



Department
for Transport

Rheilffordd sy'n Addas ar gyfer Dyfodol Prydain Ymateb y Llywodraeth



Llywodraeth y Deyrnas Unedig

Yr Adran Drafnidiaeth

Rheilffordd Addas ar gyfer Dyfodol Prydain

Ymateb y Llywodraeth

Cyflwynwyd i'r Senedd

gan yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth

ar Orchymyn Ei Fawrhydi

Tachwedd 2025

Mae'r papur hwn yn disodli CP 1419 (ISBN 978-1-5286-5962-8) a gyflwynwyd i'r Senedd ar 5 Tachwedd 2025

OGI

© Hawlfraint y Goron 2025

Mae'r cyhoeddiad hwn wedi'i drwyddedu o dan delerau'r Drwydded Llywodraeth Agored v3.0 oni nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3.

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

Mae'r cyhoeddiad hwn ar gael yn www.gov.uk/official-documents.

ISBN 978-1-5286-6078-5

E03487758 11/25

Wedi'i argraffu ar bapur sy'n cynnwys o leiaf 40% o gynnwys ffibr wedi'i ailgylchu

Wedi'i argraffu yn y DU gan HH Associates Ltd. ar ran Rheolwr Llyfrfa Ei Fawrhydi

Cynnwys

Rhagair	5
Ein gweledigaeth: rheilffordd sy'n addas ar gyfer dyfodol Prydain Error! Bookmark not defined.	
Y rheilffordd heddiw	Error! Bookmark not defined.
Yr angen am ddiwygio	Error! Bookmark not defined.
Beth sydd ar y gweill	Error! Bookmark not defined.
Ein cynllun ar gyfer newid: Bil Rheilffyrdd newydd	
Tirwedd ddiwydiannol newydd	Error! Bookmark not defined.
Meddwl cyfarwyddo newydd	Error! Bookmark not defined.
Rhoi teithwyr yn ôl yng nghanol ein rheilffyrdd	Error! Bookmark not defined.
Rheilffordd gynaliadwy yn ariannol	Error! Bookmark not defined.
Y rheilffyrdd fel peiriant ar gyfer twf	Error! Bookmark not defined.
Crynodeb o'r Ymatebion	25
Ymgyrchoedd	27
Ein hymateb	28
1. Arweinyddiaeth ar gyfer Rheilffyrdd Prydain	31
Gofynnon ni	31
Clywson ni	31
Ein hymateb	36
2. Llais annibynnol i deithwyr	55
Gofynnon ni	55
Clywson ni	55
Ein hymateb	58
3. Gwneud y defnydd gorau o'r rhwydwaith rheilffyrdd	67
Gofynnon ni	67
Clywson ni	68
Ein hymateb	70
4. Fframwaith ariannol	83
Gofynnon ni	83
Clywson ni	83
Ein hymateb	84

5. Prisiau, tocynnau a manwerthu	88
Gofynnon ni	88
Clywson ni	88
Ein hymateb	90
6. Datganoli	94
Gofynnon ni	94
Clywson ni	94
Ein hymateb	97
7. Cyfundrefn drwyddedu ac ardystio gyrrwyr trên	102
Gofynnon ni	102
Clywson ni	102
Ein hymateb	103
Tystiolaeth Ychwanegol a Chamau Nesaf	105
Gofynnon ni	105
Clywson ni	105
Ein hymateb	106
Camau Nesaf	106

Rhagair



Mae ymddiriedaeth a balchder y cyhoedd yn y rheilffordd heddiw yn symptomau system sydd wedi colli golwg ar yr union bobl a chwsmeriaid y mae i fod i'w gwasanaethu. Rheilffordd sydd, ers tair degawd, wedi bod yn canolbwyntio ar gcontractau a chodau yn hytrach nag anghenion ei chwsmeriaid a'i threthdalwyr.

Mae Prydain yn haeddu rheilffordd sy'n addas ar gyfer ei dyfodol. Un sy'n adfer ymdeimlad coll o falchder ac yn ailadeiladu ymddiriedaeth pob un o'i theithwyr, gyda ffocws di-baid ar eu hanghenion a thwf eu cymunedau. Fel

Ysgrifennydd Trafnidiaeth, mae cyflawni'r newid hwn yn un o fy mhrif flaenoriaethau. Mae'r weledigaeth hon eisoes yn dod yn realiti wrth i ni ddod â mwy o weithredwyr yn ôl i berchnogaeth gyhoeddus. Ond mae'r model hen ffasiwn o fasnachfreinio a'r darnio strwythurol yn dal i atal sut mae'r rheilffordd yn cael ei rhedeg.

I drwsio hyn, byddwn yn cyflwyno Mesur Rheilffyrdd newydd i ddiwygio'r sector yn sylfaenol a sefydlu Rheilffyrdd Prydain Fawr (GBR) fel ei feddwl cyfarwyddo.

Bydd GBR yn darparu'r arweinyddiaeth a'r meddwl strategol hirdymor y mae'r sector ei angen yn fawr. Ni fydd mwy o fiwrocratiaeth na chontractau i guddio y tu ôl iddynt: bydd GBR yn atebol yn ddiamwys i'w gwsmeriaid am y gwasanaeth y mae'n ei ddarparu. Bydd ganddo dargedau clir ar berfformiad a safon y gwasanaeth y mae'n rhaid iddo eu bodloni, a chanlyniadau go iawn lle nad yw'n gwneud hynny. Bydd y strwythur symlach newydd yn ei gwneud hi'n haws i GBR wneud penderfyniadau sy'n adlewyrchu anghenion y teithwyr a'r cymunedau y mae'n eu gwasanaethu, tra hefyd yn sicrhau'r manteision economaidd ac amgylcheddol mwyaf posibl o gyfleoedd fel cludo nwyddau ar y rheilffordd. Bydd ein diwygiadau hefyd yn galluogi staff i fwrw ymlaen â darparu rheilffordd well i bob defnyddiwr, gan sicrhau y gellir gwireddu manteision eu gwaith caled mewn gwirionedd.

Bydd y newidiadau strwythurol hyn yn darparu'r sylfeini ar gyfer sector wedi'i drawsnewid. Mae hyn yn golygu y bydd teithwyr ledled y wlad unwaith eto yn gallu dibynnu ar ein rheilffordd, gan wybod bod eu buddiannau wrth wraidd ei chalon, a theimlo'r manteision trwy berfformiad, dibynadwyedd a gwerth am arian gwell.

Yn bwysig, byddant hefyd yn darparu rheilffordd a all wneud y mwyaf o werth cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol pob punt y mae teithwyr yn ei thalu a mae

trethdalwyr yn ei fuddsoddi. Mae hyn yn golygu rheilffordd sy'n rhoi ei chwsmeriaid yn gyntaf, sy'n cysylltu teuluoedd a ffrindiau, ac sy'n cefnogi amrywiaeth economi Prydain, o dwristiaeth i ddur, bancio i adeiladu tai. Rheilffordd sy'n lleihau tagfeydd, yn cadw oergelloedd archfarchnadoedd yn llawn ac yn cyfrannu at aer glanach.

Mae Cynllun Newid y Llywodraeth yn gofyn am reilffordd sy'n perfformio'n dda i sbarduno twf economaidd a chefnogi creu swyddi newydd a chartrefi newydd. Bydd GBR yn gwella dibynadwyedd, yn creu gwell defnydd o'n trenau ac yn lleihau cymorthdaliadau cyhoeddus.

Mae'r safbwyntiau a dderbyniwyd gan deithwyr, rhanddeiliaid y diwydiant, a threthdalwyr ar ein hymgyngoriad cyhoeddus wedi bod yn hanfodol wrth lunio'r Bil Rheilffyrdd a rhoi ein rheilffyrdd yn ôl ar y trywydd iawn. Mae'r Ymateb hwn gan y Llywodraeth yn nodi ein cynlluniau terfynol ar gyfer y ddeddfwriaeth nodedig hon, gan ein cymryd un cam yn nes at ddarparu rheilffordd sy'n addas ar gyfer dyfodol Prydain, ac un y gallwn ni i gyd fod yn falch ohoni.



Y Gwir Anrhydeddus Heidi Alexander AS

Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth

Ein gweledigaeth: rheilffordd sy'n addas ar gyfer dyfodol Prydain

Mae eleni yn nodi 200 mlynedd ers geni'r rheilffordd fodern. Rydym yn myfyrio'n briodol ar y rheilffyrdd fel rhan graidd o'n hunaniaeth genedlaethol; chwyldro technolegol Prydeinig a roddodd hwb i dwf, a sbardunodd gyfleoedd, a daeth â'r wlad ynghyd mewn ffordd na fu erioed yn bosibl o'r blaen. Heddiw, mae'r delweddau hynny o stêm a dur, cynnydd a gorwelion newydd, wedi pylu i oedi, camweithrediad a dirywiad. Mae Prydain yn haeddu gwell.

Wrth i'r llywodraeth hon fwrw ymlaen â degawd o adnewyddu cenedlaethol, bydd ein diwygiadau'n sicrhau bod y rheilffordd unwaith eto yn ffynhonnell balchder. Byddwn yn darparu rheilffordd ddibynadwy ac effeithlon sy'n rhoi bargaen well i deithwyr a threthdalwyr, gan sbarduno'r twf economaidd sydd ei angen ar y wlad hon i godi safonau byw a buddsoddiad yn ein gwasanaethau cyhoeddus. Rheilffordd sy'n cysylltu cymunedau ar hyd a lled y wlad, gan roi mwy o ddewis i bobl ynghylch ble maen nhw'n gweithio ac yn treulio eu hamser. Rheilffordd sy'n cadw nwyddau'n llifo, porthladdoedd yn brysur ac yn lleihau tagfeydd ar ein ffyrdd.

Rydym wedi cymryd y genhadaeth honno o ddifrif o'r dechrau. Ar ddiwrnod cyntaf y Senedd newydd, cyflwynwyd y Bil Gwasanaethau Rheilffordd Teithwyr (Perchnogaeth Gyhoeddus), gan baratoi'r ffordd ar gyfer rheilffordd sydd, ar ôl tair degawd o breifateiddio, yn rhoi'r cyhoedd yn gyntaf. Mae gwasanaethau gan South Western Railway, c2c a Greater Anglia eisoes wedi dod i berchnogaeth gyhoeddus o dan y ddeddfwriaeth hon, ac erbyn canol y flwyddyn nesaf bydd [80% o deithiau teithwyr y mae'r adran yn gyfrifol amdanynt yn cael eu gwneud ar wasanaeth sy'n eiddo cyhoeddus](#). Er bod perchnogaeth gyhoeddus yn darparu'r platfform hwn ar gyfer newid, mae ein gallu i gyflawni diwygio gwirioneddol yn parhau i gael ei rwystro gan reilffordd sy'n dal i fod â gwreiddiau yn y model masnachfaint aflwyddiannus. Mae'n fodel sydd wedi meithrin cymhorthdal trethdalwyr cynyddol, atebolrwydd amwys a goruchwyliaeth ddemocrataidd wael dros sut mae penderfyniadau'n cael eu gwneud. Mae wedi gadael diwylliant ar ôl sy'n canolbwyntio ar reoleiddio yn hytrach na chyflenwi, lle mae staff yn wynebu llu o gontractau a rhwystrau rheoleiddio i wneud hyd yn oed penderfyniadau syml er budd gorau cwsmeriaid. Dyna pam, yn gynharach eleni, y gwnaethom ymgynghori ar y ddeddfwriaeth a fydd yn paratoi'r ffordd ar gyfer y diwygio sylfaenol y mae'r sector ei angen yn daer.

Mae **Rheilffyrdd Prydain Fawr** (GBR) wrth wraidd y cynlluniau hyn. Cwmni newydd sy'n eiddo cyhoeddus a fydd wrth wraidd y diwydiant rheilffyrdd diwygiedig, bydd yn uno cyfrifoldeb am ddarparu gwasanaethau teithwyr diogel a dibynadwy â rheoli seilwaith yn

effeithlon fel ased hanfodol yn y DU. Bydd GBR yn cyflwyno strwythur diwydiant newydd, ystwyth a masnachol, gyda'r dasg o gyflawni agenda'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth, o wella perfformiad a chynyddu refeniw, i ddatgloi cyfleoedd newydd i adeiladu tai a chynyddu'r defnydd o gludo nwyddau ar y rheilffyrdd. Ar yr un pryd, byddwn yn cyflawni dull democrataidd a synnwyr cyffredin o redeg a rheoleiddio'r sector. Bydd yr haenau o fiwrocratiaeth a beichiau diangen sydd wedi cymryd gafael ers preifateiddio yn cael eu tynnu'n ôl. Bydd y model newydd yn darparu atebolrwydd democrataidd gwirioneddol ac yn smentio dull gwell o redeg y rheilffyrdd, gyda'r ffocws yn uniongyrchol ar gwsmeriaid. Gyda GBR wrth wraidd y cynllun, bydd ein cynlluniau'n cyflawni chwe amcan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar gyfer rheilffordd ddiwygiedig – *dibynadwy, fforddiadwy, effeithlon, o ansawdd uchel, hygyrch, a diogel*.

- *Dibynadwy* – drwy ddod â rheolaeth y trac a'r trêrn ynghyd i wella perfformiad, gyda GBR yn rheoli gweithrediadau o ddydd i ddydd ac yn gwneud penderfyniadau hirdymor er budd y cyhoedd.
- *Fforddiadwy* – sicrhau bod y rheilffordd yn gweithio i deithwyr a threthdalwyr i gyflawni cynaliadwyedd ariannol a gwerth am arian, gyda goruchwyliaeth glir ar brisiau gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth a diogelu cardiau rheilffordd.
- *Effeithlon* – drwy gael gwared â mwy na dwsin o gyrff rheilffordd presennol y bydd eu swyddogaethau'n symud i GBR, gan leihau dyblygu a chael gwared ar y sector o'r we dameidiog bresennol o ryngwynebau a buddiannau cystadleuol.
- *Ansawdd uchel* – gyda chorff gwarchod pwerus i hyrwyddo buddiannau teithwyr, wedi'i gyfarparu â phwerau llym i ymchwilio i faterion, setlo anghydfodau, ac amlygu lle y gellir gwneud gwelliannau i bob teithiwr.
- *Hygyrch* – cynyddu integreiddio ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd cyfan fel bod pobl anabl, a phob teithiwr arall yn cael gwasanaeth diogel a dibynadwy wrth gael gwared ar rwystrau a chyflawni gwelliannau hygyrchedd mewn ffordd fwy cydgysylltiedig.
- *Diogel* – sicrhau bod pawb yn teimlo'n ddiogel wrth deithio ar y rheilffyrdd wrth gadw ein diwylliant diogelwch rheilffyrdd blaenllaw yn y byd, gyda goruchwyliaeth gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (ORR).

