gan gynnwys y gallu i gyfarwyddo rhoi mynediad ac i drwyddedu gweithredwyr;
- parhau yn y rôl o awdurdod cystadleuaeth i'r rheilffyrdd, gan barhau i orfodi cyfraith cystadleuaeth a defnyddwyr er mwyn sicrhau bod busnesau yn deg ac yn agored wrth ymdrin â chwsmeriaid;
- noddi Ombwdsmon y Rheilffyrdd, rydym wedi cynnig y dylid deddfu yn ei gylch;
- cefnogi tryloywder drwy'r sector cyfan, gyda phwerau eang i gasglu gwybodaeth ac ymchwilio, a pharhau i gyhoeddi ystadegau ar y rheilffyrdd;
- helpu Rheilffyrdd Prydain Fawr i ddatblygu prosesau aeddfed ac agored o roi sicrwydd iddo'i hun drwy adroddiadau uniongyrchol ar y ffordd y mae Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cyflawni amcanion a chyhoeddi gwybodaeth allweddol am y rheilffyrdd er mwyn helpu i lywio'r rhai sy'n gwneud penderfyniadau a rhanddeiliaid;
- cadw pob rôl mewn perthynas â rhwydweithiau eraill megis High Speed 1, a hefyd mewn perthynas â gweithredwyr mynediad agored a gweithredwyr cludo llwythi.

### Felly, gofynnwyd:

**Yn eich barn chi, a fydd y dull arfaethedig o sicrhau craffu a her annibynnol yn ddigon tryloyw? A fydd y dull arfaethedig o sicrhau craffu a her annibynnol yn rhoi sicrwydd digonol y gellir dwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif?**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Nid atebwyd y cwestiwn ynghylch a yw'r dull arfaethedig o sicrhau craffu a her annibynnol yn ddigon tryloyw ac yn rhoi sicrwydd digonol y gellid dwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif gan y rhan fwyaf o'r ymatebwyr. O blith y rhai a ymatebodd roeddent yn fwy tebygol o awgrymu na fyddai'r dull arfaethedig yn ddigonol am resymau a roddwyd yn y themâu a ganlyn. Fodd bynnag, cafwyd rhai ymatebion cadarnhaol hefyd, gyda'r ymatebwyr yn cydnabod y byddai'r cynigion yn rhoi dulliau digonol o ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif.

## **Craffu annibynnol**

Cymysg fu'r ymatebion a oedd yn mynegi barn ar allu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i graffu'n annibynnol ar Rheilffyrdd Prydain Fawr drwy'r dulliau a gynigiwyd yn yr ymgynghoriad. Roedd rhai ymatebwyr yn cefnogi'r rôl arfaethedig i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, gan nodi bod y mwyafrif helaeth o swyddogaethau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau, gyda rhai yn mynegi'r farn bod y ffordd y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i oruchwylio'r fframwaith mynediad fel rheoleiddiwr yn cynnig rhywfaint o sicrwydd i weithredwyr trydydd parti. Mynegodd rhai ymatebwyr y farn bod y dulliau craffu sydd ar gael i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn bwysig. Fodd bynnag, roedd rhai ymatebwyr yn feirniadol o'r trefniant cyllido presennol ar gyfer y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, ac roeddent yn pryderu ei fod yn effeithio ar allu'r rheoleiddiwr i weithredu'n annibynnol.

Roedd ymatebwyr yn awyddus i bwysleisio pwysigrwydd annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd er mwyn dwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn effeithiol ac osgoi sefyllfa lle mae'r rheoleiddiwr yn dod o dan ddylanwad y llywodraeth yn amhriodol. Awgrymodd rhai mai un opsiwn posibl fyddai rhoi rôl i awdurdodau lleol i gefnogi hyn drwy gynnal asesiadau o berfformiad y Corff Rheilffyrdd Integredig o ran meithrin partneriaethau effeithiol ag awdurdodau trafniadaeth lleol.

## **Tryloywder ac atebolrwydd**

Tynnodd ymatebwyr sylw at bwysigrwydd rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd o ran sicrhau tryloywder ac atebolrwydd drwy'r sector cyfan fel adnodd pwysig arall sy'n dwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif ac yn sicrhau mynediad teg i'r rhwydwaith. Fodd bynnag, ychydig iawn o'r ymatebwyr a gododd bryderon ynglŷn â thryloywder, gyda llawer yn derbyn bod y ffyrdd sydd ar gael i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd oruchwylio Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ddigonol.

Mynegwyd pryder gan rai ymatebwyr bod gormod o gyrff yn ymwneud â dwyn Rheilffyrdd Prydain i gyfrif ac y byddai hyn yn arwain at atebolrwyddau dryslyd a mwy o fiwrocratiaeth, gyda rhai ymatebwyr yn pryderu na fydd y cynigion yn ddigon i ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif. Fodd bynnag, dangoswyd cryn gefnogaeth hefyd o blaid y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i fonitro a gorfodi trwyddedau fel ffordd werthfawr o ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif.

## **Pwerau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd**

Croesawodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd y cynnig ynglŷn â chraffu a her annibynnol, a rolau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn hynny o beth, gan gydnabod y dylai fod lle canolog i drefniadau rheoleiddio a goruchwylio cadarn ac annibynnol fel ffyrdd o alluogi amcanion y diwygiadau. Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn hyderus y bydd y cynnig ynglŷn â chraffu a her annibynnol yn sicrhau pwerau priodol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn effeithiol ym mhob rhan o'r busnes.

Nododd rhai ymatebwyr fod angen cryfhau pwerau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd er mwyn rhoi sicrwydd bod y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd mewn sefyllfa i ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn effeithiol. I'r perwyl hwn, nododd rhai unwaith eto y byddai'n well

ganddynt pe bai pŵer y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i roi cosb ariannol yn cael ei gadw fel rhan o becyn rheoleiddio'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd; codwyd y pryderon hyn ar y cyd â'r atebion i gwestiwn 15 yn yr ymgynghoriad. Ar wahân i hyn, ni chodwyd unrhyw faterion penodol eraill ynghlŷn â'r pwerau ynghylch gwaith arfaethedig y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

## Ein hymateb

### Craffu annibynnol

Rydym yn cytuno bod yn rhaid i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd aros yn annibynnol ac fel y cyfryw ei bod yn cyflawni swyddogaeth bwysig mewn llawer o rannau o'r farchnad heddiw. Felly, bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i ddal y rolau a'r swyddogaethau sydd ganddi heddiw, a ategir gan ddeddfwriaeth. Ymdrinnir â chyllid annibynnol ar gyfer y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd o dan gwestiwn 18 ar yr ardoll statudol newydd. Disgrifir rôl awdurdodau lleol yn yr ateb i gwestiwn 2.

### Tryloywder ac atebolrwydd

Rydym yn cytuno â'r ymatebwyr bod yn rhaid i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd barhau i chwarae rôl hollbwysig yn y gwaith o sicrhau tryloywder ac atebolrwydd drwy'r sector cyfan. Sonnir yn aml fod hyn yn bwysig iawn o ran sicrhau mynediad teg ac anwahaniaethol i'r rhwydwaith a bwriadwn gadw rôl bresennol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i oruchwylio'r fframwaith mynediad fel rheoleiddiwr annibynnol a chadw ei dyletswydd (ddiwygiedig) i hyrwyddo cystadleuaeth er mwyn rhoi hyder i'r rhai sy'n ceisio mynediad teg a thryloyw i'r rhwydwaith yn y dyfodol.

Rydym wedi nodi'r pryderon a godwyd bod gormod o gyrff o bosibl yn ymwneud â'r broses o ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn defnyddio'r rheoliadau a'r canllawiau cyhoeddedig i lywio ac arwain ei chwmpas wrth ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif mewn ffordd dryloyw. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn gallu sicrhau mewn ffordd ddigonol fod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cael ei reoleiddio'n gywir a'i fod yn gweithredu yn unol â'r drwydded a ddyroddwyd gan yr Ysgrifennydd Gwladol.

### Pwerau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd

Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i ddal cyfres gadarn o bwerau yn unol â Deddf Rheilffyrdd 1993 a Rheoliadau Rheilffyrdd (Mynediad, Rheoli a Thrwyddedu Ymgymeriadau Rheilffyrdd) 2016. Bydd y darpariaethau hyn yn parhau i roi cymhelliant cryf, o ran ei enw da a'i reoli, i Rheilffyrdd berfformio'n effeithiol. Gweler ein hymateb i gwestiwn 15 ar y cynnig i beidio â chymhwyso gallu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i roi cosb ariannol i Network Rail at Rheilffyrdd Prydain Fawr mewn achosion posibl neu wirioneddol o dorri amodau ei drwydded ac am ragor o fanylion am y pwerau gorfodi y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i'w dal.

Ein bwriad yw deddfu i gryfhau ymhellach allu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i gymeradwyo, sefydlu neu weinyddu cynllun ombwdsmon a, lle y bo angen, roi cyllid i

weithredwr cynllun o'r fath, gan atgyfnerthu rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd mewn perthynas ag Ombwdsmon y Rheilffyrdd yn y dyfodol. Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd wedi cyhoeddi ei bod wedi penodi'r Ombwdsmon Datrys Anghydfodau fel darparwr cynllun Ombwdsmon y Rheilffyrdd a noddir gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

## Cwestiwn 18 - Pŵer statudol i godi ffi ar Rheilffyrdd Prydain Fawr

### Y cynigion

Er mwyn cefnogi annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a sicrhau sefydlogrwydd ei chyllid, cynigiodd yr ymgynghoriad y dylid rhoi pwerau statudol mewn deddfwriaeth sylfaenol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd godi ffi ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i dalu am gostau swyddogaethau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a ariennir ar hyn o bryd drwy ffi trwydded Network Rail, yn hytrach na bod y costau hyn yn cael eu hariannu'n uniongyrchol gan y llywodraeth. Dyma ddatganiad clir am annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gan yr Ysgrifennydd Gwladol.