Mae'r llywodraeth hon wedi gosod uchelgais glir ar gyfer ein rheilffyrdd: eu gwneud yn addas ar gyfer dyfodol Prydain. O'r miliynau sy'n defnyddio'r rhwydwaith i deithio bob dydd, i'r miloedd o gyflenwyr – mawr a bach – y mae eu busnesau'n cadw'r rheilffyrdd ar y trywydd iawn, mae'r angen am ddiwygio sylfaenol yn cael ei gydnabod yn glir. Mae angen gweithredu beiddgar a phendant i ddatgloi potensial llawn ein rheilffordd a gyrru cenadaethau'r llywodraeth ymlaen i **roi hwb i dwf economaidd, chwalu rhwystrau i gyfleoedd, a gwneud Prydain yn uwch-bŵer ynni glân**.

Wedi'i lywio gan filoedd o ymatebion i'r ymgynghoriad, mae'r ddogfen hon yn nodi'r newidiadau deddfwriaethol a fydd yn datgloi'r trawsnewidiad hwnnw ac yn darparu ymateb manwl y llywodraeth i'r adborth a dderbyniwyd gennym.

Y rheilffordd heddiw

Yr angen am ddiwygio

Ni all rheilffordd heddiw gyflawni'r gwelliannau y mae gan ei gwsmeriaid a'i threthdalwyr yr hawl i'w disgwyl. Er gwaethaf ymdrechion gorau'r rhai sy'n gweithio ar y rheng flaen, mae natur gontractiol ein rheilffordd, y gwagle arweinyddiaeth a diffyg atebolrwydd gwirioneddol yn golygu bod ein rheilffordd wedi colli golwg ar anghenion y rhai y mae'n eu gwasanaethu. Ac mae'r canlyniad yn glir: mae cwsmeriaid a threthdalwyr yn cael bargaen wael am y prisiau maen nhw'n eu talu a'r biliynau maen nhw'n eu buddsoddi.

Mae gorlenwi, oediadau a chanslo yn stori gyfarwydd iawn i filiynau o deithwyr bob dydd, gyda system brisiau a thocynnau sy'n anodd ei llywio hyd yn oed i'r teithwyr mwyaf profiadol. Nid yw canlyniadau hyn yn cael eu mesur mewn amser a gollir neu arian a wastraffir yn unig. Bob tro y mae'r system yn methu â chyflawni mae cinio teuluol arall yn cael ei ohirio; apwyntiad meddygol yn cael ei golli; neu gyfarfod busnes yn cael ei ganslo. Ni all y rheilffordd wneud y newidiadau y mae cwsmeriaid a threthdalwyr yn haeddu eu gweld yn briodol heb ddiwygio deddfwriaethol.

Yn gyrru'r methiant hwn mae model sydd ers tair degawd wedi blaenoriaethu echdynnu difidendau dros aillfuddsoddi a gwasanaeth cyhoeddus. Mae'n fodel sydd wedi rhannu'r sector ar draws mwy na 17 o sefydliadau gwahanol, gyda staff gweithgar yn cael eu gorfodi i fynd o un biler i'r llall i geisio cael y canlyniadau gorau i deithwyr o fewn system nad yw wedi'i sefydlu'n sylfaenol iddynt lwyddo. Mae'n cymell meddwl anhyblyg a siloedig, diwylliant gwrthwynebol sydd wedi'i wreiddio'n ddwfn ac yn arwain at sector cyfan yn methu â manteisio ar gyfleoedd newydd i sbarduno newid gwirioneddol - sy'n golygu bod gwelliannau'n anodd eu hymgorffori hyd yn oed pan fo cytundeb bod eu hangen. Gwelodd y wlad yr effeithiau hyn yn fwyaf aciwt yn 2018, lle'r oedd absenoldeb atebolrwydd clir ac anallu i reoli risgiau systemig yn golygu bod amserlen mis Mai wedi chwalu, gan sbarduno anhrefn a thrallod i'r cyhoedd sy'n teithio ar raddfa enfawr. Hyd yn oed pan oedd gweithredwyr trên yn cyflawni elw, roedd yr hen fodel masnachfrait yn golygu bod llawer o'r arian hwn wedi'i drosglwyddo i gyfranddalwyr yn hytrach na'i aillfuddsoddi yn ôl yn y system.

Mae'r model toredig hwn wedi'i ymgorffori dros y blynyddoedd o fewn system reoleiddio gynyddol gymhleth, gyda phob iteriad yn cydgrynhoi strwythur sy'n cyflawni atebolrwydd gwrthgyferbyniol ac arweinyddiaeth aneglur, gan werthu cwsmeriaid a staff yn fyr yn y pen draw. Mae biwrocratiaeth ormodol yn rhwystro arloesedd cyn iddo hyd yn oed ddechrau ac

mae diwylliant sydd wedi'i wreiddio o feio pan fydd pethau'n mynd o chwith yn atal newid a gwelliant go iawn. Ond er gwaethaf yr heriau enfawr hyn, i fyny ac i lawr y rheilffordd mae enghreifftiau o staff yn cyflawni gwelliannau gwirioneddol i gwsmeriaid; rydym am greu system reilffyrdd sy'n cefnogi'r ymdrechion hyn, gan eu gwneud yn rheol nid yn eithriad.

Gêm beio

Mae blaenoriaethau gwrthgyferbyniol, perthnasoedd cytundebol cymhleth, a diffyg atebolrwydd clir wedi arwain at ddyrannu adnoddau ac ymdrech tuag at nodi pwy sydd ar fai pan fydd pethau'n mynd o chwith. Er enghraifft, canfu adroddiad yn 2020 fod [Network Rail a Chwmnïau Gweithredu Trenau \(TOCs\) yn cyflogi cannoedd o staff llawn amser i sefydlu pwy ddylai dalu cost oediadau](#), gan arwain at aneffeithlonrwydd i ddefnyddwyr a'r llywodraeth.

Bydd GBR yn darparu pwynt atebolrwydd clir am berfformiad, gan ddileu natur wrthwynebus y system bresennol a chanolbwyntio ar gael y canlyniadau gorau posibl i deithwyr a chwsmeriaid cludo nwyddau.

Faint o gyrff sector rheilffyrdd sydd eu hangen i newid bÿlb golau?

Yn y rhan fwyaf o orsafoedd, TOCs sy'n gyfrifol am gynnal a chadw (gan gynnwys newid bylbiau golau) tra bod cyfrifoldeb atgyweirio yn nwylo Network Rail. Pan adroddir am olau diffygiol, mae'r TOC yn anfon ei gontractwr allan i ymchwilio i'r hyn sydd wedi digwydd. Os yw'r contractwr yn penderfynu nad yw'r nam oherwydd **bÿlb** sydd wedi chwythu ac yn lle hynny mae angen atgyweiriad, bydd contractwr y TOC yn adrodd yn ôl i'r TOC, a fydd yn rhoi gwybod i Network Rail. Yna bydd Network Rail yn anfon ei gontractwr ei hun i drwsio'r broblem. Mae'r system hon yn arwain at gost ychwanegol (oherwydd contractau lluosog) a phrofiad cwsmer gwaeth (mae'r golau'n cymryd mwy o amser i'w drwsio). Yn y dyfodol, bydd GBR yn gyfrifol am weithgareddau rheoli asedau yn y rhan fwyaf o orsafoedd, gan gymryd dull cost-ffeithiol a chydgyssylltiedig o reoli asedau gorsafoedd.

Manteisio i'r eithaf ar y Rheilffordd

Ar rannau prysuraf y rhwydwaith, mae'r galw'n uchel, mae lle'n brin, ac mae dewisiadau'n wirioneddol bwysig ond nid yw system heddiw yn cynllunio ar gyfer hynny. Ar lwybrau cenedlaethol mawr fel Prif Linell Arfordir y Dwyrain, mae amserlenni'n aml yn cael eu hadeiladu trwy geisio rhoi haenau o benderfyniadau'r gorffennol a hawliau contractiol at ei gilydd. Mae hyn yn golygu hyd yn oed pan ellir cytuno ar amserlen, efallai na fydd yn gwneud defnydd llawn o seilwaith wedi'i uwchraddio nac yn adlewyrchu sut mae patrymau teithio wedi newid ers y pandemig.

Er enghraifft, mae llawer o deithwyr yn cyfnewid rhwng gwasanaethau yn Guildford wrth deithio o Reading tuag at Lundain. Mae cynllunio dameidiog a hawliau contractiol wedi arwain at beidio ag ystyried amseriad y cyfnewid hwnnw, gyda chysylltiadau'n aml yn gyfeillgar i deithwyr dim ond ar hap ar adegau o aflonyddwch. Byddai cyfnewidfa effeithiol nid yn unig yn gwella profiad y nifer o deithwyr sy'n gwneud y daith hon bob

dydd, ond hefyd yn annog mwy o bobl i ddefnyddio'r rheilffyrdd, gan gynyddu refeniw, lleihau tagfeydd ar y rhwydwaith ffyrdd lleol, a chefnogi nodau sero net y llywodraeth.

Mae sefydlu GBR yn rhoi cyfle inni sylweddoli hyn yn y dyfodol. Bydd GBR yn gallu llunio amserlenni gyda'r rhwydwaith cyfan mewn golwg. Bydd yn anrhydeddu hawliau presennol ond *bydd* yn caniatáu penderfyniadau mwy doeth ynghylch sut mae gwasanaethau newydd yn cael eu hychwanegu, pa gyfaddawdau sy'n werth eu gwneud, a sut i adeiladu rheilffordd sy'n rhedeg yn fwy dibynadwy, yn cludo mwy o bobl a nwyddau, ac yn darparu gwell gwerth i'r wlad.

Dail ar y lein

Lle mae trenau'n cael eu gohirio oherwydd dail ar y lein, Network Rail sydd fel arfer yn gyfrifol am dalu'r cosbau perfformiad cysylltiedig a chostau cysylltiedig eraill. Felly, dim ond ychydig o gymhelliant sydd gan weithredwyr trenau i osod offer tywodio ychwanegol ar eu trenau a fyddai'n helpu i leihau problem dail ar y lein a gwella perfformiad.

Drwy ddod â'r trac a'r trê ynghyd o dan arweinyddiaeth GBR, bydd y cymhellion anghydnaws sy'n atal penderfyniadau sy'n canolbwyntio ar gwsmeriaid rhag cael eu gwneud yn cael eu dileu. Yn lle hynny, bydd GBR yn canolbwyntio ar beth bynnag sy'n darparu'r gwasanaeth gorau i bob cwsmer.

Mae'n ddrwg gennym eich hysbysu...

Mae teithwyr wedi dod yn rhy gyfarwydd â chyhoeddiadau bod eu trê wedi'i ganslo ar y funud olaf oherwydd prinder staff. Mae hyn oherwydd nad oes gan weithredwyr trenau lawer o gymhelliant ar hyn o bryd i gynllunio sut i staffio gwasanaethau ar gyfer y tymor hir ac nid oes unrhyw gorff sengl yn gyfrifol am hyfforddi a datblygu staff trenau ar lefel strategol. Bydd GBR yn gallu gwneud penderfyniadau hirdymor sy'n canolbwyntio ar deithwyr, nid elw - gan gynnwys creu cynlluniau gweithlu mwy hyblyg a gwydn i leihau canslo.

Y pŵer rydych chi'n ei gyflenwi (nid yw'n trydaneiddio)

Cafodd y rhaglen i drydaneiddio Prif Linell Great Western erbyn 2017 ei chyflawni'n sylweddol dros y gyllideb, dair blynedd ar ei hôl hi, ac yn y pen draw cafodd ei dad-gwmpasu. Roedd y Swyddfa Archwilio Genedlaethol yn feirniadol iawn o'r Adran Drafnidiaeth a Network Rail, gan ddisgrifio diffyg meddwl cydgysylltiedig yn ystod y prosiect. Er i'r prosiect gael ei ddad-gwmpasu, [roedd yn dal i fod £1.2 biliwn dros y gyllideb](#), a chafodd y bil hwnnw ei dalu gan y trethdalwr.

Bydd integreiddio cyfrifoldeb am y rheilffordd yn golygu y bydd GBR yn goruchwyllo pob agwedd ar brosiect fel hwn ac y bydd yr un corff sy'n atebol yn y pen draw am ei gyflawni. Bydd yn gallu mabwysiadu dull mwy cydgysylltiedig o gynllunio gwelliannau mawr.

Beth sydd ar y gweill

Mae'r llywodraeth eisoes wedi cymryd camau mawr yn ei agenda diwygio rheilffyrdd. Rydym wedi gweithredu'n gyflym i basio Deddf Gwasanaethau Rheilffordd i Deithwyr (Perchnogaeth Gyhoeddus), a fydd yn ein galluogi i ddod â phob gwasanaeth teithwyr

sydd wedi'i fasnachfaint i berchnogaeth gyhoeddus erbyn mis Hydref 2027. Mae Cysgod GBR yn parhau i ddod ag arweinwyr y rheilffordd sy'n eiddo cyhoeddus (yr Adran Drafnidiaeth, Network Rail a Gweithredwr yr Adran Drafnidiaeth) ynghyd i ddechrau datgloi manteision integreiddio rhwng trac a thrên. Rydym hefyd eisoes wedi dechrau rhoi teithwyr yn ôl wrth wraidd ein rheilffyrdd eto. [Gellir dod o hyd i'r data perfformiad diweddaraf mewn dros 1,700 o orsafoedd bellach](#), gan adlewyrchu oes newydd o dryloywder ac atebolrwydd i helpu i ailadeiladu ymddiriedaeth teithwyr a gyrru perfformiad i fyny. Bydd teithwyr ledled Manceinion Fwyaf a Gorllewin Canolbarth Lloegr yn ymuno â llawer o orsafoedd yn y Deddwyrair yn fuan, gan elwa o ffordd symlach o deithio wrth i gyflwyno tocynnau talu-wrth-fynd addo trawsnewid profiad y cwsmer. Gall teithwyr ddefnyddio eu tocynnau ar weithredwr cyhoeddus arall heb unrhyw gost ychwanegol yn ystod aflonyddwch ac maent bellach yn gallu gwneud teithiau rhatach gydag argaeledd ehangach o brisiau ymlaen llaw ar draws LNER, Northern a TransPennine Express.

Er bod perchnogaeth gyhoeddus a Shadow GBR yn darparu llwyfan cadarn i wneud newidiadau nawr, mae'r angen am ddiwygio strwythurol dyfnach yn golygu bod terfyn ar y cynnydd y gallwn ei wneud heb ddeddfwriaeth bellach. Heb ddiwygio, byddai trethdalwyr yn parhau i gael eu gadael gyda'r realiti hurt o dalu'r bil am reilffordd y maent yn berchen arni a thalu am gael ei rhannu ar draws 17 o gyrff diwydiant gwahanol. Yn y bôn, nid yw'r system bresennol wedi'i sefydlu i gydweithio i wasanaethu anghenion cymunedau lleol, teithwyr a chwsmeriaid orau. Mae angen diwygio ar raddfa fawr a dyna beth fydd y llywodraeth hon yn ei gyflawni.