### Felly, gofynnwyd:

**A oeddech chi'n cefnogi'r cynnig i roi pŵer statudol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd godi ffi ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i dalu am gostau swyddogaethau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a ariennir ar hyn o bryd drwy drwydded y rhwydwaith?**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Ni roddwyd ateb ar y cynnig i roi pŵer statudol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd godi ffi ar Rheilffyrdd Prydain Fawr gan y mwyafrif o'r ymatebwyr. Roedd y rhai a ymatebodd yn fwy tebygol o gefnogi'r cynnig hwn am resymau a oedd yn cynnwys ei fod yn sicrhau annibyniaeth y rheoleiddiwr oddi ar y llywodraeth.

### Annibyniaeth oddi ar y llywodraeth a Rheilffyrdd Prydain Fawr

Mynegodd rhai ymatebwyr y pryder, pe bai'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn dibynnu ar gyllid gan Rheilffyrdd Prydain Fawr, y gall hynny beryglu annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a thanseilio ei gallu i graffu ar Rheilffyrdd Prydain Fawr yn effeithiol, gan nodi y gallai hyn olygu bod llai o ymddiriedaeth yn y system. Mynegodd rhai ymatebwyr awydd i nodi ffynonellau cyllido amgen, gan gynnwys cynnig y dylai'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gael cyllid yn uniongyrchol gan y llywodraeth.

Cytunodd ymatebwyr eraill y byddai'r cynnig i roi pŵer statudol i godi ffi yn diogelu annibyniaeth y rheoleiddiwr, drwy sicrhau bod y rheoleiddiwr yn amlwg yn annibynnol ar y llywodraeth, a darparu ffynhonnell sefydlog o gyllid. Roedd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cefnogi'r cynnig yn gryf fel ffordd o warchod a chryfhau annibyniaeth y rheoleiddiwr. Nododd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd '[the]statutory power to levy a fee will ensure the Office of Rail and Road has stable, predictable funding, which is key for the Office of Rail and Road to plan and carry out its activities effectively and efficiently with independence'.

### Tryloywder a threfniadau cyllido

Tynnodd rhai ymatebwyr sylw at bwysigrwydd y pŵer i godi ardoll o ran hyrwyddo tryloywder ynglŷn â'r trefniadau cyllido. Gofynnodd rhai sefydliadau am sicrwydd na allai'r

Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ofyn am gronfeydd amhenodol gan Rheilffyrdd Prydain Fawr, lle y byddai'r costau hynny'n effeithio ar weithredwyr ac, yn ei dro, yn amharu ar allu'r rheilffyrdd i sbarduno arloesedd.

## Ein hymateb

### Annibyniaeth oddi ar y llywodraeth a Rheilffyrdd Prydain Fawr

Mae gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd bwerau tebyg eisoes i godi ardollau i ariannu ei gweithgareddau mewn perthynas â diogelwch a rheoleiddio rhai rhwydweithiau eraill. Byddai ein darpariaeth ddeddfwriaethol newydd arfaethedig yn rhoi pŵer cyfatebol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gasglu ei ffioedd oddi wrth Rheilffyrdd Prydain Fawr am weithgarwch rheoleiddio economaidd. Felly, mae'r ardoll statudol newydd arfaethedig yn mabwysiadu cynsail cadarn ar gyfer y model a byddai'n sicrhau mwy o gysondeb o ran sut mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn gweithredu.

Nid yw'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn ymgynghori â Network Rail, na'r adran, ar ffi trwydded Network Rail ac ni fydd yn gwneud hynny yn y dyfodol – mae hon yn egwyddor bwysig o ran gwarantu annibyniaeth reoleiddiol. Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn gosod y ffi drwy ei phroses cynllunio busnes flynyddol lle mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cytuno ar y terfyn ar ei hincwm cyffredinol â Thrysorlys EF ond mae'n dewis sut i'w rannu rhwng swyddogaethau rheoleiddio diogelwch a swyddogaethau rheoleiddio eraill.

Er mwyn gwarchod annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd o dan y model newydd a lleddfu unrhyw bryderon y gallai'r llywodraeth gael dylanwad amhriodol ar y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd wrth iddi ymgymryd â'i dyletswyddau, rydym yn bwriadu rhoi'r pwerau statudol mewn deddfwriaeth sylfaenol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd godi ffi ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i dalu am gostau swyddogaethau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a ariennir ar hyn o bryd drwy ffi trwydded Network Rail, yn ogystal â'r rhai sy'n adlewyrchu cyfrifoldeb cynyddol Rheilffyrdd Prydain Fawr. Bydd y ddeddfwriaeth yn caniatáu i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd bennu'r swm a'r dull talu, yn seiliedig ar y swm y mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn disgwyl yn rhesymol fynd iddo. Bydd yr ardoll yn rhoi ffynhonnell gyllido a warentir o dan y gyfraith i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd y gall y rheoleiddiwr ddibynnu arni yn annibynnol ar yr Ysgrifennydd Gwladol. Drwy ddarparu ffrwd gyllido sefydlog a rhagweladwy, bydd modd i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gynllunio a chyflawni ei gweithgareddau yn effeithiol.

Fel y rheoleiddiwr annibynnol, bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i gymrodeddu rhwng gwahanol fuddiannau, gan gynnwys weithiau rhwng buddiannau'r llywodraeth a buddiannau preifat. Yn unol â hynny, byddai'n amhriodol i gyllid y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gael ei ddarparu'n uniongyrchol gan y llywodraeth, gan y gallai hyn danseilio annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, neu o leiaf canfyddiadau ynglŷn â'i hannibyniaeth.

### Tryloywder ac atebolrwydd

Ni fydd y ffordd y penderfynir ar werth cyllid y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn newid pan ddaw'r pŵer i rym. Y cyfan a fydd yn newid yw'r ffordd y mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn gweinyddu ac yn codi'r ffi (gan symud o bŵer sy'n deillio o drwydded, i un

statudol). Bydd y dull gweithredu hwn yn ychwanegu mwy o sicrwydd at y trefniant cyllido, ni fydd y llywodraeth yn gallu gwneud newidiadau i'r setliad hwn fel y gallai pe bai'n aros yn y drwydded, sy'n sicrhau annibyniaeth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

Ni fyddai cyflwyno ardoll statudol newydd yn effeithio ar atebolrwydd allanol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd am y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn parhau i fod yn atebol i'r Senedd am gyflawni ei swyddogaethau statudol yn briodol ac mae'n gyson â chanllawiau Swyddfa'r Cabinet ac egwyddorion Rheoli Arian Cyhoeddus Trysorlys EF.

Ni fydd unrhyw effaith ar rannau eraill o'r rheilffyrdd – bydd yr ardoll statudol arfaethedig yn disodli ffi'r drwydded a godir ar Network Rail ar hyn o bryd, a bydd hefyd yn adlewyrchu cyfrifoldeb cynyddol Rheilffyrdd Prydain Fawr. Nid yw'n effeithio ar unrhyw ffynonellau eraill o gyllid y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, gan gynnwys ei chyllid ar gyfer y Priffyrdd.



## Cwestiwn 19 - Ffocws ar Drafnidiaeth fel Hyrwyddwr Teithwyr

### Y cynigion

Ymrwymodd Cynllun y Rheilffyrdd i ddiwygio cylch gwaith Ffocws ar Drafnidiaeth mewn perthynas â'r rheilffyrdd i'w wneud yn hyrwyddwr teithwyr. Fel hyrwyddwr teithwyr, bydd Ffocws ar Drafnidiaeth yn cynghori Rheilffyrdd Prydain Fawr, yn ei fonitro ac yn helpu i'w ddwyn i gyfrif am gyflawni ei ymrwymadau i deithwyr yn ogystal â'i rôl yn cynghori'r Ysgrifennydd Gwladol a monitro'r diwydiant rheilffyrdd er mwyn sicrhau ei fod yn cyflawni dros deithwyr. Yn yr ymgynghoriad, nodwyd cyfrifoldebau arfaethedig Ffocws ar Drafnidiaeth o dan bedair thema:

- eirioli dros deithwyr
- datblygu strategaeth
- monitro
- corff gwarchod ar gyfer teithwyr

Yn yr ymgynghoriad cynigiwyd y dylid diwygio adran 76 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 er mwyn sicrhau y bydd y ddyletswydd ar Ffocws ar Drafnidiaeth i ymchwilio yn gymwys i bob amser sy'n effeithio ar brofiad teithwyr – ac i'w galluogi i gyflwyno sylwadau i'r sefydliadau sy'n darparu gwasanaethau ar gyfer teithwyr yn y dyfodol, gan gynnwys Rheilffyrdd Prydain Fawr. Cadarnhawyd gennym na fyddai rôl na chwmpas London TravelWatch yn newid.

**Gofynnwyd a yw'r newidiadau arfaethedig yn galluogi Ffocws ar Drafnidiaeth i ymgymryd â rôl hyrwyddwr annibynnol i deithwyr yn effeithiol yn strwythur newydd y diwydiant rheilffyrdd.**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

#### Annibyniaeth a chyllido

Cytunodd ymatebwyr y byddai diwygio adran 76 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 yn ffordd effeithiol o gyflawni nod y llywodraeth.