Ein cynllun ar gyfer newid: Bil Rheilffyrdd newydd

Mae'r fframwaith deddfwriaethol sydd wedi cronni ers preifateiddio yn we gymhleth o reolau a gofynion, gan ddechrau gyda Deddf Rheilffyrdd 1993.

Bydd y llywodraeth yn newid sail sylfaenol y Ddeddf honno i greu GBR a chyflawni'r newidiadau angenrheidiol i gefnogi rhwydwaith sy'n eiddo cyhoeddus yn bennaf ac yn cael ei weithredu'n gyhoeddus. Bydd y Mesur Rheilffyrdd yn darparu'r sylfaen deddfwriaethol ar gyfer strwythur sector rheilffyrdd wedi'i drawsnewid. Bydd ein diwygiadau yn ysgubo llawer o'r we gymhleth, biwrocrataidd a hen ffasiwn o reoliadau a gofynion a gyflwynwyd ers preifateiddio ac yn creu sector mwy ystwyth gyda'r diwylliant a'r cymhellion cywir. Bydd wedi'i wreiddio yn y budd cyhoeddus, gan gydbwysu'r angen am sector symlach â chwe amcan allweddol yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, gyda ffocws penodol ar sicrhau bod ein rheilffyrdd yn ddiogel ac yn hygyrch i bawb.

Ar gyfer unrhyw drawsnewidiad mor arwyddocaol â hyn, mae'n hanfodol bod y newid mor llyfn ac effeithlon â phosibl i deithwyr, cwsmeriaid cludo nwyddau a busnesau. O ganlyniad, bydd trefniadau'n cael eu darparu mewn deddfwriaeth i sicrhau newid diogel a llyfn i'r model GBR sy'n gweithio i'r sector.

Tirwedd ddiwydiannol newydd

Bydd y Bil Rheilffyrdd yn cydgrynhoi swyddogaethau sydd wedi'u gwasgaru ar hyn o bryd ar draws o leiaf 17 o gyrff diwydiant gwahanol i mewn i'r GBR. Bydd hyn yn cynnwys – ymhlith eraill – cyfrifoldeb am wasanaethau teithwyr, rheoli seilwaith, penderfyniadau ar ddefnyddio capasiti'r rhwydwaith, swyddogaethau ategol a gyflawnir ar hyn o bryd gan y Grŵp Cyflenwi Rheilffyrdd (RDG), a pherchnogaeth dros brofiad y cwsmer.

Bydd hyn yn golygu, ar ôl degawdau o dan fodel dameidiog, y bydd un corff yn atebol am berfformiad cyffredinol y rheilffordd a phrofiad ei chwsmeriaid. Bydd hyn yn ei dro yn lleihau dyblygu rheoleiddio a phrosesau yn sylweddol, yn cynyddu pŵer prynu ac arbedion maint, ac yn ei gwneud hi'n haws ac yn rhatach cynllunio cynnal a chadw, adnewyddu ac uwchraddio. Yn y cyfamser, bydd y sector ehangach a'r gadwyn gyflenwi yn elwa o lai o ryngwynebau i lywio, eglurder cyfeiriad, a mwy o sicrwydd hirdymor.

Yn yr un modd, rydym am gael fframwaith mwy rhesymol a symlach ar gyfer gosod safonau technegol ar y rheilffordd sy'n pwysu a mesur y gost i drethdalwyr a theithwyr yn erbyn pob budd. Rydym yn mynd ar drywydd hyn y tu allan i'r Mesur Rheilffyrdd a byddwn yn ymgynghori ar gynigion maes o law.

Meddwl cyfarwyddo newydd

Bydd GBR wrth wraidd y rheilffordd ddiwygiedig. Bydd yn dwyn ynghyd gyfrifoldeb am drac a thrên o dan un sefydliad, gan gynllunio a rhedeg y rheilffordd fel un system gysylltiedig, a darparu buddion i deithwyr, cwsmeriaid cludo nwyddau, a threthdalwyr. Bydd yn gweithredu'r rheilffordd er budd y cyhoedd, gan redeg gwasanaethau teithwyr sy'n eiddo cyhoeddus a rheoli mynediad i'r rhwydwaith yn unol â'i ddyletswyddau a'i gyfeiriad strategol a osodir gan Weinidogion. Bydd yn gyrru ac yn cyflawni effeithlonrwydd, yn cael ei gymell i dyfu refeniw, ac yn gwneud penderfyniadau gyda phersbectif ariannol hirdymor, system gyfan.

Gosod cyfeiriad

Bydd pwrpas GBR fel y meddwl cyfarwyddo ar gyfer y rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr yn cael ei sefydlu yn y Bil Rheilffyrdd trwy ddarparu set glir o swyddogaethau statudol. Bydd GBR yn ddarostyngedig i set symlach o ddyletswyddau statudol cyffredinol a fydd yn berthnasol ar draws lled ei swyddogaethau statudol, a thrwy hynny sefydlu sut y bydd GBR yn cyflawni ei bwrpas fel y meddwl cyfarwyddo. Bydd y dyletswyddau cyffredinol hyn hefyd yn berthnasol, lle bo'n berthnasol, i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth, yr ORR, a Gweinidogion Datganoledig i sicrhau cysondeb ar draws y system. Bydd hyn yn cynnwys dyletswyddau sy'n ymwneud â theithwyr a hygyrchedd, cludo nwyddau, perfformiad, a budd y cyhoedd. Bydd fframwaith mynediad newydd hefyd yn cael ei sefydlu yn y gyfraith, gan alluogi GBR i wneud penderfyniadau mynediad a chodi tâl.

Bydd GBR yn cael ei lywio gan yr amcanion a'r canlyniadau a osodwyd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth drwy Strategaeth Rheilffyrdd Hirdymor (LTRS) newydd, a chan Weinidogion yr Alban o fewn Strategaeth Rheilffyrdd Llywodraeth yr Alban. Bydd y Bil Rheilffyrdd yn nodi proses ariannu Adolygiad Cyfnodol (PR) newydd, lle bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban yn gosod Datganiad o Amcanion ac yn llofnodi Cynlluniau Busnes Integredig GBR. Bydd gofyn i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth (fel cyllidwr seilwaith GBR yng Nghymru) ymgynghori â Gweinidogion Cymru wrth baratoi'r LTRS a'i Datganiad o Amcanion er mwyn sicrhau bod gan Weinidogion Cymru gyfle i ddylanwadu ar amcanion GBR yng Nghymru a hyrwyddo aliniad â'u hamcanion ar gyfer Trafnidiaeth Cymru (TfW).

Er y bydd Gweinidogion yn gosod ei amcanion cyffredinol a'i gyfeiriad strategol, bydd GBR yn sefydliad grymus gyda'r annibyniaeth a'r arbenigedd i gydbwyso anghenion cwsmeriaid, cynllunio a gweithredol. Bydd yn gwmni masnachol ac ystwyth. Lle bo'n gyson â'i amcanion a'i ddyletswyddau, bydd yn gallu chwilio am gyfleoedd sy'n darparu buddion i gwsmeriaid ac yn lleihau costau i'r trethdalwr. Bydd GBR yn cael ei gymell i ddarparu lles cymdeithasol ehangach, gan gydbwyso ei amcanion a'r cyllid sydd ar gael i gyflawni buddion ehangach fel tai, sero net a thwf rhanbarthol ledled y wlad.

Mantais bellach o gydgyrnhoi atebolrwydd o dan GBR yw diwydiant sy'n fwy ymatebol i flaenoriaethau lleol. Bydd GBR yn cydweithio â phartneriaid lleol i ddod â gwneud penderfyniadau mor agos at gymunedau â phosibl. Bydd yn gweithio mewn partneriaeth ag Awdurdodau Strategol Maerol (MSAs), gan alluogi dylanwad a rheolaeth leol wirioneddol i gefnogi integreiddio amlfoddol a datblygu rhwydweithiau trafniadaeth gyhoeddus lleol. Bydd deddfwriaeth yn chwarae rhan wrth sicrhau bod strategaethau cenedlaethol a lleol yn cael eu hystyried ym mhenderfyniadau GBR. Bydd gofyn i GBR hefyd ymgynghori â Llywodraethau Datganoledig ac MSAs ar rai newidiadau sylweddol i

wasanaethau teithwyr rheilffordd, ystyried eu strategaethau trafnidiaeth a rhannu gwybodaeth benodol.

Integreiddio trac a thrên yn lleol

Bydd GBR wedi'i strwythuro i ganolbwyntio ar gyflawni ar gyfer ei gwsmeriaid yn lleol. Unedau Busnes fydd pwerdy'r sefydliad, gan ddod â swyddogaethau rheoli seilwaith heddiw a ddarperir gan Network Rail, a gweithrediadau teithwyr a arweinir ar hyn o bryd gan TOCs at ei gilydd yn un tîm lleol, gan ddarparu 'wyneb y rheilffordd' sy'n canolbwyntio'n lleol a rheoli trac a thrên gyda'i gilydd. Bydd hyn yn darparu un pwynt arweinyddiaeth i randdeiliaid lleol ac arweinwyr datganoledig, yn ogystal â galluogi datblygu mentrau lleol i annog mwy o bobl i ddefnyddio'r rheilffordd.

Er mwyn cyflawni gweledigaeth y llywodraeth o GBR yn 'feddwl cyfarwyddo', bydd angen i rai swyddogaethau fod yn ganolog yn y sefydliad. Bydd hyn yn darparu dull system gyfan sy'n sicrhau bod canlyniadau'r llywodraeth yn cael eu cyflawni ac yn sicrhau'r gwerth mwyaf posibl o'r system. Bydd sefydliad Rhwydwaith GBR yn ymgymryd â'r rôl hon ac yn atebol yn gyffredinol am ganlyniadau rheilffyrdd. Bydd yn gosod y fframweithiau strategol, cynllunio ac ariannol y bydd ei Unedau Busnes yn gweithredu ynddynt, wedi'u halinio â'r LTRS a osodir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth.

Bydd y Rhwydwaith yn cyflawni mentrau a gydlynir yn genedlaethol i yrru boddhad cwsmeriaid, nawdd a thwf refeniw, a bydd yn gartref i Uned Cludo Nwyddau Strategol GBR. Bydd swyddogaeth gweithredwr system strategol newydd yn gweinyddu Polisi Mynediad a Defnydd (AUP) GBR, yn arwain y broses amserlennu diwydiant, ac yn yrru gwneud penderfyniadau integredig ar draws y system. Bydd hefyd yn rheoli cyllid GBR yn unol â'r fframwaith a osodwyd gan y llywodraeth ac yn darparu cyfeiriad i Unedau Busnes ar gynllunio busnes a rheolaeth ariannol.

Symleiddio rheoleiddio

Bydd GBR yn atebol am berfformiad y rheilffordd. Bydd ganddo dargedau clir a bydd yn cael ei ddwyn i gyfrif am gyflawni yn gyntaf ac yn bennaf gan ei Gadeirydd a'i Fwrdd. Bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn penodi'r Cadeirydd a bydd ganddo rôl wrth lunio'r Bwrdd i sicrhau ei fod wedi'i gyfarparu i gyflawni'r weledigaeth hon.

Bydd GBR yn gweithredu o dan fframwaith rheoleiddio symlach sy'n cydnabod ei safle unigryw fel cwmni sy'n eiddo cyhoeddus sy'n rheoli'r rhwydwaith rheilffyrdd er budd y cyhoedd. Bydd yn ddarostyngedig i un drwydded symlach sy'n cwmpasu ei weithgareddau ar draws ei holl asedau. Bydd hon yn cael ei chyhoeddi gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth a bydd yn cynnwys set dargedig o amodau sy'n canolbwyntio ar y canlyniadau allweddol a ddisgwyliar gan GBR - yn enwedig o ran profiad teithwyr, rhwymedigaethau'r diwydiant a safonau y mae'n rhaid i GBR eu cyflawni neu eu hwyluso. Bydd y drwydded yn cael ei gorfodi'n annibynnol gan yr ORR. Bydd y Corff Gwarchod Teithwyr yn monitro cydymffurfiaeth â safonau defnyddwyr a wneir yn rhwymol ar weithredwyr trwy amodau trwydded Bydd trwydded ddrafft GBR yn destun ymgynghoriad cyhoeddus. Rydym yn disgwyl ymgynghori ar fersiwn ddrafft o'r drwydded yn dilyn cyflwyno'r Bil Rheilffyrdd, ac iddi gael ei chwblhau unwaith y bydd y ddeddfwriaeth wedi derbyn Cydsyniad Brenhinol.

Rydym yn glir bod rhaid i'r bobl sy'n berchen arno ac yn ei gynnal, y rhai sy'n gallu blaenoriaethu ac addasu capasiti er budd gorau holl ddefnyddwyr y rheilffordd, yrru'r

defnydd gorau o'r rhwydwaith. Felly, bydd GBR yn cymryd cyfrifoldebau gwneud penderfyniadau o oruchwylio mynediad i'r rhwydwaith a'i ddefnydd a faint y mae gweithredwyr sy'n ei ddefnyddio yn ei dalu i gael mynediad iddo. Mae'n hanfodol bod penderfyniadau'n cael eu gwneud o fewn fframwaith clir a thryloyw a bod GBR yn cael ei ddal yn gyfrifol am lynu wrtho. Dyna pam y bydd deddfwriaeth yn sefydlu'r ORR fel corff apelio, gan sicrhau bod penderfyniadau dyrannu capasiti, mynediad a chodi tâl GBR yn unol â'i ddyletswyddau, a bod GBR wedi rhoi'r sylw priodol i ymyriadau gan Weinidogion (megis canllawiau) a'i AUP cyhoeddedig ei hun. Bydd yr ORR yn cynghori Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban ar setliad ariannol GBR, a ddyfernir trwy'r PR newydd, a bydd yn parhau i reoleiddio'r diwydiant cyfan, gan gynnwys GBR, ar gyfer iechyd a diogelwch. Bydd yn parhau i oruchwylio trwyddedu pob endid nad yw'n GBR, fel y mae'n ei wneud heddiw.

Sefydlu GBR

Mae sefydlu GBR yn gymhleth, gan ddod â nifer o TOCs, Gweithredwr y DfT, Network Rail a rhannau o'r RDG ynghyd. Rydym yn bwriadu uno Gweithredwr y DfT, ei is-gwmnïau TOC, a rhannau o'r RDG i strwythur grŵp Network Rail. Bydd hyn yn osgoi gwneud sefydlu GBR yn ddibynnol ar drosglwyddiadau cymhleth iawn o asedau hanesyddol Network Rail i gorff arall, a fyddai'n achosi oedi diangen.