Dyweddodd rhai ymatebwyr y dylai fod mwy o eglurder ynglŷn â sut y byddai Ffocws ar Drafnidiaeth yn gweithredu'n annibynnol oherwydd ei ddibyniaeth ar gyllid gan yr Adran Drafnidiaeth i weithredu, a allai beryglu ei allu i wneud sylwadau ac argymhellion. Nododd rhai ymatebwyr y byddai angen cyllid digonol a'r adnoddau angenrheidiol ar Ffocws ar Drafnidiaeth er mwyn iddo gyflawni ei gyfrifoldebau arfaethedig newydd.

#### Y berthynas â'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ac Ombwdsmon y Rheilffyrdd

Cynigiodd rhai ymatebwyr y dylai Ffocws ar Drafnidiaeth fod yn atebol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, gan awgrymu dyletswydd ar Ffocws ar Drafnidiaeth i roi tystiolaeth i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd er mwyn llywio'r ffordd y mae'n dwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif am berfformiad mewn perthynas â chwsmeriaid.

Gofynnodd rhai ymatebwyr am eglurder ynglŷn â'r broses ymdrin â chwynion, yn enwedig o ran rolau gwahanol Ffocws ar Drafnidiaeth ac Ombwdsmon y Rheilffyrdd, gan dynnu sylw at y risg y gallai'r broses fod yn rhy gymhleth.

## **Hygyrchedd**

Roedd ymatebwyr yn pryderu nad yw Ffocws ar Drafnidiaeth yn sefydliad sydd ag arbenigedd penodol ar hygyrchedd. Awgrymwyd bod angen i swyddogaethau ynglŷn â hygyrchedd fod yn flaenoriaeth greiddiol i Ffocws ar Drafnidiaeth yn hytrach na rôl ychwanegol.

## **Materion cenedlaethol, rhanbarthol a lleol**

Cododd rhai ymatebwyr y pryder na fyddai Ffocws ar Drafnidiaeth, fel sefydliad cenedlaethol, yn gallu darparu cynrychiolaeth ddigonol o ran materion rhanbarthol. Felly, cafwyd cefnogaeth ymhlith yr ymatebwyr o blaid Ffocws ar Drafnidiaeth yn gweithio gydag awdurdodau datganoledig lleol er mwyn deall profiad teithwyr ar y rheilffyrdd a'r rhwydwaith trafndiaeth ehangach ar lefel ranbarthol.

Nododd ymatebwyr y dylai Ffocws ar Drafnidiaeth ddefnyddio Cymraeg ochr yn ochr â Saesneg mewn deunydd cyfathrebu sy'n ymwneud â Chymru.

## **Ein hymateb**

### **Annibyniaeth a chyllido**

Ein bwriad yw y bydd Ffocws ar Drafnidiaeth yn cynrychioli safbwynt teithwyr wrth ddwyn Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyfrif yn ei rôl fel hyrwyddwr teithwyr. Mae dyletswydd statudol ar Ffocws ar Drafnidiaeth i ymchwilio i unrhyw fater sy'n ymwneud â theithwyr ar y rheilffyrdd. Mae'r cytundeb fframwaith cyhoeddedig rhwng yr adran a Ffocws ar Drafnidiaeth yn nodi o dan ba delerau y mae Ffocws ar Drafnidiaeth yn gweithredu fel corff cyhoeddus a noddir gan yr Adran Drafnidiaeth – caiff hwn ei ddiweddarau o bryd i'w gilydd a byddwn yn ystyried ei ddiwygio i adlewyrchu'r diwygiadau arfaethedig.

Mae'r cytundeb fframwaith presennol yn nodi mai Bwrdd Ffocws ar Drafnidiaeth sy'n gyfrifol am bennu nodau ac amcanion y sefydliad a gweithredu arnynt. Mae disgwyliad yn y cytundeb fframwaith y bydd Ffocws ar Drafnidiaeth yn cael effaith drwy roi defnyddwyr trafndiaeth wrth wraidd prosesau gwneud penderfyniadau'r diwydiant, a herio pan na fydd buddiannau teithwyr na defnyddwyr yn cael eu hystyried yn llawn, gan gynnwys herio'r llywodraeth.

Mae'r adran wedi nodi y bydd yn ystyried darparu cyllid ychwanegol os bydd Ffocws ar Drafnidiaeth yn dangos bod angen rhagor o adnoddau i gyflawni ei gylch gwaith newydd. Wrth ymgymryd â rôl hyrwyddwyr teithwyr, bydd Ffocws ar Drafnidiaeth hefyd yn annibynnol ar Rheilffyrdd Prydain Fawr gan na fydd yn dibynnu arno am ei gyllid.

## **Y berthynas â'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ac Ombwdsmon y Rheilffyrdd**

Bydd Ffocws ar Drafnidiaeth yn parhau'n sefydliad defnyddwyr annibynnol sydd â rôl statudol i gynrychioli buddiannau defnyddwyr y rheilffyrdd yn genedlaethol. Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yw rheoleiddiwr y rheilffyrdd ac mae'n noddi Ombwdsmon y Rheilffyrdd. Pe bai Ffocws ar Drafnidiaeth yn atebol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, byddai'n ychwanegu haen arall o fiwrocratiaeth a allai beryglu annibyniaeth Ffocws ar Drafnidiaeth.

O ran pryderon teithwyr, mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn monitro cydymffurfiaeth gweithredwyr trenau mewn nifer o feysydd megis tocynnau ac ad-daliadau oherwydd oedi. Ffocws ar Drafnidiaeth fydd hyrwyddwr teithwyr a bydd ei waith yn cynnwys ymdrin â chwynion teithwyr sydd y tu hwnt i gwmpas Ombwdsmon y Rheilffyrdd, neu ymchwilio i themâu cwynion sy'n codi'n rheolaidd.

Bydd Ffocws ar Drafnidiaeth a'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn datblygu memorandwm cyd-ddealltwriaeth er mwyn sicrhau bod eu ffyrdd o gydweithio, a'u priod feysydd o gyfrifoldeb, yn glir. Bydd rhannu data yn rhan o unrhyw femorandwm rhwng Ffocws ar Drafnidiaeth a'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

Bydd y newidiadau arfaethedig i adran 76 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 yn galluogi Ffocws ar Drafnidiaeth i gyflwyno sylwadau i'r sefydliadau a fydd yn darparu gwasanaethau i deithwyr yn y dyfodol, gan gynnwys Rheilffyrdd Prydain Fawr.

## **Hygyrchedd**

Mae Ffocws ar Drafnidiaeth yn hyrwyddo buddiant teithwyr, gan gynnwys y rhai ag anghenion hygyrchedd, ar bob cam o'r daith. Mae Ffocws ar Drafnidiaeth yn gweithio gyda'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i wella hygyrchedd i'r rhwydwaith yn barhaus, er enghraifft drwy adolygu Polisiâu Teithio Hygyrch darparwyr gwasanaethau. Mae Ffocws ar Drafnidiaeth yn cydnabod bod angen ceisio arbenigedd allanol i'w helpu i ymgymryd â'i rôl i hyrwyddo teithwyr anabl ac efallai y bydd yn dewis datblygu'r arbenigedd hwn yn fewnol yn y dyfodol

## **Materion cenedlaethol, rhanbarthol a lleol**

Mae Ffocws ar Drafnidiaeth yn ymgysylltu â rhanddeiliaid rhanbarthol ac mae ei gynlluniau ar gyfer ei gylch gwaith yn y dyfodol yn cwmpasu swyddogaeth estynedig o ran rheoli rhanddeiliaid ac ymgysylltu â defnyddwyr a fydd wedi'i lleoli'n rhanbarthol. Bydd Ffocws ar Drafnidiaeth yn ymgymryd â mwy o oruchwyliaeth rhanbarthol a bydd disgwyl iddo wneud defnydd helaethach o'i allu i ymchwilio i'r diwydiant rheilffyrdd ar ran teithwyr. Mae'r adran wedi nodi y bydd yn ystyried darparu cyllid ychwanegol os bydd Ffocws ar Drafnidiaeth yn dangos bod angen rhagor o adnoddau i gyflawni ei fwriad i sicrhau mwy o gynrychioliaeth rhanbarthol.

Mae Ffocws ar Drafnidiaeth yn dod o dan y darpariaethau deddfwriaethol ynglŷn â'r Gymraeg a bydd hynny'n parhau.



## Cwestiwn 20 - Gwella Hygyrchedd ar y Rheilffyrdd

### Y cynigion

Mae Cynllun y Rheilffyrdd yn amlinellu gweledigaeth uchelgeisiol i newid y ffordd y caiff anabledd a hygyrchedd eu deall yn y diwydiant rheilffyrdd ac i sicrhau bod yr angen i'r rhwydwaith fod mor hawdd â phosibl i deithwyr ei ddefnyddio yn rhan allweddol o ddiwylliant y rheilffyrdd ac yn cael ei ystyried ym mhopeth a wna Rheilffyrdd Prydain Fawr. Rydym yn cymryd camau breision i wella hygyrchedd ar y rheilffyrdd a thrawsnewid profiad teithwyr anabl a'r rhai ag anghenion ychwanegol. Er enghraifft, rydym yn parhau i gefnogi'r rhaglen Mynediad i Bawb sydd wedi sicrhau llwybrau hygyrch, heb risiau mewn mwy na 230 o orsafoedd ers 2006 a mân welliannau i fynediad mewn mwy na 1500 o orsafoedd. Mae tua 70 o lwybrau hygyrch eraill ar gamau gwahanol o'r broses dylunio neu adeiladu. Mae hyn yn ychwanegol at welliannau hygyrchedd a wneir fel rhan o raglenni gwella mawr eraill neu pan fydd y diwydiant yn adnewyddu seilwaith gorsaf.