Bydd GBR yn sefydliad newydd, gyda diwylliant a meddylfryd newydd o'r cychwyn cyntaf, gan ddenu amrywiaeth ehangach o sgiliau a phrofiad o'r sector a thu hwnt. Rydym wedi ymrwymo i wneud GBR yn gyflogwr o ddewis, lle nad dim ond swydd yw gweithio ar y rheilffyrdd, ond gyrfa y mae pobl yn ymfalchïo ynddi.

Bydd Derby yn dod yn galon ein rhwydwaith rheilffyrdd fel cartref GBR. Bydd y pencadlys cenedlaethol yn dod â swyddi medrus iawn i ddinas sydd eisoes yn llawn talent yn y diwydiant rheilffyrdd. Mae gan Derby gysylltiadau sefydledig eisoes â'r diwydiant rheilffyrdd, y gadwyn gyflenwi a chwsmeriaid, yn ogystal â chlwestwr lleol helaeth o fusnesau rheilffyrdd y sector preifat. Bydd canolfannau rhagoriaeth presennol ar draws y rhwydwaith, gan gynnwys Birmingham, Manceinion, Llundain, Milton Keynes ac Efrog, yn gwasanaethu fel canolfannau ar gyfer gwneud penderfyniadau ac arweinyddiaeth yn y diwydiant.

Rhoi teithwyr yn ôl wrth wraidd ein rheilffyrdd

Rydym yn gwybod bod teithwyr eisiau rheilffordd ddibynadwy sy'n darparu gwerth am arian a gwasanaeth o safon. Felly, bydd GBR yn rhoi ffocws di-baid ar brofiad teithwyr, wedi'i arwain gan ei ddyletswyddau statudol a'i gymell i dyfu ei refeniw trwy ddarparu gwasanaeth y mae pob teithiwr eisiau ei ddefnyddio. Bydd y fframwaith rheoleiddio newydd, symlach yn rhoi'r rhyddid i GBR fod yn berchen ar y cynnig cyffredinol i gwsmeriaid, gan sicrhau bod y mecanweithiau cywir ar waith i'w ddwyn i gyfrif ar ran teithwyr os yw'n methu â chyflawni'r disgwyliadau. Dim ond dechrau ymgorffori'r ffocws di-baid hwn ar deithwyr o fewn GBR fydd y Bil Rheilffyrdd. Mae gwaith eisoes ar y gweill i sicrhau bod cyflawni ar gyfer teithwyr hefyd yn ganolog i ddiwylliant a dyluniad sefydliadol GBR.

Llais annibynnol i deithwyr

Mae angen eiriolwr cryf mewn rheilffordd wedi'i diwygio i sicrhau bod llais y teithiwr yn cael ei glywed ym mhob cam a bod GBR yn darparu gwasanaethau rhagorol yn gyson. Bydd deddfwriaeth yn paratoi'r ffordd ar gyfer sefydlu corff gwarchod teithwyr pwerus o Transport Focus i hyrwyddo gwelliannau ar draws gwasanaethau rheilffordd. Bydd yn amddiffyn ac yn eiriol dros fuddiannau a hawliau pob teithiwr, yn cynnig cyngor, yn sicrhau bod gwasanaeth Datrys Anghydfodau Amgen (ADR) yn parhau i gael ei ddarparu ar gyfer cwynion teithwyr heb eu datrys ac yn monitro profiad teithwyr yn annibynnol, gan ddwyn gweithredwyr i gyfrif ac adrodd ar ei ganfyddiadau yn gyhoeddus ac yn dryloyw. Bydd hyn yn dod â rolau a swyddogaethau sydd wedi'u rhannu ar hyn o bryd ar draws yr ORR, Transport Focus a'r Ombwdsmon Rheilffyrdd (RO) i un lle, gan symleiddio'r dirwedd defnyddwyr a'i gwneud hi'n haws i deithwyr lywio, gan gadw'r arbenigedd y mae'r cyrff hyn wedi'i feithrin dros flynyddoedd lawer.

Disgwylir i GBR lwyddo i gyflawni ar gyfer y teithiwr a bydd ganddo bob cymhelliad i wneud hynny. Os na fydd, bydd gan y corff gwarchod bwerau ymchwilio llym, a bydd yn gallu mynnu data a gwybodaeth gan GBR a gweithredwyr eraill i ddatgelu materion lle mae teithwyr yn teimlo eu bod yn cael eu siomi. Gallai hyn helpu i amlygu – er enghraifft – patrwm o beiriannau tocynnau diffygiol, problemau parhaus mewn lleoliadau neu lwybrau penodol, methiannau i ddarparu gwybodaeth yn ystod aflonyddwch, neu broblemau cyffredin y mae teithwyr yn eu hwynebu ar brisiau a thocynnau cymhleth.

Disgwylir i GBR a'r llywodraeth ystyried cyngor y corff gwarchod wrth wneud penderfyniadau, ysgrifennu polisiâu, a gosod strategaethau sy'n effeithio ar deithwyr. Mewn rhai achosion, bydd rhwymedigaeth gyfreithiol i ymgynghori â'r corff gwarchod. Mae hynny'n golygu, pan wneir penderfyniadau, y bydd gan deithwyr lais annibynnol yn ymladd eu cornel, gan sicrhau bod gwasanaeth annibynnol yn parhau i gael ei ddarparu i helpu teithwyr i ddilyn cwynion heb eu datrys pan nad ydynt yn fodlon ag ymateb GBR neu weithredwr arall.

Yn unol ag adborth yr ymgynghoriad, bydd gan y corff gwarchod hefyd y gallu i osod a monitro safonau profiad teithwyr a roddir i weithredwyr trwy amodau trwydded defnyddwyr. Bydd hyn yn golygu y gall ddiwygio neu ddatblygu canllawiau a chodau ymarfer ym meysydd polisiâu teithio hygyrch, gwybodaeth i deithwyr, cwynion ac iawndal oedi, gan sicrhau ei fod wedi'i gyfarparu i yrru gwelliannau ymlaen i bob teithiwr. Bydd gofyn i bob gweithredwr, gan gynnwys GBR, fodloni'r safonau gofynnol hyn a bydd y corff gwarchod yn gallu cyfeirio materion at yr ORR ar gyfer camau gorfodi lle bo angen.

Symleiddio prisiau a thocynnau

Mae tirwedd bresennol prisiau a thocynnau yn rhy gymhleth ac wedi colli ymddiriedaeth teithwyr. Gyda [55 miliwn o brisiau ar gael](#), gall fod yn anodd gwybod pa docyn i'w brynu, sut i'w brynu, a fydd yn cael ei dderbyn, ac a yw'n cynrychioli'r gwerth gorau am arian. Mae hyn yn rhannol ganlyniad i'r dull hanesyddol, dameidiog o ymdrin â'r rheilffyrdd - lle'r oedd y cynnig tocynnau yn adlewyrchu'n fwy sut roedd y lluo o weithredwyr preifat yn well ganddynt dderbyn eu refeniw, na sut roedd teithwyr yn well ganddynt deithio. Er enghraifft, rhwng Coventry a Birmingham, mae teithwyr yn wynebu pum opsiwn tocyn gwahanol ar gyfer dychwelyd undydd, a gall fod yn aneglur pa docynnau sy'n ddilys ar ba wasanaethau.

Rydym eisoes yn gwneud cynnydd ar wella hyn i deithwyr – gan gynnwys gydag ehangu cynlluniau Talu Wrth Fynd ledled y wlad a llwyddiant treialon prisiau ar wasanaethau LNER, ac mae perchnogaeth gyhoeddus eisoes yn helpu i leihau dryswch i deithwyr. Er

enghraifft, pan fydd aflonyddwch yn digwydd, nid yw bob amser wedi bod yn glir a all teithwyr ddefnyddio eu tocyn i neidio ar drên arall. Rydym wedi ei gwneud hi'n haws i docynnau gael eu defnyddio'n gyfnewidiol ar draws rhai gweithredwyr sy'n eiddo cyhoeddus.

Unwaith y bydd GBR wedi'i sefydlu, byddwn yn gallu mynd ymhellach ac yn gyflymach. Bydd GBR yn cydgrynhoi'r 14 gwefan gweithredwr presennol yn un platfform ar-lein a fydd yn cystadlu ochr yn ochr â manwerthwyr annibynnol. Bydd GBR hefyd yn cael y grym i adeiladu ar y diwygiadau a amlygwyd yma i gael gwared ar y darnio a grëwyd gan fasnachfaint i ddarparu system brisiau sy'n hawdd i bob teithiwr ei lywio ac sy'n adlewyrchu sut maen nhw eisiau teithio.

Rheilffordd sy'n hygyrch i bawb

Yn rhy aml, mae'r rheilffordd wedi methu â darparu'r gwasanaethau a'r cymorth y mae teithwyr anabl yn dibynnu arnynt. Rhaid i hyn newid. Mae'r llywodraeth yn cydnabod pwysigrwydd rhwydwaith hygyrch ac wedi enwi hygyrchedd yn glir fel un o chwe amcan allweddol yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar gyfer y rheilffordd. Os yw'r flaenoriaeth hon i'w chyflawni, rhaid i'r GBR lwyddo i wasanaethu anghenion amrywiol pob teithiwr ledled y wlad.

Mae teithwyr anabl yn flaenoriaeth allweddol o fewn hyn ac wedi teimlo effeithiau'r system dameidiog bresennol yn uniongyrchol, lle mae'r angen i lywio drysfa o weithredwyr cystadleuol wedi golygu na allant bob amser fod yn siŵr y byddant yn cael y cymorth cywir ar draws eu taith gyfan. Bydd cydgrynhoi gwasanaethau o dan y GBR yn golygu gwell cydlynw teithiau o'r dechrau i'r diwedd i deithwyr anabl, a fydd yn ei dro yn galluogi gwell darpariaeth o gymorth diogel a dibynadwy i deithwyr.

Yn yr un modd, bydd dod â gweithrediadau'r TOCs ynghyd o dan GBR yn ei gwneud hi'n haws darparu prisiau a thocynnau cyson, symlach i deithwyr anabl trwy ddileu'r angen am drafodaethau cymhleth ar draws sawl sefydliad. Ochr yn ochr â swyddfeydd tocynnau, bydd gwefan ac ap GBR integredig, hygyrch a hawdd ei ddefnyddio hefyd yn ei gwneud hi'n haws i deithwyr anabl lywio archebion, gan leihau nifer y rhyngwynebau y mae'n rhaid iddynt ddelio â nhw.

Bydd gwneud penderfyniadau integredig hefyd yn galluogi GBR i fanteisio ar fwy o adnoddau yn ei ddull o wneud penderfyniadau, caffael a blaenoriaethu. Er enghraifft, bydd GBR yn gallu darparu mwy o gysondeb o amgylch manylebau yn y dyfodol ar gyfer cerbydau newydd i adlewyrchu anghenion teithwyr anabl yn well. Drwy fabwysiadu dull system gyfan o reoli gorsafoedd a chyflawni uwchraddiadau a gwelliannau ar draws y trac a'r trê, bydd GBR yn gallu defnyddio adnoddau'n fwy effeithlon, gan gael gwared ar y rhwystrau y mae teithwyr anabl yn eu hwynebu a chyflawni amcanion hygyrchedd yn fwy effeithiol nag o dan y system dameidiog bresennol. Bydd y manteision integreiddio a'r gwelliannau hygyrchedd hyn yn gwneud y rheilffordd yn haws i'w defnyddio nid yn unig i deithwyr anabl ond hefyd i grwpiau fel teithwyr â symudedd cyfyngedig a'r henoed. Ar ben hynny, bydd ein hymrwymiad i sicrhau y bydd cynrychiolydd ar fwrdd GBR gyda chyfrifoldeb am hygyrchedd yn sicrhau bod GBR yn cael ei gefnogi a'i ddal yn atebol am ddarparu rheilffordd fwy hygyrch.

Bydd y Bil Rheilffyrdd yn darparu'r sylfaen ddeddfwriaethol ar gyfer yr atebolrwydd hwn. Bydd yn cynnwys dyletswydd teithwyr a hygyrchedd mewn deddfwriaeth sylfaenol i sicrhau

bod GBR yn ystyried anghenion a buddiannau teithwyr anabl wrth gyflawni ei swyddogaethau statudol. Dyma un o'r dyletswyddau cyffredinol a fydd hefyd yn cael ei chymhwyso i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth, Gweinidogion Cymru a'r Alban, a'r ORR, gan sicrhau ffocws a chysondeb trwy ymgorffori hygyrchedd yn sylfeini deddfwriaethol y system gyfan - gyda'r holl gyrff hyn yn gorfod ystyried teithwyr anabl wrth wneud penderfyniadau ar draws y rheilffordd.

Bydd trwydded GBR hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i GBR fodloni safonau gofynnol ar gyfer sut y bydd ei wasanaethau teithwyr yn gwasanaethu teithwyr anabl, gyda'r ORR yn barod i gymryd camau os yw'n methu â chyrraedd y safonau gofynnol. Bydd cynnwys trwydded GBR yn cael ei ddiffinio y tu allan i ddeddfwriaeth, a bydd yn destun ymgynghoriad cyhoeddus cyn ei gwblhau. Bydd y drwydded ddrafft a gyflwynir ar gyfer ymgynghoriad yn amlinellu gofyniad i GBR ymgysylltu â rhanddeiliaid, gan gynnwys rhanddeiliaid hygyrchedd perthnasol.

Bydd y mesurau a'r darpariaethau hyn yn gwella ac yn cryfhau amddiffyniadau presennol megis Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus (PSED), rôl y Pwyllgor Ymgynghorol ar Gludiant Pobl Anabl (DPTAC) fel ymgynghorydd arbenigol, statudol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth a'r adran, yn ogystal â safonau rheoleiddio allweddol gan gynnwys Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Rheilffordd (System Rheilffordd Anrhyngweithredol) 2010 a'r Safonau Dylunio ar gyfer Gorsafoedd Rheilffordd Hygyrch. Bydd y Bil hefyd yn amddiffyn cynlluniau disgownt fel y Cerdyn Rheilffordd i Bobl Anabl.