Er mwyn cyflawni hyn, cynigiodd Cynllun y Rheilffyrdd gyfres o ddiwygiadau mewn perthynas â hygyrchedd.

### Felly gofynnwyd am eich barn ynghylch:

**Sut y gallwn sicrhau bod hygyrchedd yn rhan annatod o brosesau gwneud penderfyniadau Rheilffyrdd Prydain Fawr a'i fod yn arwain at newid diwyllianol yn y diwydiant rheilffyrdd?**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Ar y cyfan, mynegodd ymatebwyr gefnogaeth i'r cynigion a gyflwynwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd i wella hygyrchedd a sicrhau newid sylweddol o ran sut mae'r diwydiant yn deall cwsmeriaid y mae angen cymorth arnynt, yn eu cefnogi ac yn cyflawni drostynt.

Roedd ymatebwyr yn croesawu'n gyffredinol y cynnig i'w gwneud yn ofynnol i'r drwydded statudol a ddyroddir i Rheilffyrdd Prydain Fawr gynnwys dyletswydd hygyrchedd.

Rydym yn ymwybodol bod rhai ymatebwyr wedi mynegi'r farn y dylai swyddfeydd tocynnau aros ar agor i roi cymorth i deithwyr sy'n agored i niwed a'r rhai ag anghenion ychwanegol. Nid oedd swyddfeydd tocynnau o fewn cwmpas yr ymgynghoriad hwn.

### Dyletswydd hygyrchedd

Roedd ymatebwyr yn croesawu ein cynnig i osod dyletswydd hygyrchedd ar Rheilffyrdd Prydain Fawr drwy'r drwydded. Gofynnwyd am ragor o fanylion am yr hyn y dylid ei gynnwys yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr, gyda'r ymatebwyr yn tynnu sylw at bwysigrwydd yr iaith a ddefnyddir er mwyn sicrhau bod y ddyletswydd newydd yn ystyried pob teithiwr anabl. Mae hyn yn cynnwys y rhai â nodweddion gwarchodedig eraill y cyfeirir atynt yn y Ddeddf Cydraddoldeb a'r rhai ag anableddau gweladwy ac anweladwy.

Roedd ymatebwyr hefyd yn dadlau o blaid proses fonitro wedi'i diffinio'n glir ar gyfer trwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr. Gofynnwyd am fwy o eglurder ynglŷn â rôl y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Ffocws ar Drafnidiaeth yn y broses o fonitro cydymffurfiaeth â'r ddyletswydd.

Dyweddodd ymatebwyr fod angen diffiniad cynhwysfawr o ystyr hygyrchedd ac y dylai hwn adlewyrchu materion ehangach megis perfformiad Cymorth i Deithwyr, safonau gorsafoedd a cherbydau rheilffyrdd a diwylliant hygyrchedd yn y diwydiant yn fwy cyffredinol – nid gwelliannau i seilwaith yn unig.

Cododd ymatebwyr bwysigrwydd sicrhau y byddai cyllid digonol i gefnogi'r ddyletswydd hygyrchedd newydd a galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i gyflawni ymrwymadau a wnaed yng Nghynllun y Rheilffyrdd. Galwyd hefyd am gronfa ar wahân yn benodol ar gyfer gwneud y rheilffyrdd yn hygyrch.

### **Cysoni â strategaethau eraill y llywodraeth**

Er bod ymatebwyr yn croesawu'r cynigion a gyflwynwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd, gwnaethant dynnu sylw at y ffaith, er mwyn newid y diwylliant yn wirioneddol, bod angen cysondeb â strategaethau eraill y llywodraeth.

### **Hyfforddi staff**

Nododd rhai ymatebwyr fod angen rhoi hyfforddiant priodol i'r staff ar ymwybyddiaeth o anabledd. Dywedwyd hefyd eu bod yn credu y dylai mwy o staff ag anghenion ychwanegol gael eu cyflogi yn y diwydiant rheilffyrdd, a bod yn bresennol yn ei strwythur sefydliadol ar bob lefel, gan y byddai hyn yn helpu i newid y ffordd y mae'r diwydiant yn deall anghenion ei gwsmeriaid anabl.

### **Contractau Gwasanaethau i Deithwyr**

Gwnaeth ymatebwyr awgrymiadau ynglŷn â sut y gellid defnyddio Contractau Gwasanaethau i Deithwyr newydd i wella hygyrchedd. Er enghraifft, dywedwyd y gallai Contractau Gwasanaethau i Deithwyr annog mentrau anabledd hollgynhwysfawr, megis ymgysylltu Rheilffyrdd Prydain Fawr â grwpiau ag anableddau gweladwy ac anweladwy.

### **Ein hymateb**

#### **Dyletswydd hygyrchedd**

Mae'n rhaid i'r diwydiant eisoes gydymffurfio â safonau hygyrchedd pryd bynnag y bydd yn gosod neu'n adnewyddu seilwaith gorsaf, a bydd gofynion ar gwmnïau gweithredu trenau o hyd yn eu trwyddedau ynglŷn â Pholisïau Teithio Hygyrch, y mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn eu goruchwyllo yn ychwanegol at y Contractau Gwasanaethau i Deithwyr. Fodd bynnag, roedd ymatebwyr yn cefnogi'r cynnig ar gyfer dyletswydd ffurfiol ar Rheilffyrdd Prydain Fawr, gan nodi y byddai materion megis hyfforddiant a chyllid yn hollbwysig er mwyn sicrhau y byddai gan Rheilffyrdd Prydain Fawr yr adnoddau i wella hygyrchedd. Yn

yr ymateb hwn, rydym yn cadarnhau ein bod yn bwriadu defnyddio cyfres o ddulliau gweithredu i ymgorffori hygyrchedd fel rhan o rôl Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Mae'r adran yn deall pa mor hanfodol bwysig yw dyletswydd hygyrchedd yn y drwydded, a'r angen i'r amod hwn fod yn gadarn er mwyn sicrhau cydymffurfiaeth. O ystyried hyn, bwriadwn fwrw ymlaen â deddfwriaeth i bennu bod yn rhaid i drwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr gynnwys dyletswydd hygyrchedd. Bydd y ddyletswydd hygyrchedd newydd arfaethedig yn sail i newid diwylliannol, gan sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn rhoi hygyrchedd wrth wraidd ei benderfyniadau strategol wrth weithredu fel meddwl arweiniol i'r diwydiant ar hygyrchedd. Mae hyn yn ychwanegol at Ddyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus, a fyddai hefyd yn gymwys i Rheilffyrdd Prydain Fawr. Bydd union fformat a gofynion, yn ogystal â'r ffordd y bydd yr amod hwn yn y drwydded yn cael ei fonitro a'i orfodi, yn cael eu datblygu drwy lunio'r drwydded fanwl. Nodir y broses hon o dan gwestiwn 14.

Y tu hwnt i ddeddfwriaeth rydym wedi datblygu nifer o fesurau eraill a fydd yn cefnogi'r ddyletswydd newydd a chreu newid diwylliannol, gan sicrhau bod hygyrchedd yn cael ei flaenoriaethu drwy'r diwydiant rheilffyrdd cyfan. Rydym eisoes wedi dechrau gwaith i gyflawni'r rhain yn ddi-oed er mwyn sicrhau bod teithwyr anabl a'r rhai ag anghenion ychwanegol yn gweld y manteision cyn gynted â phosibl.

Mae hyn yn cynnwys datblygu Strategaeth Genedlaethol ar gyfer Hygyrchedd Rheilffyrdd sef y dull system gyfan, cydgysylltiedig, cadarn cyntaf o ymdrin â hygyrchedd. Mae Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr wedi cael ei gomisiynu'n ffurfiol i ddatblygu'r Strategaeth Genedlaethol ar gyfer Hygyrchedd Rheilffyrdd ochr yn ochr â'r Adran Drafnidiaeth, a byddwn yn rhoi mwy o wybodaeth am gynlluniau i ymgynghori arni a'i chyhoeddi maes o law.

Mae archwiliad hygyrchedd cynhwysfawr o gyfleusterau'r rhwydwaith yn cael ei gynnal gan yr adran. Bydd data sy'n deillio o'r archwiliad cenedlaethol o 2,575 o orsafoedd ledled Prydain Fawr yn rhoi mwy o wybodaeth i wella penderfyniadau ar fuddsoddi yn y dyfodol, a thargedu gwelliannau hygyrchedd yn fwy effeithiol.

Bydd y mesurau hyn hefyd yn cael eu cefnogi gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Ffocws ar Drafnidiaeth a bydd y ddau sefydliad yn gweithio'n agos â'i gilydd i sicrhau gwelliannau ar y rhwydwaith.

### **Cysoni â strategaethau eraill y llywodraeth**

Bydd cysondeb â strategaethau ehangach y llywodraeth yn allweddol er mwyn creu newid hirdymor. Er enghraifft, bydd y Strategaeth Genedlaethol ar gyfer Hygyrchedd Rheilffyrdd yn cefnogi ac yn ategu'r Strategaeth Hirdymor ar gyfer y Rheilffyrdd. Drwy hyn bydd modd gweithredu mewn ffordd wedi'i chynllunio fwy cydlynol a chyson, gan wneud y rheilffyrdd yn fwy hygyrch i bob teithiwr. Bydd y strategaethau hyn gyda'i gilydd yn nodi'r cyfeiriad i'r diwydiant a gweithgareddau Rheilffyrdd Prydain Fawr yn y dyfodol. Byddwn yn ymgynghori ar y strategaeth ar wahân a bydd safbwyntiau rhanddeiliaid yn rhan annatod o'r broses o'i datblygu.