Fodd bynnag, nid yw'r llywodraeth yn aros i'r Bil Rheilffyrdd barhau i gyflawni gwelliannau ystyrion i deithwyr anabl. Dyna pam rydym wedi cyhoeddi Map Ffordd Hygyrchedd sy'n nodi'r camau sy'n cael eu cymryd yn y cyfnod cyn GBR, gan ddangos bod gwella hygyrchedd rheilffyrdd a darparu gwasanaethau a chymorth gwell yn parhau i fod yn flaenoriaeth i'r llywodraeth. Mae'r map ffordd yn cynnwys gweithgareddau a chyflawniadau allweddol sydd eisoes ar y gweill fel y rhaglen Mynediad i Bawb, sydd wedi darparu dros 260 o orsafoedd di-risiau ychwanegol, gyda mwy ar y gweill, ond mae hefyd yn cynnwys syniadau a mentrau newydd - fel ymestyn y meini prawf cymhwysedd ar gyfer y Cerdyn Rheilffordd i Bobl Anabl i'w wneud ar gael i ystod ehangach o bobl anabl, yn ogystal â ffrwd ariannu fach, bwrpasol a fydd yn cyflawni cyfres o brosiectau gyda'r nod o wneud y profiad teithio o ddydd i ddydd i bobl anabl yn haws fel y gallant deithio gyda mwy o hyder.

Rheilffordd gynaliadwy yn ariannol

Ers degawdau, mae trethdalwyr wedi darparu cyllid ar gyfer rheilffordd sy'n methu â chyrraedd y safonau y maent yn eu disgwyl yn briodol. Mae blaenoriaethau a buddiannau gwrthgyferbyniol gan ganghennau cystadleuol y sector wedi arwain at aneffeithlonrwydd, cymhellion anghydfurfiedig a diffyg ffocws ar yr hyn sy'n wirioneddol bwysig: darparu rheilffordd sy'n gweithio. Nid yn unig y mae hyn wedi erydu hyder yn y rheilffordd, gan siomi teithwyr a chwsmeriaid cludo nwyddau, ond mae hefyd wedi gadael trethdalwyr yn ysgwyddo'r baich. Er gwaethaf adfer nifer y teithwyr yn dilyn y pandemig, [mae cyllid trethdalwyr ar gyfer rhedeg y rheilffordd o ddydd i ddydd yn fwy na dwbl lefelau cyn y pandemig](#). Mae hyn yn amlwg yn anghynaliadwy, a dyna pam y bydd GBR yn cael y dasg o wneud y mwyaf o effeithlonrwydd cost, gwella cynaliadwyedd ariannol, a chynyddu refeniw i leihau'r cymhorthdal ariannol hwn a sicrhau bargaen deg i drethdalwyr. Bydd hyn hefyd yn caniatáu i GBR ganolbwyntio ar gynyddu nifer y teithwyr at ddiben cynhyrchu refeniw, gyda'r sefydliad yn cael ei gymell i gyflawni ar gyfer ei gwsmeriaid yn hytrach na chanolbwyntio ar agweddau ynysig ar y rheilffordd, fel sy'n wir o dan y system bresennol.

Cymhellion symlach

Drwy ddod â chyfrifoldeb am y trac a'r trê'n i un sefydliad, bydd GBR yn cael ei gymell i gyflawni ar gyfer teithwyr, cwsmeriaid a threthdalwyr. Disgwylir i GBR gyflawni effeithlonrwydd a gyrru gwerth o'r cydgysylltu gwell y mae'r system integredig hon yn ei gynnig. Bydd y strwythur newydd yn annog GBR i gyflawni hyn trwy gael gwared ar y cymysgedd o gymhellion gwrthgyferbyniol ar draws sefydliadau lluosog, sy'n golygu y bydd atebolrwydd yn canolbwyntio ar GBR i gyflawni canlyniadau. Nid yn unig y bydd hyn yn ysgogi dull gwell o wneud penderfyniadau strategol ar gyfer y rheilffordd, bydd alinio cymhellion a gwobrau o fewn GBR yn gyrru effeithlonrwydd - gan sicrhau nad yw cynaliadwyedd ariannol a chyflawni ar gyfer trethdalwyr yn ôl-ystyriaeth mwyach.

Bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, ochr yn ochr â Gweinidogion yr Alban, hefyd yn ysgogi perfformiad ariannol cryf gan GBR i feithrin diwylliant o welliant parhaus ac arloesi. Bydd GBR yn cael ei ysgogi i gyflawni perfformiad uchel a bydd yn cael ei wobrwyo trwy fframwaith y cytunir arno gan y llywodraeth.

Hyder hirdymor

Mae'r llywodraeth yn cydnabod bod sicrwydd cyllid yn allweddol i ysgogi twf, effeithlonrwydd gwell a gwerth am arian. Nid yn unig y mae'n sicrhau bod gan GBR yr hyder i gyflawni ar gyfer pob teithiwr ond mae'n darparu sicrwydd i'r gadwyn gyflenwi rheilffyrdd ehangach ac i fusnesau ledled y wlad sy'n dibynnu ar reilffyrdd Prydain. Mae cael fframwaith ariannol profedig sy'n meithrin hyder yng nghynaliadwyedd ariannol y rheilffyrdd yn allweddol i ddarparu llwyfan ar gyfer arloesi a mwy o effeithlonrwydd o fewn y sector.

Dyna pam y bydd y llywodraeth yn cadw llawer o'r manteision a gynhyrchwyd gan y prosesau cysylltiadau cyhoeddus sefydledig, trwy gymryd yr hyn sy'n gweithio o'r broses bresennol hon a'i haddasu ar gyfer y rheilffordd integredig, sy'n eiddo cyhoeddus y bydd Wasanaeth Reoli Prydain yn ei chyfarwyddo. Bydd gwneud hyn yn atgyfnerthu hyder yng nghynaliadwyedd ariannol GBR, gan rymuso GBR a'r sector ehangach i wneud y mwyaf o effeithlonrwydd a hyrwyddo arloesi. Mae'r dull hwn hefyd yn sicrhau nad yw trethdalwyr yn cael eu hanghofio, gyda'r ORR yn parhau i graffu ar ddigonolrwydd ac effeithlonrwydd y cyllid y cytunwyd arno trwy'r broses hon, sy'n golygu bod y llywodraeth a Gweinidogion yr Alban wedi'u cyfarparu'n llawn i wneud y mwyaf o werth y gefnogaeth y mae trethdalwyr yn ei darparu i'r rheilffyrdd.

Trwy sefydlu GBR gyda chymhellion diwygiedig a model ariannu sy'n meithrin hyder, bydd y llywodraeth yn darparu rheilffordd fwy effeithlon a chynaliadwy yn ariannol i deithwyr, cwsmeriaid a threthdalwyr. Rydym wedi ymrwymo i ddarparu rheilffordd y gellir dibynnu arni unwaith eto, nid yn unig i symud teithwyr o A i B ond i fod yn rhan hanfodol o dwf, arloesi ac effeithlonrwydd yr economi gyfan.

Y rheilffyrdd fel peiriant ar gyfer twf

Fel y meddwl cyfarwyddo, bydd GBR yn cael ei rymuso i wneud penderfyniadau mwy doeth ynghylch sut mae arian cyhoeddus yn cael ei wario trwy uno cynllunio busnes ar draws trac a thrên, a manteisio ar y gorau o'r sectorau cyhoeddus a phreifat. Bydd hyn yn datgloi effeithlonrwydd ac yn cynyddu gwerth pob punt trethdalwr er budd y cyhoedd. Yn ogystal, bydd gan GBR amrywiol offer wrth law i gynyddu refeniw a thyfu nifer y teithwyr,

oherwydd bydd yn cael ei gymell i ganolbwyntio ar ei gyllid ei hun a phrofiad cwsmeriaid yn gyfannol.

Yn ogystal â helpu i sicrhau y gall GBR redeg rheilffordd well i'w holl gwsmeriaid, bydd cyflawni amcanion y llywodraeth ar gyfer y rheilffordd yn datgloi potensial llawn trefi a dinasoedd Prydain ar hyd a lled y wlad. Bydd ein cynigion yn gwella cysylltedd, gan agor cyfleoedd newydd i bobl a chefnogi llif nwyddau ar draws y wlad. Bydd hyn yn helpu i adeiladu ar y manteision crynhoi sydd eisoes yn cael eu darparu gan y rheilffordd bob blwyddyn, gan wella cynhyrchiant a mynediad at farchnadoedd llafur ledled Prydain Fawr.

Drwy ddarparu arweinyddiaeth sy'n canolbwyntio ar y cwsmer, atebolrwydd clir am fodloni Cynllun Trafnidiaeth Llinell Amser Llifogydd (LTRS) yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth a symleiddio prosesau a strwythur cymhleth y diwydiant, bydd rheilffordd wedi'i diwygio yn fwy ffocws ac yn gallu manteisio ar gyfleoedd ar gyfer twf. Mae'r rhain yn cynnwys adeiladu ar fomentwm [y cwmni newydd sy'n eiddo i'r llywodraeth, Platform4, gan ddarparu hyd at 40,000 o gartrefi newydd](#) a rhoi'r rheilffordd wrth wraidd adfywio a gorsafoedd yng nghanol cymunedau. Bydd gallu a chylch gwaith GBR i dorri'n rhydd o'r tymor byr y mae cymhellion system heddiw yn eu cynnig yn darparu sefydlogrwydd a hyder i fuddsoddwyr, gan ei gwneud hi'n haws cyflwyno arloesi a manteisio ar gyfleoedd newydd wrth iddynt ddod i'r amlwg.

Bydd diwygiadau'r llywodraeth yn rhoi arbenigwyr yn y diwydiant wrth y llyw, yn tyfu gweithlu amrywiol, medrus, ac yn datgloi'r arweinyddiaeth hirdymor a strategol y mae'r sector cyfan yn cytuno sydd ei hangen yn daer. I'r sector rheilffyrdd, gallai'r manteision fod yn sylweddol, gyda phartneriaid o gludo nwyddau, y gadwyn gyflenwi a mynediad agored yn elwa o feddwl cyfarwyddo GBR.

Cludo nwyddau rheilffyrdd

Mae'r llywodraeth yn cydnabod potensial economaidd ac amgylcheddol enfawr cludo nwyddau rheilffyrdd i gefnogi ein cenadaethau ehangach ac mae wedi ymrwmo i dyfu'r sector ymhellach. [Yn 2023, roedd cludo nwyddau rheilffyrdd yn cyfrif am 8% o gludo nwyddau domestig y DU](#) ac mae'r llywodraeth hon wedi ymrwmo i wireddu potensial y diwydiant hwn.

Mae cludo nwyddau rheilffyrdd hefyd yn hanfodol i economi'r DU a'i chydnerthedd cenedlaethol. Mae eisoes yn ddeniadol i fuddsoddwyr, gan greu swyddi yn y sector a chadwyn gyflenwi ehangach a all gefnogi cyflawni prif genhadaeth y llywodraeth i roi hwb i dwf economaidd. Fel sector ag ôl troed daearyddol eang, gall gynnig llwybrau gyrfa a dilyniant i bobl ledled y wlad, gan chwalu rhwystrau i gyfleoedd a chodi safonau byw mewn rhanbarthau y tu allan i Lundain a'r De-ddwyrain.

Mae cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn offeryn hanfodol wrth ostwng allyriadau trafndiaeth cyffredinol wrth i ni anelu at Sero Net, trwy newid moddol a chludo tanwyddau mwy gwyrdd a fydd yn caniatáu i sectorau eraill ddatgarboneiddio. Bydd hefyd yn chwarae rhan bwysig wrth gyflawni targedau adeiladu tai'r llywodraeth trwy gludo deunyddiau adeiladu yn effeithlon ar hyd a lled y wlad. Mae'r sector yn arloesol, ac mae eisoes yn tyfu i farchnadoedd newydd fel gwasanaethau cyflym ar gyfer parseli a llwythi meddygol. Bydd buddsoddwyr yn y sector yn hyderus, o dan reilffordd wedi'i diwygio, y bydd manteision eu buddsoddiad yn cael eu gwireddu mewn ffordd nad yw'r we gymhleth bresennol o reoleiddio, contractau a chodau bob amser yn ei ganiatáu.

Gan gydnabod y cyfraniad hanfodol hwn, bydd y Bil Rheilffyrdd yn rhoi dyletswydd statudol ar GBR, yr ORR, yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, a Gweinidogion Cymru a'r Alban i hyrwyddo'r defnydd o gludo nwyddau ar y rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr. Bydd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ddyletswydd i gyhoeddi targed twf cludo nwyddau a bydd gan GBR ddyletswydd i'w ystyried, ochr yn ochr ag unrhyw darged twf cludo nwyddau a gyhoeddir gan Weinidogion yr Alban (gweler pennod 1 am fwy o fanylion). Yn ogystal, bydd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth y pŵer i gyhoeddi cyfarwyddiadau i GBR pan fo'n gymesur ac yn gyfiawn, ac mae'r pŵer hwn yn cynnwys cyfarwyddiadau mewn perthynas â chludo nwyddau ar y rheilffyrdd. Er nad yw wedi'i nodi yn y ddeddfwriaeth, bydd cynrychiolydd ar Fwrdd GBR hefyd gyda chyfrifoldeb am gludo nwyddau, a thîm cludo nwyddau canolog o fewn GBR i roi un pwynt cyswllt i gwsmeriaid cludo nwyddau ar gyfer hyrwyddo twf cludo nwyddau ar draws y sefydliad.

Mynediad Agored

Gall mynediad agored helpu i gyflawni ein gweledigaeth trwy agor marchnadoedd newydd, cynyddu cysylltedd i deithwyr, a gyrru arloesi ar draws y diwydiant rheilffyrdd i gyflawni twf. Ar ei orau, mae mynediad agored wedi harneisio archwaeth risg y sector preifat i fanteisio ar gyfleoedd newydd a allai fod yn rhy beryglus ar gyfer buddsoddiad cyhoeddus, ac rydym yn cydnabod y manteision y mae llawer o gymunedau wedi'u gweld o hyn.

Fodd bynnag, er mwyn sicrhau ein bod yn cael y manteision mwyaf posibl o'r rhwydwaith cyfan ac yn darparu rheilffordd sy'n fwy na swm ei rhannau, mae angen i ni fabwysiadu dull cyfannol o ymdrin â'r rhwydwaith sy'n gyrru'r gwerth gorau posibl i deithwyr, cwsmeriaid a threthdalwyr, ac sy'n parhau i ymateb i anghenion ei holl ddefnyddwyr. Rydym am i GBR fod yn cynnig gwasanaethau y mae'r cyhoedd eu hangen ac eu heisiau ond rydym hefyd am i'r sector preifat fanteisio ar y cyfleoedd lle gall ei archwaeth risg a'i arloesi ddarparu atebion na all cwmni sy'n eiddo i'r cyhoedd eu darparu. Fodd bynnag, mae angen cyflawni hyn mewn ffordd gynaliadwy yn ariannol, sy'n ystyried y swm mawr o groes-gymhorthdal ar draws y rhwydwaith ac yn cydbwysu'r llwybrau proffidiol cymharol brin â'r angen am gynaliadwyedd ariannol ehangach ein rheilffyrdd.