## Hyfforddiant

Mae'r adran yn deall ei bod yn hollbwysig bod newid diwylliannol gwirioneddol yn cael ei sbarduno gan bobl, timau, a sefydliadau drwy'r sector cyfan. Mae hyn yn arbennig o wir o ran gwella hygyrchedd y rhwydwaith rheilffyrdd. Bydd y Strategaeth Genedlaethol ar gyfer Hygyrchedd Rheilffyrdd yn cael ei hategu gan y gwelliannau a wnaed eisoes i hyfforddiant staff a gwybodaeth cwmnïau gweithredu trenau a bydd yn adeiladu ar hynny. Mae'n parhau i feithrin diwylliant mwy cynhwysol sy'n rhoi anghenion teithwyr yn gyntaf, a bydd teithwyr anabl yn parhau i chwarae rôl i helpu i gynllunio a chyflwyno hyfforddiant i staff. Mae'r adran yn disgwyl i Rheilffyrdd Prydain Fawr adeiladu ar y gofynion presennol ynglŷn â hyfforddiant i staff rheng flaen a'r rhai â chyfrifoldebau rheoli, gan gynnwys ar lefel bwrdd.

## Contractau Gwasanaethau i Deithwyr

Drwy'r Contractau Gwasanaethau i Deithwyr, bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn sicrhau bod cwmnïau gweithredu trenau yn chwarae eu rhan i fodloni gofynion hygyrchedd. Yn unol â'r contractau presennol, bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ei gwneud yn ofynnol i gwmnïau gweithredu trenau ystyried gofynion hygyrchedd teithwyr yn unol â gofynion Deddf Cydraddoldeb 2010, gan gynnwys pan fydd cwmnïau gweithredu trenau yn gwneud penderfyniadau ynglŷn â gweithrediadau, dylunio a gwelliannau i wasanaethau. Byddwn hefyd yn ystyried awgrymiadau a wnaed o ran sut y gallwn ddefnyddio'r contractau newydd hyn i wella hygyrchedd wrth i ni eu datblygu ymhellach.



## Cwestiwn 21 - Ehangu Cylch Gwaith y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl

### Y cynigion

Mae'r Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl (y cyfeirir ato fel "y Pwyllgor" yn yr adran hon) yn gynghorydd statudol adnabyddus, uchel ei barch i'r Adran Drafnidiaeth. Yn yr ymgynghoriad, cynigiwyd felly y dylid ehangu rôl y Pwyllgor mewn deddfwriaeth sylfaenol i ddod yn gynghorydd statudol i Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Mae'r Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl wedi sicrhau bod hygyrchedd yn cael ei flaenoriaethu yn yr Adran Drafnidiaeth a chredwn y bydd y Pwyllgor yn cael yr un fath o effaith gadarnhaol iawn ar Rheilffyrdd Prydain Fawr.

**Gofynnwyd a ydych chi'n cefnogi'r cynnig i ehangu cylch gwaith y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl i ddod yn gynghorydd statudol i Rheilffyrdd Prydain Fawr, yn ogystal â'r Ysgrifennydd Gwladol, ar faterion sy'n ymwneud ag anabledd a thrafnidiaeth.**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Cafwyd cefnogaeth gyffredinol i'r cynnig hwn, gyda'r mwyafrif o'r ymatebwyr yn cytuno y dylid ehangu cylch gwaith Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl i ddod yn gynghorydd statudol i Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ogystal â'r Ysgrifennydd Gwladol o ran anabledd a thrafnidiaeth.

Roedd lleiafrif bach yn anghytuno a'r cynnig i ehangu cylch gwaith y Pwyllgor a nododd rhai ymatebwyr fod angen cynnwys sefydliadau anabledd eraill yn fwy cyffredinol.

### Ymgynghori â grwpiau a sefydliadau anabledd

Nododd ymatebwyr fod angen i Rheilffyrdd Prydain Fawr ymgynghori ac ymgysylltu â grwpiau a sefydliadau anabledd ehangach, er mwyn sicrhau bod safbwyntiau ac anghenion yr holl deithwyr anabl yn cael eu hystyried. Mae'r awgrymiadau yn cynnwys ymgysylltu â grwpiau hygyrchedd hollgynhwysfawr a grwpiau defnyddwyr rhanbarthol.

### Eglurder ynglŷn â rôl y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl

Gofynnodd ymatebwyr am i swyddogaethau'r Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl mewn perthynas â'r cynnig i ehangu rôl gael eu hamlinellu'n gliriach, ac am ddull adrodd i fonitro perfformiad y Pwyllgor yn y rôl hon. Dylai'r Pwyllgor a Rheilffyrdd Prydain Fawr benderfynu beth yw'r swyddogaethau hyn, a dylid ceisio barn y Pwyllgor ynghylch a yw'n gallu cyflawni swyddogaethau o'r fath cyn ei wneud yn gynghorydd statudol. Dywedodd ymatebwyr fod angen cyllid digonol hefyd er mwyn galluogi'r Pwyllgor i ymgymryd â'r rôl newydd hon. Codwyd pryderon hefyd ynghylch a fyddai'r Pwyllgor yn parhau'n sefydliad annibynnol pe bai'n dod yn gynghorydd statudol i Rheilffyrdd Prydain Fawr.

## Ein hymateb

### Ymgynghori â grwpiau a sefydliadau anabledd

Mae'n hollbwysig sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn clywed gan amrywiaeth eang o gwsmeriaid presennol a darpar gwsmeriaid, gan y bydd hyn yn helpu i ddatblygu dealltwriaeth gynhwysfawr o brofiad teithwyr a fydd yn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i wneud penderfyniadau cytbwys sy'n seiliedig ar dystiolaeth i wella'r arlwy i deithwyr.

Ein bwriad ar hyn o bryd y bydd amod yn nhrwydded Rheilffyrdd Prydain Fawr yn ei gwneud yn ofynnol i Rheilffyrdd Prydain Fawr ymgynghori â theithwyr anabl a'r rhai ag anghenion ychwanegol, yn uniongyrchol a thrwy sefydliadau cynrychioliadol. Bydd hyn yn cryfhau'r paneli anabledd presennol sydd gan bob cwmni gweithredu trenau ar hyn o bryd ac yn ychwanegu mwy o werth.

Bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn cynnwys rhanbarthau sydd wedi'u gwreiddio yn y lleoedd y maent yn eu gwasanaethu ac sy'n cael eu harwain ganddynt. Maent yn gweithredu fel pwynt unigol ar gyfer atebolrwydd am y rheilffyrdd yn eu hardal. Bydd hyn yn rhoi mwy o gyfle i arweinwyr lleol leisio barn drwy bartneriaeth gydweithredol ar faterion megis hygrychedd.

### Eglurder ynglŷn â rôl y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl

Bwriadwn ehangu rôl y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl i ddod yn gynghorydd statudol i Rheilffyrdd Prydain Fawr. Bydd y ddyletswydd newydd hon yn gymwys yn ychwanegol at gyfrifoldebau presennol y Pwyllgor.

Rydym yn deall pwysigrwydd sicrhau bod y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl yn parhau'n annibynnol yn ogystal â'r angen am eglurder ynglŷn â rôl y Pwyllgor. Wrth i ni weithio gyda'r Pwyllgor i ddatblygu'r cynnig hwn, byddwn yn cymryd camau i sicrhau na fydd annibyniaeth y Pwyllgor yn cael ei pheryglu.

Byddwn yn parhau i geisio deall y ffordd orau o ddefnyddio arbenigedd y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl ac yn ystyried awgrymiadau a wnaed ynglŷn â rôl a chyfrifoldebau'r Pwyllgor yn y dyfodol. Byddwn yn cytuno ar gyllid priodol er mwyn sicrhau y gall y Pwyllgor gyflawni ei rôl fel cynghorydd statudol. Bydd yr adran yn gwneud trefniadau i gyllido gwaith y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl yn y maes hwn fel rhan o'n nawdd presennol i'r Pwyllgor.

## Cwestiwn 22 - Hyrwyddo Data Agored

### Y cynigion

Fel y nodwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd, rydym am sicrhau bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn dilyn dull ‘agored fel arfer’ o ymdrin â data ar y rheilffyrdd er mwyn annog tryloywder, cydweithio, effeithlonrwydd ac arloesedd a denu newydd-ddyfodiaid i'r sector rheilffyrdd. Fel corff cyhoeddus sy'n gyfrifol am wneud penderfyniadau dros y rhwydwaith cyfan ar gyfer y rheilffyrdd, mae'n hanfodol bod Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gweithredu mewn ffordd dryloyw, er enghraifft drwy rannu data yn agored, felly gall eraill graffu ar ei benderfyniadau a'i berfformiad. Hefyd, rydym am i Rheilffyrdd Prydain Fawr roi cyfleoedd i'r sector preifat arloesi ar y rheilffyrdd drwy roi mynediad haws at ffynonellau o ddata ar y rheilffyrdd.

Mae adran 145 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 yn cyfyngu ar y cyfan ar ddatgelu gwybodaeth a geir o dan y Ddeddf, oni fydd yr unigolyn neu'r busnes perthnasol yn cydsynio. Cynigiwyd y dylid rhoi esemptiad i hyn, o dan adran 142(2), er mwyn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i ddatgelu gwybodaeth, gan gynnwys dosbarthu data agored, yn unol â'i swyddogaethau a'i weithgareddau. Bydd unrhyw ddatgeliadau yn ddarostyngedig o hyd i gyfreithiau eraill, er enghraifft bydd data personol yn ddarostyngedig i Reoliad Cyffredinol y DU ar Ddiogelu Data (GDPR).

Er bod Cynllun y Rheilffyrdd yn ymrwymo i ddata “agored fel arfer”, nid oes ymrwymiad o reidrwydd i gyhoeddi'r holl wybodaeth lle na fyddai'n briodol gwneud hynny. Er enghraifft, efallai y bydd setiau data cyfyngedig a fydd yn parhau'n gyfrinachol er mwyn annog cystadleuaeth barhaus neu lle mae rhesymau masnachol cryf dros gadw data yn gyfrinachol. Fodd bynnag, gwnawn ymrwymiad clir o blaid sicrhau bod data ar gael.

### Felly, gofynnwyd:

**Yn ogystal â rhoi pwerau i Rheilffyrdd Prydain Fawr wneud “datgeliadau gwybodaeth a ganiateir”, a oes unrhyw ddiwygiadau eraill i Ddeddf Rheilffyrdd 1993 neu rwystrau i hyrwyddo data agored y mae angen ymdrin â nhw, yn eich barn chi?**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

O blith y rhai a atebodd y cwestiwn hwn, roedd y mwyafrif yn cytuno bod angen newidiadau cyfreithiol pellach er mwyn sicrhau bod data yn agored fel arfer, ond ni roddwyd rhagor o wybodaeth ynglŷn â'r newidiadau cyfreithiol hynny.

O blith y rhai a wnaeth sylwadau cyffredinol pellach, roedd mwyafrif yn cefnogi'r newidiadau deddfwriaethol arfaethedig, gan nodi sawl mantais megis gwell defnydd o ddata deallus ar gyfer gwaith cynnal a chadw seilwaith rhagnodol, cynllunio a chydgyssylltu trafnidiaeth, datblygu marchnadoedd cystadleuol yn y sector, datblygu adnoddau a thechnolegau arloesol data a digidol, ac arbedion effeithlonrwydd yn y sector rheilffyrdd.

Er gwaethaf cefnogaeth y mwyafrif i'r cynnig deddfwriaethol, nododd rhai ymatebwyr ychydig o bryderon ynglŷn â rhoi pwerau i Rheilffyrdd Prydain Fawr wneud datgeliadau gwybodaeth a ganiateir. Er enghraifft, galwodd rhai ymatebwyr am ddiogelu gwybodaeth

fasnachol sensitif. Cododd rhai ymatebwyr gwestiynau hefyd ynghlŷn â goblygiadau cost data 'agored fel arfer' ar gwmnïau gweithredu trenau a busnesau cadwyn gyflenwi. Hefyd, nid oedd rhai ymatebwyr yn glir ynghylch a fyddai'r cynnig yn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i ddatgelu gwybodaeth gan weithredwyr cludo llwythi a gweithredwyr eraill nad ydynt wedi'u contractio gan Rheilffyrdd Prydain Fawr (er enghraifft, gweithredwyr mynediad agored).

### **Defnyddiau a manteision data agored**

Roedd rhai ymatebwyr yn dadlau bod data yn fuddiol o ran rheoli fflydoedd a'r cledrau drwy ymyriadau rhagfynegol. Er enghraifft, gall defnyddwyr ddibynnu ar ddata i ganfod lleoliad diffygion ar hyd y cledrau yn gywir a helpu i sicrhau strategaeth cynnal a chadw 'Rhagweld ac Atal' gadarn a dibynadwy ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd.

Awgrymodd rhai ymatebwyr y byddai cefnogaeth y llywodraeth i fuddsoddiadau mewn adnoddau a thechnoleg data agored arloesol yn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i greu gwerth i drethdalwyr drwy benderfyniadau mwy gwybodus.

Mantais arall data agored a nodwyd gan rai ymatebwyr yw ei fod yn creu cyfle i gydgrynhoi a dadansoddi data i feithrin dealltwriaeth o berfformiad y sector rheilffyrdd.

Dywedodd rhai ymatebwyr hefyd y gallai data agored wella cystadleuaeth ac arbedion effeithlonrwydd ar y rheilffyrdd er budd teithwyr a'r gadwyn gyflenwi. Roedd y manteision a nodwyd yn cynnwys gwella prosesau cynllunio taith a phrofiad teithio, a fyddai'n denu newydd-ddyfodiaid i'r farchnad rheilffyrdd ehangach megis datblygwyr apiau a datrysiadau talu digidol.

Awgrymodd rhai ymatebwyr y gallai data agored sicrhau marchnad rheilffyrdd decach a mwy cystadleuol. Nododd ymatebwyr eraill y gall gwell mynediad at wybodaeth helpu'r sector i gyflawni ei nod amgylcheddol o leihau allyriadau. O ran hyn, galwodd rhai ymatebwyr am ddata amgylcheddol y mae eu hansawdd wedi'u sicrhau, sydd ar gael yn gyhoeddus.

### **Gwell prosesau cynllunio a chydgyssylltu trafndiaeth**

Dywedodd rhai ymatebwyr y dylai fod rhwymedigaeth benodol ar Rheilffyrdd Prydain Fawr i ddarparu data agored i awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol, is-ranbarthol a chyfun er mwyn helpu i gynllunio a chydgyssylltu trafndiaeth.

### **Mesurau diogelu ar gyfer gwybodaeth gyfrinachol**

Er bod y rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn cytuno ar y dull 'agored fel arfer' o ymdrin â data, pwysleisiodd rhai ymatebwyr hefyd fod angen i wybodaeth fasnachol sensitif (cyfrinachol) gael ei diogelu rhag cael ei datgelu. Nodwyd hefyd y byddai datgelu unrhyw ddata masnachol sensitif yn wrthanogaeth i gwmnïau arloesi a gwneud buddsoddiadau pellach yn y sector rheilffyrdd.

## Goblygiadau cost data agored

Nododd rhai ymatebwyr y gallai pennu gofynion ynglŷn â data agored beri i gwmnïau gweithredu trenau a'r gadwyn gyflenwi fynd i gostau ychwanegol megis prynu meddalwedd data a thrwyddedau eiddo deallusol sy'n ymwneud â data. Roedd ymatebwyr yn teimlo y dylai'r llywodraeth gyfrannu at y costau hyn.

## Gofynion data agored ar gyfer gweithredwyr mynediad agored

Nid oedd rhai ymatebwyr yn glir a fyddai'r ddeddfwriaeth arfaethedig i hyrwyddo data agored yn caniatáu i Rheilffyrdd Prydain Fawr ddatgelu gwybodaeth gan weithredwyr mynediad agored a gweithredwyr cludo llwythi.

## Ein hymateb

### Denu buddsoddiad mewn adnoddau digidol a thechnolegau data arloesol

Nodwn fod llawer o'r ymatebwyr wedi cytuno y gall data agored helpu i ddenu buddsoddiadau mewn adnoddau a thechnolegau digidol er budd defnyddwyr a theithwyr ar y rheilffyrdd. Bydd y llywodraeth yn ceisio cyflwyno'r cynigion deddfwriaethol a amlinellwyd yn yr ymgynghoriad er mwyn galluogi Rheilffyrdd Prydain Fawr i ddarparu data agored i wella effeithlonrwydd, datgloi arloesedd, a denu newydd-ddyfodiaid (er enghraifft, datblygwyr apiau) i'r farchnad rheilffyrdd.

### Gwell prosesau cynllunio a chydgyssylltu trafndiaeth

Rydym yn awyddus i gefnogi mynediad at ddata'r rheilffyrdd i'n holl randdeiliaid er mwyn eu helpu i wneud penderfyniadau a chynllunio yn seiliedig ar ffynonellau data agored. Bydd y cynnig deddfwriaethol yn rhoi pwerau i Rheilffyrdd Prydain Fawr drefnu i ffynonellau data ar y rheilffyrdd fod ar gael yn agored at ddibenion prosesau cynllunio a chydgyssylltu trafndiaeth. Ein bwriad yw y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gwneud penderfyniadau strategol ar y datgeliadau data mwyaf priodol i gefnogi ei swyddogaethau a'i flaenoriaethau. Felly, ni fydd angen unrhyw newidiadau pellach y tu hwnt i'r rhai a gynigir er mwyn sicrhau y gall Rheilffyrdd Prydain Fawr ddatgelu gwybodaeth i awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol, is-ranbarthol a chyfun os gwneir datgeliadau o'r fath at ddibenion cyflawni ei swyddogaethau neu ei weithgareddau.

Cyn deddfu, rydym yn mynd ati i gysoni contractau newydd gweithredwyr trenau i'r polisi "agored fel arfer" drwy gyflwyno darpariaethau data agored. Bydd y darpariaethau hyn wedi'u hangori ar y ddeddfwriaeth bresennol mewn perthynas â datgelu gwybodaeth.