Felly, er y bydd mynediad agored yn parhau i chwarae rhan bwysig ar y rhwydwaith, rhaid iddo ychwanegu gwerth gwirioneddol sy'n fuddiol i'r cyhoedd ac yn cyd-fynd â'r strategaeth gyffredinol ar gyfer twf ar ein rheilffyrdd a osodir gan y llywodraeth ac a gyflwynir gan y GBR. Bydd hawliau mynediad presennol ar gyfer gweithredwyr mynediad agored yn cael eu hanrhydeddu gan GBR tan ddiwedd y contractau presennol. Bydd hyn yn sicrhau y gall gweithredwyr mynediad agored barhau i chwarae eu rhan wrth yrru arloesi a thwf ar draws ein rheilffyrdd, gan gydbwysu anghenion teithwyr a threthdalwyr.

Bydd mynediad agored hefyd yn parhau i chwarae rhan hanfodol mewn gwasanaethau teithwyr rhyngwladol rhwng Prydain Fawr a thir mawr Ewrop, a gludodd nifer record o [11.2 miliwn o deithwyr yn 2024](#). Mae nifer o ymgeiswyr newydd posibl wedi cyhoeddi eu huchelgeisiau i lansio gwasanaethau i gystadlu ag Eurostar yn y blynyddoedd i ddod. Mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i dwf a llwyddiant parhaus gwasanaethau rheilffyrdd rhyngwladol, sy'n darparu ffordd fwy gwyrdd o deithio'n rhyngwladol, gan ddarparu manteision economaidd-gymdeithasol i'r DU ac Ewrop. Mae'r llywodraeth eisiau gweld marchnad gwasanaethau rheilffyrdd rhyngwladol ffyniannus a chystadleuol, a fydd yn y pen draw o fudd i bob teithiwr o ran mwy o ddewis a phrisiau is o bosibl.

Bydd y gwasanaethau hyn yn parhau i gael eu darparu ar sail mynediad agored ac ni fydd y rheolau sy'n sail i'r gweithrediadau hyn yn cael eu heffeithio gan y diwygiadau a

gynlluniwyd o dan y Bil Rheilffyrdd. Bydd hyn yn darparu maes chwarae teg i weithredwyr sy'n rhedeg gwasanaethau rhwng Prydain Fawr a'r UE ac yn sicrhau bod rhwymedigaethau'r DU o dan gytundebau dwyochrog â Ffrainc yn cael eu diogelu, tra hefyd yn darparu sicrwydd, eglurder a hyder i weithredwyr a buddsoddwyr.

Cerbydau rheilffyrdd

Mae Cwmnïau Prydlesu Cerbydau Rheilffyrdd (ROSCOs) yn chwarae rhan bwysig yn y diwydiant, gan ddod â manteision i drethdalwyr a theithwyr. Ers 1995 bu buddsoddiad sylweddol gan y sector preifat mewn cerbydau rheilffyrdd sy'n [gyfanswm o dros £20 biliwn](#). Mae perchnogion cerbydau rheilffyrdd wedi defnyddio eu harbenigedd masnachol, peirianeg a thechnegol i gyflenwi [dros 15,000 o gerbydau](#) i weithredwyr teithwyr i ddiwallu galw teithwyr, gwella effeithlonrwydd a lleihau oedi.

Fodd bynnag, o dan y system bresennol mae'r rhyngweithio rhwng gweithredwyr a ROSCOs wedi bod yn aneffeithlon ac yn aneffeithiol. Mae pob gweithredwr sy'n caffael gwahanol fanylebau o gerbydau rholio gan wahanol gwmnïau wedi creu heriau i gynhyrchu ac wedi arwain at oedi yn y biblinell gyflenwi.

Felly, o dan y model sector newydd hwn, bydd GBR yn gweithio gyda ROSCOs a gweithgynhyrchwyr mewn ffordd llawer mwy effeithiol a symlach. Drwy nodi dull tymor hwy, byddwn yn cynnal y farchnad gweithgynhyrchu a chydodod a'r swyddi ynddi, yn rhoi'r hyder i'r diwydiant arloesi, ac yn cefnogi technolegau a fydd yn helpu i gyflawni ein nodau economaidd ac amgylcheddol ar gyfer y DU. Bydd cwmni daliannol sector cyhoeddus y llywodraeth, ac, yn y tymor hwy, GBR, yn parhau i brydlesu cerbydau rheilffyrdd presennol gan ROSCOs lle gallant gynnig telerau gwerth am arian. Bydd y llywodraeth yn datblygu strategaeth ddiwydiannol hirdymor ar gyfer cerbydau rheilffyrdd a fydd yn cefnogi gweithgynhyrchu ac yn sicrhau piblinell waith sefydlog. Ar ôl ei sefydlu, bydd GBR yn mabwysiadu dull system gyfan a hirdymor o ddefnyddio cerbydau rheilffyrdd ar draws y rhwydwaith, gan ddarparu sicrwydd i weithgynhyrchwyr a chwmnïau cerbydau rheilffyrdd ledled y wlad ac yn fyd-eang. Bydd mabwysiadu'r dull hwn o ran cerbydau rheilffyrdd yn galluogi mwy o sicrwydd a risg is i'r gadwyn gyflenwi a bydd yn ffordd well o sicrhau gwerth am arian.

Llofnodwyd Protocol Rheilffyrdd Lwcsembwrg gan y DU yn 2016, ac mae'r llywodraeth yn parhau i fod wedi ymrwmo i gadarnhau'r protocol, o ystyried y manteision clir o ddatgloi mwy o gyllid sector preifat ar gyfer cerbydau rheilffyrdd, sicrhau buddsoddiad mewnol a hyrwyddo rheilffyrdd y DU. Felly, bydd y llywodraeth yn cynnwys pŵer deddfwriaethol o fewn y Bil Rheilffyrdd a fydd yn galluogi'r DU i gadarnhau a gweithredu'r Protocol trwy ddeddfwriaeth eilaidd i ddatgloi ei fanteision. Rydym wedi ymrwmo i ymgynghoriad llawn ac asesiad effaith cyn gweithredu'r Protocol.

Y gadwyn gyflenwi

Mae'r gadwyn gyflenwi yn hanfodol ar gyfer rhedeg, cynnal a datblygu'r rheilffordd o ddydd i ddydd, gan gyflenwi seilwaith, trenau a gwasanaethau eraill i Network Rail, HS2 Ltd, gweithredwyr trenau a gweithgynhyrchwyr. Ar hyn o bryd [mae Network Rail yn gwario £8 biliwn gyda mwy na 4,000 o gyflenwyr rheilffyrdd bob blwyddyn, ac mae 75% ohonynt yn fach a chanolig eu maint, a 99% ohonynt wedi'u lleoli ym Mhrydain](#). Mae hefyd yn creu ac yn cynnal swyddi medrus mewn technoleg signalau, peirianeg ac arloesi, ac mae ganddo rôl bwysig wrth helpu'r llywodraeth i gyflawni ei nodau ar ddatgarboneiddio, diogelwch a phrofiad teithwyr.

Bydd hyn i gyd yn parhau o dan y model sector newydd, ond gyda budd arweinyddiaeth strategol GBR, sy'n golygu gwell cydlynw rhwng y trac a'r trê, pwynt cyswllt canolog a mwy o sicrwydd hirdymor i weithgynhyrchwyr a gweithredwyr. Mae darparu sicrwydd i'r sector yn allweddol i'w dwf hirdymor; felly ni fydd unrhyw effaith ar rwymedigaethau a chytundebau rhyngwladol i feithrin hyder ledled y gadwyn gyflenwi rheilffyrdd.

Crynodeb o'r Ymatebion

Ym mis Chwefror 2025, cyhoeddwyd yr ymgynghoriad '**Rheilffordd addas ar gyfer dyfodol Prydain**', a oedd yn ceisio barn ar bolisïau newydd i'w cynnwys yn y Bil Rheilffyrdd sydd ar ddod.

Fe wnaethom ymgynghori ar newidiadau deddfwriaethol sylfaenol i wireddu gweledigaeth y llywodraeth ar gyfer y rheilffyrdd, gan geisio barn ar 20 cwestiwn. Gan mai ymgynghoriad oedd hwn a oedd yn canolbwyntio ar sut i gyflawni'r weledigaeth benodol drwy ddeddfwriaeth, ni cheisiodd farn ar berchnogaeth gyhoeddus yn fwy cyffredinol, prisiau tocynnau, na materion gweithredol, gan fod polisïau fel y rhain y tu allan i gylch gwaith deddfwriaeth.

Roedd yr ymgynghoriad ar agor am 8 wythnos o 18 Chwefror 2025 i 15 Ebrill 2025. Fe'i cyhoeddwyd ar GOV.UK. Derbyniwyd ymatebion drwy arolwg ar-lein, e-bost a gohebiaeth ysgrifenedig.

Cawsom filoedd o ymatebion i'r ymgynghoriad. Roedd yn hanfodol ein bod yn cymryd yr amser i ddadansoddi ac ystyried yr holl adborth a dderbyniwyd yn ofalus ochr yn ochr â chwblhau ein cynlluniau deddfwriaethol. Mae hwn yn gyfle unwaith mewn cenhedlaeth i drawsnewid ein rheilffyrdd ac mae angen i ni sicrhau bod newid mor arwyddocaol â hyn yn adlewyrchu barn y cyhoedd, yn deall yr effeithiau ar fusnesau, ac y gellir ei gyflawni'n llwyddiannus. Felly, nid yw'r ymateb hwn wedi'i gyhoeddi o fewn 12 wythnos i'r ymgynghoriad gwreiddiol ddod i ben. Yn y cyfnod yn dilyn yr ymgynghoriad, rydym wedi ymgymryd ag ymgysylltiad agos pellach â rhanddeiliaid yr effeithir arnynt, y llywodraethau datganoledig, MSAs a chyrff cyhoeddus yr effeithir arnynt i brofi a mireinio ein cynigion ymhellach cyn deddfu. Dim ond un rhan o'r ymgysylltiad parhaus â theithwyr, seneddwyr, gweithredwyr, cymunedau a busnesau a fydd yn parhau wrth i ni ddarparu rheilffordd sy'n addas ar gyfer dyfodol Prydain yw'r ymgynghoriad a'r ymateb hwn.

Derbyniodd yr ymgynghoriad 8,453 o ymatebion, gan gynnwys ymatebion ymgyrchoedd. Cynhaliwyd mewnbyn Llywodraethau datganoledig i'r ymgynghoriad trwy gyfnewid llythyrau gweinidogol, gyda'r ymatebion hyn yn cael eu hystyried yn y ddogfen hon. Mae 'ymatebion ymgyrchoedd' yn cyfeirio at ymatebion a baratowyd gan grwpiau ymgyrchu penodol ar faterion penodol, y mae ymatebwyr yn atodi eu henwau iddynt. Cyfeirir at hyn mewn adran annibynnol isod. At ddiben y crynodebau ystadegol ar gyfer pob cwestiwn, dim ond unwaith y cyfrifwyd ymatebion ymgyrchoedd, ta waeth faint o unigolion a'u cyflwynodd.

Ar draws yr ymatebion niferus eraill a gawsom gan unigolion, diwydiant a sefydliadau eraill, roedd cefnogaeth gyffredinol eang i'r newidiadau deddfwriaethol sylfaenol arfaethedig a nodwyd yn yr ymgynghoriad, gan gynnwys ar gyfer:

- Sefydlu a rôl arfaethedig GBR o fewn fframwaith rheoleiddio symlach
- Yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn gosod LTRS ar gyfer gweledigaeth y llywodraeth a'r canlyniadau dymunol ar gyfer y rheilffordd
- Sefydlu corff gwarchod teithwyr pwerus i fod yn hyrwyddwr annibynnol dros fuddiannau teithwyr, wedi'i adeiladu o Ffocws Trafnidiaeth cryfach.
- Fframwaith mynediad newydd, symlach i alluogi GBR i wneud penderfyniadau ar y defnydd gorau o'i rwydwaith, gan roi buddiannau teithwyr a chwsmeriaid cludo nwyddau yn gyntaf
- Proses ariannu newydd i hwyluso penderfyniadau integredig a galluogi GBR i gynllunio gyda sicrwydd a rhoi hyder i'r sector ehangach a'r gadwyn gyflenwi
- Moderneiddio a diwygio tirwedd prisiau cymhleth a darniog ledled y diwydiant, gan gynnwys GBR yn manwerthu tocynnau yn uniongyrchol ochr yn ochr â manwerthwyr trydydd parti eraill
- Creu rôl statudol i Lywodraethau Datganoledig ac MSAs wrth lywodraethu, rheoli, cynllunio a datblygu'r rhwydwaith rheilffyrdd
- Mynd i'r afael â bwch pŵer deddfwriaethol presennol mewn perthynas â thrwyddedu ac ardystio gyrwyr trên

Mae'r tablau isod yn rhoi dadansoddiad o'r ymatebion i'r ymgynghoriad cyffredinol yn ôl math o ymatebydd (Tabl 1), a dadansoddiad o'r ymatebion i'r ymgyrch a dderbyniwyd (Tabl 2).

Mathau o ymatebwyr i'r ymgynghoriad

Mathau o ymatebwyr	Nifer yr ymatebion
Corff academiaidd	3
Grŵp gweithredu	18
Grŵp cynrychioliadol busnes	15
Elusen	17
Rheilffordd gymunedol	10
Llywodraeth ddatganoledig	2
Grŵp buddiant amgylcheddol	1
Gwasanaethau ariannol	1
Cludo nwyddau	15
Unigolion	532
Sefydliad seilwaith	11
Arall	9
Sector preifat arall	47
Grŵp hawliau teithwyr	18
Seneddwyr	9
Corff cyhoeddus	11
Llywodraeth ranbarthol/leol	42
Cerbydau rheilffyrdd	5
Corff trafndiaeth is-genedlaethol	7
Cadwyn gyflenwi	20

Undeb llafur	6
Cwmni Gweithredu Trenau/ Grŵp	18
Perchenogi	
Twristiaeth	2
Cyfanswm	819

Ymgyrchoedd

Ymgyrchoedd	Nifer yr ymatebion
Rydym yn Berchen Arno ¹	6131
Dewch â British Rail yn Ôl ²	1493
Ymgyrch Arall	10
Cyfanswm	7634

Ymatebion ymgyrchoedd

Oherwydd y nifer uchel o ymatebion a oedd yn seiliedig yn gyfan gwbl, neu'n sylweddol, ar dempledi ymgyrchoedd, a'r ffaith bod nifer o'r materion a godwyd megis perchnogaeth gyhoeddus yn ymwneud â llawer o'r pynciau a'r cwestiynau a ystyriwyd drwy gydol yr ymgynghoriad, rydym yn ymateb i faterion a godwyd mewn ymgyrchoedd yma. Mae hyn yn golygu pan gyfeiriwn at ymatebwyr ym mhrif gorff y ddogfen, nad ydym yn cyfeirio at ymatebion a oedd yn seiliedig yn gyfan gwbl neu'n sylweddol ar y templedi hyn.