### Mesurau diogelu ar gyfer gwybodaeth gyfrinachol

Er bod Cynllun y Rheilffyrdd yn ymrwmo i ddata 'agored fel arfer', nid yw'n ymrwymiad i gyhoeddi'r holl wybodaeth, lle na fyddai'n briodol gwneud hynny. Er enghraifft, efallai y bydd setiau data cyfyngedig (gan gynnwys, er enghraifft, data a gesglir gan weithredwyr teithwyr mynediad agored neu gludo llwythi) a fydd yn parhau'n gyfrinachol er mwyn

annog cystadleuaeth barhaus neu lle mae rhesymau masnachol cryf dros gadw data yn gyfrinachol.

Byddwn yn ceisio cyflwyno mesurau i ddiogelu cyfrinachedd gwybodaeth megis drwy ddeddfwriaeth, contractau, y drwydded, neu ganllawiau er mwyn sicrhau bod sensitifrwydd masnachol yn cael ei ystyried yn briodol cyn rhannu neu gyhoeddi data.

### **Goblygiadau cost data agored i gwmnïau gweithredu trenau a busnesau eraill**

Ni fydd y newidiadau deddfwriaethol arfaethedig ynddo'i hun yn creu rhwymedigaethau na disgwyliadau newydd o ran data i weithredwyr. Byddai'r rhain yn parhau i gael eu diffinio mewn contractau â gweithredwyr, ond rydym yn bwrw ymlaen â newidiadau i'r contractau cyn y bil er mwyn cyflawni'r hyn a nodwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd o ran cwmpas data agored. Byddem yn disgwyl y bydd unrhyw gostau ychwanegol yn gyfyngedig oherwydd y defnydd o ffynonellau data sy'n bodoli eisoes. Hefyd, byddem yn disgwyl y bydd data agored yn rhoi cyfleoedd i arloesi a allai gefnogi twf a gwella effeithlonrwydd costau.

Y tu hwnt i'r ddeddfwriaeth, rydym hefyd yn darparu £5 miliwn o gyllid i Grŵp Cyflawni'r Rheilffyrdd er mwyn helpu i ddatblygu llwyfan data agored – Marchnad Data'r Rheilffyrdd. Bydd Marchnad Data'r Rheilffyrdd yn llwyfan canolog i gyhoeddwr data agored yn y diwydiant a rhai trydydd parti a gall gynnwys data y gellir codi tâl amdanynt ('data a rennir'), er enghraifft i adennill costau neu i alluogi trydydd parti'n i wneud elw. Fodd bynnag, rydym yn annog sefydliadau i ddarparu data agored am ddim lle bynnag y bo hynny'n bosibl ac yn briodol.

### **Goblygiadau data agored i weithredwyr nad ydynt wedi'u contractio gan Rheilffyrdd Prydain Fawr**

Ni fwriedir i'r diwygiad arfaethedig i ddeddfwriaeth fod yn gymwys i weithredwyr cludo llwythi na gweithredwyr mynediad agored, ond, yn hytrach, bydd yn gymwys i wybodaeth a geir gan Rheilffyrdd Prydain Fawr o dan y Ddeddf (er enghraifft, drwy ei rôl fel awdurdod masnachfreinio). Er mwyn bod yn glir, nid yw'r diwygiad arfaethedig yn drech na'r Rheoliadau Rheoli Mynediad na'r Ddeddf Cystadleuaeth i'r graddau y maent yn gymwys i ddatgelu data. Fodd bynnag, wrth geisio ehangu cyfleoedd masnachol rydym yn annog eraill yn y sector rheilffyrdd i gyhoeddi data yn agored drwy Farchnad Data'r Rheilffyrdd.

## Cwestiwn 23 - Cadarnhau Protocol Lwcsembwrg

### Y cynigion

Esboniodd yr ymgynghoriad ein bod am gyflwyno pwerau newydd i alluogi'r DU i roi Protocol Lwcsembwrg ar waith ac yna'i gadarnhau (a lofnodwyd gan y Deyrnas Unedig yn 2016). Bydd y Protocol yn sefydlu fframwaith cyfreithiol wedi'i gysoni'n rhyngwladol i greu a chofrestru buddiannau ariannol rhyngwladol mewn cerbydau rheilffyrdd (y gall cwmnïau ei ddefnyddio ar sail wirfoddol) yn ogystal â rhwymedïau cyfreithiol am achosion o ddiffygdalu ac ansolfedd. Unwaith y bydd wedi'i roi ar waith yn y DU, bydd yn ei gwneud yn fwy atyniadol i gwmnïau yn y DU gyllido cerbydau rheilffyrdd dros ffiniau yn breifat ac yn lleihau'r risg gysylltiedig, gan ddatgloi mwy o gyllid preifat yn y rheilffyrdd a helpu benthydwyr rheilffyrdd yn y DU i gynnal busnes dramor.

Cynigiwyd y dylid cyflwyno pŵer newydd mewn deddfwriaeth sylfaenol a fydd yn galluogi'r llywodraeth i osod rheoliadau i weithredu telerau'r Protocol yn ddiweddarach. Nododd yr ymgynghoriad yn glir y bydd y llywodraeth yn ymgynghori'n fanwl ar roi'r Protocol ar waith cyn gwneud hynny.

**Felly gofynnwyd am eich barn ynghylch a ydych chi'n cefnogi'r cynnig i gynnwys pŵer mewn deddfwriaeth sylfaenol i'w gwneud yn bosibl i Brotocol Rheilffyrdd Lwcsembwrg gael ei gadarnhau. Fe'ch gwahoddwyd i esbonio eich barn.**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Roedd y mwyafrif o'r ymatebwyr yn cytuno â'r cynnig, gyda lleiafrif yn anghytuno. Nid oedd yr ymatebwyr eraill yn gwybod neu nid oeddent wedi ateb y cwestiwn.

Er na ofynnwyd yn benodol am fanylion ychwanegol gan ymatebwyr, gwnaeth llawer o'r rhai a oedd yn gefnogol roi gwybodaeth ychwanegol yn eu hymateb neu gyflwyno gwybodaeth ychwanegol dros e-bost. Roedd llawer o'r rhain yn cefnogi lleihau costau cyllido cerbydau rheilffyrdd, a chyfeiriodd rhai hefyd at leihau'r risg i gredydwyr a symleiddio'r broses brydlesu drwy greu cofrestr ryngwladol.

Daeth sawl thema i'r amlwg o'r holl ymatebion a gyflwynwyd.

### Manteision lleihau costau a rhoi mwy o hyblygrwydd

Mae'r mwyafrif o'r rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn cefnogi'r cynnig oherwydd ei potensial i leihau cost cyllido cerbydau rheilffyrdd a fyddai wedyn yn cael ei hetifeddu gan gwmnïau gweithredu trenau a chwmnïau gweithredu cludo llwythi, ac ymhellach gan ddefnyddwyr y rheilffyrdd.

Roedd sawl un o'r rhai a ymatebodd hefyd yn croesawu'r syniad o gofrestr ryngwladol ar gyfer cerbydau rheilffyrdd, a sefydlwyd gan y Protocol. Byddai'r gofrestr ryngwladol yn hwyluso rhwymedïau cyfreithiol i gwmnïau prydlesu cerbydau rheilffyrdd os bydd cwmnïau sy'n prydlesu cerbydau rheilffyrdd ganddynt yn mynd yn ansolfent ac felly'n lleihau'r risg i

gredydwy'r. Byddai'r agwedd ryngwladol hefyd yn ei gwneud yn haws mynd ati i ddatblygu busnes dramor.

### **Cais am ragor o sicrwydd**

Mae sawl rhanddeiliad yn cefnogi'r cynnig mewn egwyddor ond maent am gael ragor o sicrwyd cyn mynegi cefnogaeth lawn. Gofynnwyd am ragor o eglurder ar faterion cysylltiedig megis cost a goblygiadau'r cynnig ynglŷn â'r gallu i ryngweithredu, dadansoddiad pellach o'r goblygiadau i'r sector rheilffyrdd yn y DU yn benodol, a sicrwydd y byddai asesiad effaith ac adolygiad ôl-weithredol yn cael eu cynnal.

### **Pryder ynglŷn â chostau newydd**

Roedd nifer bach o'r ymatebwyr yn gwrthwynebu'r cynnig i gadarnhau Protocol Rheilffyrdd Lwcsembwrg. Cyfeiriodd y rhanddeiliaid hyn at eu pryderon ynglŷn â chost gweinyddiaeth ychwanegol newydd y byddai ei hangen i greu a chynnal y gofrestr ryngwladol ar gyfer buddiannau ariannol mewn cerbydau rheilffyrdd o ganlyniad i'r Protocol, o dan drefniadau cyllido newydd a threfniadau cyllido sy'n bodoli eisoes.

### **Awgrymiadau Atodol**

Awgrymodd sawl ymatebydd fesurau atodol i gefnogi sector cerbydau rheilffyrdd effeithlon.

Cynigiodd sawl ymatebydd fesurau ychwanegol arfaethedig i leihau costau cerbydau rheilffyrdd a lleihau'r risg i gredydwy'r sy'n mynd y tu hwnt i gwmpas Protocol Rheilffyrdd Lwcsembwrg mewn gwirionedd. Er enghraifft, rheoleiddio prydlesu cerbydau rheilffyrdd, gan gynnwys creu rheoleiddiwr newydd neu 'tsar cerbydau rheilffyrdd' a allai roi cyngor ac arbenigedd ar anghenion o ran cerbydau rheilffyrdd yn y rhwydwaith, hwyluso'r defnydd effeithlon ac effeithiol o fflydoedd a sicrhau taliadau teg a rhesymol. Cynigiodd ymatebydd arall y dylai fod modd i Rheilffyrdd Prydain Fawr negodi contractau hwy â chwmnïau prydlesu cerbydau rheilffyrdd i arbed costau i'r cyntaf a diogelu'r olaf.

Ar wahân i hynny, cynigiodd ymatebydd fframwaith a fyddai, yn nhyb yr ymatebydd, yn cyflwyno'r hyblygrwydd mwyaf posibl i Rheilffyrdd Prydain Fawr a phartneriaid lleol o ran caffael a rheoli cerbydau rheilffyrdd, gan gynnwys opsiynau i brydlesu cerbydau rheilffyrdd a'u prynu. Roedd ymatebydd arall hefyd yn cefnogi hyblygrwydd o ran caffael cerbydau rheilffyrdd.

### **Ein hymateb**

Ar y cyfan, o blith yr ymatebwyr hynny a gyflwynodd ymateb i'r cwestiwn, roedd y mwyafrif o'r rhanddeiliaid yn cytuno â'r cynnig yn llawn neu mewn egwyddor. Ar hyn o bryd, mae'r llywodraeth yn ceisio pŵer newydd sy'n ei galluogi i roi'r Protocol ar waith a'i gadarnhau'n ddiweddarach ac nid yw'n ceisio datblygu manylion y Protocol ei hun.



## **Manteision lleihau costau a rhoi mwy o hyblygrwydd**

Rydym yn croesawu'r ffaith bod y mwyafrif o'r ymatebwyr a gyflwynodd ymateb i'r cwestiwn hwn yn cefnogi'r cynnig ac yn cydnabod manteision rhoi Protocol Rheilffyrdd Lwcsembwrg ar waith a'i gadarnhau'n ddiweddarach o ran rhyddhau cyllid yn y sector cerbydau rheilffyrdd. Amcan y cynnig yn y pen draw yw symleiddio prosesau prydlesu ac, o ganlyniad, wella profiad cwmnïau prydlesu, cwmnïau gweithredol a defnyddwyr y rheilffyrdd, yn ogystal â chreu cyfleoedd newydd i fusnesau yn y DU.

## **Pryder ynglŷn â chostau newydd**

Rydym yn cydnabod y nifer bach o randdeiliaid a gododd bryderon ynglŷn â'r Protocol a'r risg y bydd yn creu gweinyddiaeth a chostau ychwanegol i fenthycwyr a phrydleswyr, ac wedi nodi hynny. Mae'r llywodraeth yn bwriadu ymgynghori ar roi'r Protocol ar waith yn dechnegol maes o law a bydd yn ystyried y pryderon hyn fel rhan o'r cam gweithredu, ochr yn ochr ag asesiad effaith cadarn pellach. Mae'r asesiad effaith hefyd yn ymchwilio i faterion megis goblygiadau'r Protocol i'r gallu i ryngweithredu ac i'r sector rheilffyrdd yn y DU yn benodol, a ddylai gynnig sicrwydd i'r ymatebwyr hynny a oedd yn cefnogi'r Protocol mewn egwyddor ond a oedd wedi gofyn am graffu manylach. Bydd hyn yn digwydd cyn bod y Protocol yn cael ei roi ar waith.

## **Awgrymiadau Atodol**

O ran y cynigion ehangach ynglŷn â'r farchnad cerbydau rheilffyrdd sy'n mynd y tu hwnt i egwyddorion y Protocol, mae'r sector preifat wedi chwarae rhan bwysig i ddarparu cyllid ar gyfer cerbydau rheilffyrdd newydd ac wedi'u hadnewyddu, gyda lefel uchel o gystadleuaeth, ond mae'r llywodraeth yn parhau i ystyried hyn er mwyn sicrhau cymaint o werth am arian â phosibl.

O ran y cynnig i greu cofrestr newydd, mae'n werth nodi mai'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yw'r awdurdod cystadleuaeth cydredol ar gyfer y rheilffyrdd ac mae ganddi bwerau i ymchwilio i achosion posibl o dorri cyfraith cystadleuaeth a chynnal astudiaethau o'r farchnad pan fo'n ystyried nad yw marchnad sy'n gysylltiedig â'r rheilffyrdd yn gweithio'n dda o bosibl. Yn ail, mae'r gallu i'r gweithredwyr gynnig contractau hwy yn bodoli eisoes ond mae'r rhain bob amser yn destun ystyriaethau o ran gwerth am arian. Yn olaf, byddem yn disgwyl i weithredwyr gydweithio â pherchnogion i nodi gofynion ynglŷn â cherbydau trenau a gwneud gwelliannau lle y bo angen i fodloni disgwyliadau cwsmeriaid.

## Cwestiynau 24 a 25 - Asesiadau Effaith

### Y cynigion

Cyhoeddwyd pum asesiad effaith drafft ochr yn ochr â'r ymgynghoriad gennym. Nododd y rhain ein dadansoddiad o effeithiau a risgiau newidiadau deddfwriaethol allweddol pe baem yn bwrw ymlaen â nhw. Fel rhan o'r ymgynghoriad hwn, ceisiwyd barn ar yr asesiadau effaith a gofynnwyd i bobl gyflwyno unrhyw dystiolaeth arall y dylid ei hystyried wrth eu datblygu. Mae'r dystiolaeth a gafwyd drwy'r ymgynghoriad wedi llywio'r gwaith gan yr adran i ddiweddarau'r asesiadau effaith. Caiff yr asesiadau effaith perthnasol eu cyhoeddi ar y cyd â'r bil drafft yn ystod craffu cyn y broses ddeddfu. Roedd y pum asesiad effaith drafft a gyhoeddwyd yn flaenorol yn ymwneud â chynigion a nodwyd yng Nghynllun y Rheilffyrdd ynglŷn â'r canlynol:

- Rheilffyrdd Prydain Fawr
- Hyrwyddwr Teithwyr
- Hygyrchedd
- Data
- Yr amgylchedd

### Gofynnwyd i chi:

**A oes unrhyw effeithiau neu risgiau mewn perthynas â'r polisiau a gynigiwyd nad yw'r asesiadau effaith wedi ymdrin â nhw? Rhwch esboniad neu dystiolaeth.**

**A oes gennych unrhyw dystiolaeth sy'n ymwneud â'r effeithiau a'r risgiau a nodwyd ac a drafodwyd yn yr asesiadau effaith? A fydddech cystal â rhoi unrhyw dystiolaeth o'r fath i ni.**

### Yr hyn a ddywedwyd wrthym

Roedd yr ymatebion i'r ymgynghoriad yn cynnwys y canlynol:

Dyweddodd ychydig o'r ymatebwyr fod yr asesiadau effaith drafft yn canolbwyntio gormod ar wasanaethau i deithwyr ac nad oeddent yn cyfrif ddigon am yr effeithiau ar weithredwyr cludo llwythi na gweithredwyr nad ydynt yn dod o dan Rheilffyrdd Prydain Fawr.

Cododd ychydig o'r ymatebwyr yr effeithiau ar y gadwyn gyflenwi ehangach, gan awgrymu y dylai hyn gael ei ymgorffori yn yr asesiadau effaith, gan fod ffocws y sector preifat ar hyn o bryd ar weithredwyr yn hytrach na busnesau eraill. Nodwyd hefyd y gall yr ansicrwydd sy'n gysylltiedig â diwygiadau strwythurol ei gwneud yn anodd iawn i fusnesau yn y gadwyn gyflenwi wneud penderfyniadau buddsoddi a chynllunio at y dyfodol.

Cododd rhai ymatebwyr y risg y bydd Rheilffyrdd Prydain Fawr yn gwmni pwerus, gan nodi pryderon ynglŷn ag atebolrwydd a sicrhau bod penderfyniadau yn cael eu gwneud er budd teithwyr.

Awgrymodd ychydig o'r ymatebwyr y gallai'r asesiadau effaith gydnabod yn well rôl ehangach y rheilffyrdd o ran cyflawni amcanion polisi megis sicrhau ffyniant bro, gwella

trafnidiaeth ranbarthol, a chynyddu gwerth cymdeithasol. Nododd sawl ymatebydd fod manteision amgylcheddol newid dull trafndiaeth yn cael eu tangynrychioli, yn enwedig o ran cludo llwythi.

## Ein hymateb

Mae'r ymatebion ynglŷn â'r asesiadau effaith drafft wedi cael eu dadansoddi ac maent wedi llywio gwaith gan yr adran i'w diweddarau. Caiff yr asesiadau effaith perthnasol eu cyhoeddi ar y cyd â'r bil drafft yn ystod craffu cyn y broses ddeddfu.

Ymdrinnir â materion sy'n ymwneud â'r asesiad o'r effaith ar yr amgylchedd, gan gynnwys datgarboneiddio a diffinio dyletswydd budd y cyhoedd o dan gwestiwn 2 o'r ymateb hwn gan y llywodraeth.

Ymdrinnir ag ymatebion i'r ymgynghoriad ynglŷn â'r asesiad effaith ar gyfer hyrwyddwr teithwyr a gyhoeddwyd yn flaenorol, ac yn benodol gallu Ffocws ar Drafnidiaeth i gynrychiolwyr teithwyr yn ddigonol a sicrhau cynrychiolaeth ar lefel fwy lleol o dan gwestiwn 19 o'r ymateb hwn gan y llywodraeth.

Ymdrinnir â rhai pwyntiau cyffredinol a godwyd mewn ymatebion i'r ymgynghoriad sy'n ymwneud â'r asesiadau effaith ar gyfer hygyrchedd a data o dan gwestiynau 20 a 22 o'r ymateb hwn gan y llywodraeth.

E02943394  
978-1-5286-4338-2