Yr hyn y dywedon nhw wrthym

Cefnogodd yr ymgyrch Rydym yn Berchen Arno y dull a gymerwyd tuag at berchnogaeth gyhoeddus ond anogodd weithredu pedwar pwynt ychwanegol i sicrhau y byddai'n llwyddiant:

- Cynnwys dyletswyddau allweddol o ran hygyrchedd, amgylcheddol ac economaidd-gymdeithasol – ynghylch adfer dyletswyddau a nodir yn nrafft y llywodraeth flaenorol o ran Diwygio Rheilffyrdd – er mwyn sicrhau bod y rheilffordd yn gweithio i bob cwsmer ac yn cyflawni targedau sero net
- Creu Great British Trains – cwmni cerbydau rholio sy'n eiddo cyhoeddus – gan ddileu dibyniaeth y rheilffordd ar gwmnïau cerbydau rholio preifat a dod â'r rhain i berchnogaeth gyhoeddus
- Rhoi llais go iawn i deithwyr yn y GBR – gan roi llais go iawn i deithwyr ynghylch yr hyn sy'n digwydd ar y rheilffordd

¹ Derbyniodd y tîm ymgynghori 11 ymateb o ymgyrch dempled Rydym yn Berchen Arno. Oherwydd problemau technegol gyda gwasanaeth hidlo sbam allanol, ni dderbyniodd y tîm ymgynghori nifer sylweddol o ymatebion templed yr ymgyrch. Er mwyn sicrhau bod maint yr ymgyrch yn cael ei adlewyrchu'n briodol, mae'r ffigur hwn felly wedi'i ddarparu gan gydlynnydd yr ymgyrch ar sail nifer yr ymatebion a anfonwyd, ac mae'n cael ei adlewyrchu yn y cyfansymiau a geir uchod.

² Derbyniodd y tîm 1,480 o ymatebion i Dewch â British Rail yn Ôl. Roedd 13 wedi'u heffeithio gan y mater uchod.

- Cefnogi diwygiadau gyda mwy o fuddsoddiad – cynyddu buddsoddiad yn y rheilffordd i annog mwy o deithwyr a gwelliannau i'r amgylchedd drwy leihau allyriadau carbon

Esboniodd ymatebwyr yr ymgyrch Dewch â British Rail yn Ôl pam eu bod yn dadlau dros reilffordd sy'n eiddo cyhoeddus yn llwyr heb unrhyw gyfranogiad gan y sector preifat. Y prif gynigion a gyflwynwyd oedd:

- Creu un manwerthwr tocynnau sy'n eiddo cyhoeddus – lle codwyd pryderon ynghylch ymrwymiad yr ymgynghoriad i sicrhau sector manwerthu trydydd parti ffyniannus
- Dod â phob gwasanaeth teithwyr preifat i ben – a oedd yn gofyn i GBR gymryd rheolaeth o'r holl wasanaethau teithwyr a dileu hawliau mynediad ar gyfer gweithredwyr mynediad agored
- Sicrhau bod cerbydau rholio newydd yn eiddo cyhoeddus – lle codwyd pryderon ynghylch hepgor cerbydau rholio o'r ymgynghoriad a'r rhaglen perchnogaeth gyhoeddus
- Rhoi budd y cyhoedd yn gyntaf bob amser – a oedd yn gofyn am werth cymdeithasol ac economaidd, hygyrchedd, a dyletswyddau statudol amgylcheddol ar GBR

Canolbwyntiodd ymateb olaf yr ymgyrch ar y ddau faes canlynol:

- Galw am ddyletswyddau budd y cyhoedd (cwestiynau 1 a 2) – mynegi pryder ynghylch y diffyg manylion ynghylch dyletswyddau GBR, newidiadau o Fil Diwygio Rheilffyrdd drafft y llywodraeth flaenorol a datgan y dylai fod blaenoriaeth i ganolbwyntio ar ddyletswydd economaidd-gymdeithasol; roedd hyn yn cyd-fynd ag awydd i ddatgymhwyso cyfraith gystadleuaeth mewn perthynas â GBR
- Mynegi pryder ynghylch diffyg ffocws canfyddedig ar hygyrchedd ac awydd i hyn gael blaenoriaeth

Ein hymateb

Perchnogaeth gyhoeddus

Roedd cefnogaeth sylweddol i berchnogaeth gyhoeddus ar draws pob ymgyrch. Er bod y gefnogaeth honno'n cyd-fynd â dull y llywodraeth mewn perthynas â gwasanaethau teithwyr masnachfaint, nid yw perchnogaeth gyhoeddus bellach yn cael ei blaenoriaethu gan y llywodraeth hon ac nid yw'n cael ei hystyried yn rhan o gwmpas yr ymgynghoriad hwn.

O ran creu un manwerthwr tocynnau sy'n eiddo cyhoeddus, mae'r llywodraeth yn bwriadu gweithredu'r mesur hwn trwy gydgrynhoi gwahanol swyddogaethau tocynnau TOCs presennol i mewn i un manwerthwr canolog o dan GBR. Fodd bynnag, nid yw hyn yn cynnwys manwerthwyr trydydd parti gan fod y llywodraeth eisiau parhau i alluogi marchnad ffyniannus i sicrhau bod y cynnig gorau sydd ar gael i gwsmeriaid bob amser a bod safonau'n parhau i gael eu codi trwy farchnad gystadleuol.

Er y bydd creu GBR yn golygu ymgorffori pob cwmni cludo nwyddau masnachfaint i mewn i un sefydliad sy'n rheoli gwasanaethau a seilwaith teithwyr, ni fydd hynny'n atal

cyfranogiad gweithredwyr y sector preifat ar y rhwydwaith rheilffyrdd. Mae'r llywodraeth yn awyddus i sicrhau bod argaeledd i weithredwyr mynediad agored redeg gwasanaethau teithwyr ar y rhwydwaith lle mae gwerth iddynt wneud hynny. Bydd cludo nwyddau rheilffordd hefyd yn hanfodol wrth sicrhau y gall y llywodraeth hon barhau i adeiladu ar y manteision economaidd ac amgylcheddol y mae cludo nwyddau rheilffordd yn eu cynnig. O ystyried gwerth y sector preifat mewn marchnadoedd rheilffyrdd fel y rhain ac eraill (e.e. y gadwyn gyflenwi), bydd GBR yn parhau i fod yn ddarostyngedig i gyfraith gystadleuaeth.

O ran gwladoli cwmnïau cerbydau rholio, ni fydd y llywodraeth yn gorchymyn perchnogaeth gyhoeddus o bob cerbyd rheilffordd newydd gan fod gwerth sylweddol mewn buddsoddiad preifat mewn cerbydau rheilffyrdd a'r manteision y mae hyn wedi'u dwyn i brofiad teithwyr. Byddai gwladoli cwmnïau cerbydau rheilffyrdd a'u hasedau yn gostus iawn, ac ni fyddai'n iawn gwario symiau sylweddol o arian trethdalwyr ar brynu cerbydau rheilffyrdd presennol ar adeg pan fo galwadau sylweddol eraill ar y pwrs cyhoeddus.

Fodd bynnag, rydym yn disgwyl i berchnogion cerbydau rholio presennol ddarparu gwerth da am arian yn y telerau y maent yn darparu cerbydau rholio i Weithredwr yr Adran Drafnidiaeth, ac yna GBR. Byddwn yn ystyried y strwythurau ariannu gorau ar gyfer archebion a contractau yn y dyfodol sy'n rhoi gwell gwerth i drethdalwyr ac enillion teg i gyfalaf preifat ar y buddsoddiadau a wnânt. Mae Gweithredwr DfT, sy'n rhedeg y gweithredwyr rheilffyrdd sy'n eiddo cyhoeddus, a swyddogion yr Adran yn craffu'n ofalus ar y contractau yr ydym yn cytuno arnynt gyda chwmnïau cerbydau rheilffyrdd i sicrhau eu bod yn darparu manteision i bob teithiwr tra hefyd yn darparu gwerth am arian i'r trethdalwr.

Dyletswydd buddiannau teithwyr a hygyrchedd

Yn unol â'r adborth a'r gefnogaeth gref a amlinellwyd yn yr ymatebion i'r ymgynghoriad, bydd y ddyletswydd buddiannau teithwyr yn cyfeirio'n benodol at anghenion a buddiannau teithwyr ag anableddau. Bydd hyn yn dwyn GBR i gyfrif ar y mater pwysig hwn, yn unol â blaenoriaethau'r llywodraeth.

Llais y teithwyr

Bydd y cais gan yr ymgyrch We Own It i GBR gyflawni ar gyfer teithwyr yn cael ei ateb yn uniongyrchol trwy greu cymhellion diwygiedig a fframwaith rheoleiddio symlach a llyfn. Bydd hyn yn galluogi GBR i ganolbwyntio mwy ar ganlyniadau i deithwyr yn hytrach na bod yn gaeth mewn contractau a rheoliadau biwrocraidd; lle nad yw hyn yn digwydd, bydd y Ci Gwarchod Teithwyr yn gallu sicrhau bod buddiannau teithwyr yn cael eu hystyried ym mhob penderfyniad y mae'r sefydliad yn ei wneud. Bydd y corff hwn yn hyrwyddo buddiannau teithwyr ac yn monitro bod GBR a gweithredwyr eraill yn bodloni'r safonau gofynnol. Bydd gan y corff rôl benodol hefyd ar hygyrchedd i sicrhau bod ffocws hanfodol ar ddarpariaeth GBR a gweithredwyr eraill ar gyfer teithwyr anabl.

Mwy o fuddsoddi

Cododd yr ymgyrch Rydym yn Berchen Arno bryder ynghylch nad oes digon o fuddsoddiad yn y rheilffordd. Mae'r llywodraeth yn darparu cyllid sylweddol i'r diwydiant rheilffyrdd yn y DU, sydd wedi cynyddu yn ystod y blynyddoedd diwethaf, yn enwedig ers y pandemig. [Cyfanswm y cyllid ar gyfer gwelliannau oedd £10bn yn 2023-24 a chyfanswm y](#)

cyllid gweithredol i'r rheilffordd oedd £12 biliwn. Er bod hyn wedi sicrhau bod y rheilffyrdd wedi gallu parhau i weithredu, mae hefyd wedi arwain at faich cynyddol ar gyllid trethdalwyr, gyda chymorth gweithredol yn fwy na dyblu o'i gymharu â 2018-19. Felly, bydd y diwygiadau yr ydym yn eu gweithredu yn sicrhau bod y buddsoddiadau sylweddol sy'n cael eu gwneud yn ein rheilffyrdd yn darparu'r gwerth gorau posibl am arian i drethdalwyr, gan ddenu mwy o bobl yn ôl i'r rheilffyrdd, cynyddu refeniw cyffredinol a lleihau cymhorthdal trethdalwyr.

Crynodeb o ymatebion yr ymgynghoriad

Mae'r ddogfen hon yn rhoi crynodeb o'r ymatebion i'r ymgynghoriad a dderbyniwyd. Nid yw'n ceisio nodi pob pwynt a wnaed, ac nid yw'n ceisio ymdrin â sylwadau ar agweddau ar bolisi sydd y tu allan i gwmpas yr ymgynghoriad. Mae'r ddogfen hon yn nodi'r newidiadau y mae'r llywodraeth yn bwriadu eu gwneud i'w chynigion mewn ymateb i'r prif bwyntiau a godwyd yn yr ymgynghoriad. Lle nad yw'r llywodraeth yn cynnig gwneud newidiadau, eglurir y rhesymau.

Mae'r llywodraeth yn cydnabod bod rhywfaint o ddryswch wedi bod rhwng y termau "mynediad" a "hygyrchedd" yn y ddogfen ymgynghori. Felly, hoffem egluro, lle mae "mynediad" yn ymddangos yn y ddogfen hon; mae hyn yn ymwneud â'r fframwaith y mae gweithredwyr yn cyrchu'r rhwydwaith rheilffyrdd drwyddo. Yn gyffredinol, lle defnyddir y term "hygyrchedd", mae hyn yn ymwneud â theithwyr nad ydynt yn cael eu heithrio rhag defnyddio trenau, gorsafoedd, apiau a gwefannau oherwydd anabledd neu ddibynnu ar gymorth ychwanegol (er enghraifft teithwyr hŷn, neu deithwyr â phramiau neu fagiau).

Rydym wedi darparu crynodeb ystadegol o'r ymatebwyr ar gyfer pob cwestiwn lle bo'n berthnasol, h.y. lle ceisiwyd ateb ie/na, neu lle rhoddwyd ystod o opsiynau. Mae ymatebion y llywodraeth i rai cwestiynau wedi'u cydgrynhoi lle mae tebygrwydd sylweddol yn yr ymatebion er mwyn osgoi ailadrodd. Rydym wedi nodi drwy gydol y ddogfen hon lle mae ymatebion i gwestiynau wedi'u grwpio.

Dewisodd nifer o ymatebwyr beidio ag ateb rhai cwestiynau. At ddibenion y crynodeb ystadegol o ymatebion i bob cwestiwn, rydym wedi eithrio'r ymatebwyr hynny na wnaethant ateb y cwestiwn.

Ar gyfer rhai cwestiynau ie neu na, roedd yr opsiwn o ychwanegu ymateb ansoddol cysylltiedig. Adolygwyd ymatebion ansoddol, ta waeth a atebodd yr ymatebwyr y cwestiwn ie neu na.

Darparodd rhai ymatebwyr dystiolaeth ar themâu ehangach sy'n ymwneud yn fras â'r rheilffyrdd a'r diwydiant ond nad ydynt yn gysylltiedig â chwestiwn penodol yn yr ymgynghoriad. Mae rhai o'r pynciau a godwyd yn eistedd yn fwy priodol y tu allan i ddeddfwriaeth neu fel rhan o raglenni diwygio ehangach. Serch hynny, er nad yw'r pwyntiau eu hunain yn cael eu trafod yn fanwl yn yr ymateb hwn, mae'r dystiolaeth a ddarparwyd wedi llywio datblygiad polisi a, lle bo'n briodol, deddfwriaeth.

1. Arweinyddiaeth ar gyfer Rheilffyrdd Prydain

Gofynnon ni

Cwestiwn 1 –

A ydych chi'n cytuno y dylai GBR gael y grym i gyflawni drwy gymhellion diwygiedig a fframwaith rheoleiddio symlach a mwy effeithlon?

Cwestiwn 2 –

A ydych chi'n cytuno y dylai'r Ysgrifennydd Gwladol fod yn gyfrifol am gyhoeddi ac addasu trwydded GBR symlach a orfodir gan yr ORR, ac y dylid symleiddio dyletswyddau'r ORR mewn perthynas â GBR i adlewyrchu'r model sector newydd?

Cwestiwn 3 –

A ydych chi'n cytuno y dylai'r Ysgrifennydd Gwladol fod yn gyfrifol am osod strategaeth hirdymor ar gyfer GBR i gyd-fynd â blaenoriaethau'r llywodraeth?

Clywson ni

Cwestiwn 1

O'r 642 o ymatebion i'r cwestiwn hwn, cefnogodd 73% o'r ymatebwyr rymuso GBR i gyflawni drwy gymhellion diwygiedig, gyda 9% yn gwrthwynebu'r safbwynt, 9% heb roi unrhyw farn, a 9% arall yn rhoi barn amgen. Yn ogystal, cefnogodd 82% o'r ymatebwyr symleiddio'r fframwaith rheoleiddio, gyda dim ond 5% yn gwrthwynebu, 5% heb fynegi barn, ac 8% yn rhoi barn amgen. Ar y cyfan, roedd cefnogaeth sylweddol i rymuso GBR i gyflawni drwy gymhellion diwygiedig, gyda'r ymatebwyr yn pwysleisio'r angen am fframwaith rheoleiddio symlach a llyfn.

Pwyntiau allweddol:

- Yn gyffredinol, roedd ymatebwyr yn teimlo bod angen diffinio'n glir beth oedd 'symleiddio' yn ei olygu a'i effaith ar ostyngiadau costau a gwelliannau effeithlonrwydd, gydag esboniadau manwl o'r cymhellion arfaethedig a'u heffeithiolrwydd.
- Tynnodd cyrff y sector cyhoeddus a TOCs sylw at bwysigrwydd nodi amcanion masnachol, cyhoeddus a theithwyr a darparu fframwaith gwneud penderfyniadau clir.
- Ar draws pob grŵp rhanddeiliaid, roedd pwyslais cryf ar wella ansawdd gwasanaeth a boddhad i deithwyr, a blaenoriaethu diogelwch a hygyrchedd teithwyr.
- Cytunodd mwyafrif yr ymatebwyr y dylid ymgorffori fframwaith rheoleiddio symlach yn y gyfraith, gyda dyletswyddau statudol clir i GBR weithredu a chynnal polisïau diogelwch a hygyrchedd.
- Roedd pwyslais hefyd ar sicrhau bod gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth y pwerau i gyfarwyddo GBR a bod yr ORR, fel y rheoleidiwr, yn gallu dwyn GBR i gyfrif gyda phwerau gorfodi deddfwriaethol.
- Roedd tryloywder yn y prosesau gwneud penderfyniadau a'r strwythurau llywodraethu yn thema gyson. Pwysleisiodd rhanddeiliaid, gan gynnwys Cyrff Trafnidiaeth Is-genedlaethol a chwmnïau'r sector preifat, yr angen am ddiffiniadau clir o rolau a chyfrifoldebau.
- Gofynnodd ymatebwyr, gan gynnwys grwpiau cynrychioliadol busnes, am fframwaith rheoleiddio symlach, a fyddai'n dileu cymhlethdodau ac yn canolbwyntio ar werth am arian i'r trethdalwr a chwsmeriaid, gan sicrhau bod anghenion teithwyr, cludo nwyddau, y gymuned a'r amgylchedd yn cael eu diwallu.
- Mynegodd undebau llafur, grwpiau cynrychioliadol teithwyr a rhanddeiliaid eraill bryderon y gallai symleiddio'r fframwaith rheoleiddio olygu torri corneli a lleihau, er enghraifft, safonau iechyd a diogelwch neu amddiffyniadau i deithwyr anabl.
- Pwysleisiodd y sector cludo nwyddau bwysigrwydd atebolrwydd a fframwaith rheoleiddio diogel i weithredwyr cludo nwyddau hyrwyddo cystadleuaeth deg yn y sector cludo nwyddau.
- Themâu allweddol eraill a godwyd oedd amddiffyniadau cyflogeion, diogelu hawliau a phensiynau cyflogeion, annibyniaeth weithredol GBR, ac effeithlonrwydd a diwygiadau technolegol.

Cwestiwn 2

O'r 614 o ymatebwyr i'r cwestiwn hwn, cytunodd 67% â'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn cyhoeddi ac yn addasu trwydded GBR symlach a orfodir gan yr ORR a symleiddio dyletswyddau'r ORR; anghytunodd 12%, ni fynegodd 12% farn, a rhoddodd 9% farn amgen. Ar y cyfan, mynegodd yr ymatebwyr gefnogaeth sylweddol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn cyhoeddi ac yn addasu trwydded GBR symlach, gyda swyddogaethau gorfodi yn cael eu cadw gan yr ORR. Roedd cefnogaeth sylweddol hefyd i symleiddio dyletswyddau statudol yr ORR i sicrhau cyd-fynd â'r model sector diwygiedig.

Pwyntiau allweddol:

Trwydded GBR

- Roedd mwyafrif yr ymatebwyr o'r farn mai'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth fyddai'r awdurdod mwyaf addas i gyhoeddi trwydded GBR o ystyried y bydd GBR yn gwmni sy'n eiddo cyhoeddus. Roedd rhanddeiliaid cefnogol yn cynnwys cyrff y sector cyhoeddus a grwpiau cynrychioliadol busnes. Yn yr un modd, roedd ymatebwyr o'r farn y byddai'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn cyhoeddi'r drwydded GBR yn galluogi'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth i ddiffinio amcanion GBR yn glir mewn modd tryloyw.
- Roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn gefnogol y dylai'r drwydded GBR fod yn ddogfen symlach a thargedig. Roedd ymatebwyr o'r farn bod y dull hwn yn rhoi cyfle i egluro cyfrifoldebau, lleihau cymhlethdod a sicrhau bod GBR wedi'i rymuso i gyflawni o dan reoleiddio cymesur. Er bod cytundeb eang ar fanteision dull trwydded symlach, pwysleisiodd ymatebwyr na ddylai hyn ddod ar draul goruchwyliaeth gadarn ac effeithiol o GBR. Roedd ymatebwyr yn gefnogol iawn i'r ORR gadw cyfrifoldeb am orfodi cydymffurfiaeth GBR â'i drwydded.
- Y pryder mwyaf cyffredin gan y rhai a oedd yn gwrthwynebu'r cynnig oedd yn seiliedig ar y farn mai'r ORR, nid yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, ddylai gyhoeddi ac addasu'r drwydded GBR, fel sy'n wir heddiw. Roedd rhai ymatebwyr o'r sector elusennau o'r farn y byddai Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn cyhoeddi'r drwydded GBR yn cynyddu'r risg o newidiadau mynych i'r drwydded ac yn effeithio'n andwyol ar atebolrwydd. Nododd lleiafrif o ymatebwyr nad oedd angen trwydded ar GBR ac y dylid defnyddio trefniadau llywodraethu amgen.
- Cynigiodd sawl ymatebydd farn ar ddyluniad a chynnwys y drwydded GBR. Roedd hyn yn cynnwys barn y dylai'r drwydded GBR helpu i gyflawni buddion economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol, yn ogystal â diogelwch hygyrchedd. Barn benodol gan gyrff cludo nwyddau oedd y dylid cadw'r gofynion presennol yn nhrwydded rhwydwaith Network Rail ar gyfer gwaredu tir yn y drwydded GBR. Roedd hyn yn cynnwys barn y dylai penderfyniadau GBR ynghylch gwaredu tir fod yn destun ymgynghoriad.
- Tynnodd ymatebwyr sylw hefyd at y ffaith y dylai'r drwydded GBR ddarparu buddion i deithwyr a nwyddau. Yn olaf, pwysleisiodd nifer o ymatebwyr bwysigrwydd ymgynghori ar y drwydded GBR pan gaiff ei drafftio'n wreiddiol a phan gaiff ei diweddarau, gan gynnwys y dylai fod ymgynghoreion statudol penodol.

Dyletswyddau ORR wedi'u symleiddio

- Ar y cyfan, roedd cefnogaeth sylweddol i'n cynigion i symleiddio dyletswyddau'r ORR i adlewyrchu'r model sector newydd a chyd-fynd ag uchelgais y llywodraeth i greu gwladwriaeth fwy ystwyth. Cydnabuwyd bod gan yr ORR rôl bwysig i'w chwarae ond y dylid egluro ei rolau a'i gyfrifoldebau. Croesawodd yr ymatebwyr y cyfle i leihau dyblygu ac egluro dyletswyddau'r ORR i sicrhau eu bod yn addas at y diben mewn rheilffordd wedi'i diwygio.

- Roedd cefnogaeth eang i'r ORR gadw ei rôl fel y rheoleiddiwr iechyd a diogelwch, gyda'r ymatebwyr yn pwysleisio pwysigrwydd cynnal goruchwyliaeth annibynnol o ddiogelwch ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd. Pwysleisiodd yr ymatebwyr hefyd y dylai unrhyw ddiwygiad i ddyletswyddau'r ORR sicrhau bod yr ORR yn parhau i fod yn gallu gorfodi'r drwydded GBR newydd.
- Cododd rhai ymatebwyr bryderon y gallai diwygio dyletswyddau'r ORR leihau ei effeithiolrwydd fel rheoleiddiwr rheilffyrdd. Tynnodd rhai sylw at y ffaith y gallai symleiddio dyletswyddau arwain at wanhau canfyddedig rôl yr ORR, a risg na fyddai GBR yn cael ei ddwyn i gyfrif yn ddigonol. Er bod yr ymatebwyr yn llai pryderus am ddileu dyletswyddau penodol, roedd pryder cyffredinol y gallai diwygio danseilio effeithiolrwydd cyffredinol yr ORR. Rhybuddiodd rhai ymatebwyr hefyd y gallai diwygio arwain yn anfwriadol at fwy o ddarnio a chreu bylchau rheoleiddio.
- Yn olaf, defnyddiodd rhai ymatebwyr y cwestiwn hwn i godi pryderon ychwanegol a oedd fwyaf perthnasol i gwestiynau eraill yr ymgynghoriad. Er enghraifft, roedd rhai ymatebwyr yn credu y dylai'r ORR gadw ei rôl bresennol ar benderfyniadau mynediad, er mwyn sicrhau defnydd teg o'r rhwydwaith a mynediad iddo ar gyfer endidau nad ydynt yn rhan o'r GBR fel gweithredwyr cludo nwyddau a mynediad agored (gweler pennod 3 am fwy o fanylion). Thema arall oedd pwysigrwydd sefydlu llinellau atebolrwydd clir rhwng yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, ORR, GBR, a'r Corff Gwarchod Teithwyr, ac osgoi dyblygu wrth oruchwyllo GBR (gweler pennod 2 am fwy o fanylion).

Cwestiwn 3

O'r 627 o ymatebwyr, cytunodd 74% y dylai'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth fod yn gyfrifol am osod strategaeth hirdymor ar gyfer GBR i gyd-fynd â blaenoriaethau'r llywodraeth, nid oedd 15% yn cytuno ac roedd 11% yn ddifater. Ar y cyfan, mae hyn yn dangos bod cefnogaeth sylweddol i'r cynnig.

Pwyntiau allweddol:

Perchnogaeth ac aliniad â pholisi ehangach a strategaethau eraill

- Roedd cefnogaeth sylweddol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth osod yr LTRS ac iddo gael ei alinio â blaenoriaethau'r llywodraeth. Fodd bynnag, er bod llawer o randdeiliaid eisiau i Ysgrifennydd Trafnidiaeth osod y weledigaeth, yr amcanion strategol a'r canlyniadau dymunol ar gyfer yr LTRS, roedd cefnogaeth gref i Lywodraeth y DU osod y strategaeth ar gyfer eu cyflawni.
- Dywedodd llawer o randdeiliaid y dylai'r LTRS ystyried strategaethau eraill y llywodraeth (yn enwedig y Strategaeth Trafnidiaeth Genedlaethol Integredig (INTS) a'r cynllun seilwaith 10 mlynedd), gydag eraill hefyd yn cyfeirio at yr angen i ystyried strategaethau trafndiaeth llywodraeth yr Alban, Llywodraeth Cymru a strategaethau rhanbarthol a lleol ledled Lloegr. Galwodd nifer fach o randdeiliaid allweddol yn benodol am i'r LTRS gael ei fframio gan bum amcan strategol y rheilffyrdd (tr ymgynghorwyd arnynt yn 2022), sy'n seiliedig ar ddiwallu anghenion cwsmeriaid, cynaliadwyedd ariannol, twf economaidd, mynd i'r afael ag anghydraddoldeb a chynaliadwyedd amgylcheddol.

- Thema gyffredin arall oedd y pryder y byddai cylchoedd etholiadol tymor byrrach yn arwain at benderfyniadau gwleidyddol a/neu ariannol tymor byr yn cael eu gwneud ar draul cynllunio tymor hir ar gyfer y rheilffordd.

Mecanweithiau ac atebolrwyddau

- Roedd rhanddeiliaid, yn enwedig y rhai o lywodraeth ddatganoledig, rhanbarthol a lleol, eisiau deall beth fyddai'r mecanweithiau ar gyfer ymgorffori'r LTRS ym mhrosesau cynllunio a gwneud penderfyniadau GBR. Galwodd rhai am ddyletswydd i ymgynghori, ac am i'r gofyniad hwnnw gael ei ymgorffori naill ai mewn deddfwriaeth neu drwydded GBR.
- Cododd nifer fach o randdeiliaid allweddol yr awgrym hefyd y dylai'r LTRS gael ei adolygu a'i graffu'n annibynnol gan sefydliad arall, gyda'r ORR, y Corff Gwarchod Teithwyr ac Awdurdod Trawsnewid Seilwaith a Gwasanaethau Cenedlaethol i gyd wedi'u hawgrymu fel opsiynau posibl, ochr yn ochr â chraffu seneddol. Cwestiynodd nifer o randdeiliaid beth oedd ystyr GBR yn eu gorfodi i ystyried yr LTRS wrth gyflawni ei swyddogaethau.

Datganoli ac ymgysylltu

- Roedd rhai ymatebwyr yn pryderu ynghylch sut y gellid datblygu LTRS cenedlaethol heb eglurder ynghylch gwahanol rolau'r Llywodraethau Datganoledig a'r MSAs a'u gwasanaethau rheilffordd, ac y byddai gweithredwyr datganoledig dan anfantais. Roedd cynnig y dylai'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth fod â dyletswydd i ymgynghori ag MSAs neu eu cyrff enwebedig ar yr LTRS), i gyfrif am sut y bydd penderfyniadau a wneir ar lefel genedlaethol yn effeithio ar gyflawni a blaenoriaethau yn lleol. Roedd hefyd rai cwestiynau ynghylch sut y bydd Cymru a'r Alban yn ymgysylltu â'r LTRS.
- Cododd rhanddeiliaid ar draws pob grŵp bryderon ynghylch yr angen i ymgysylltu neu ymgynghori â nhw ar yr LTRS. Roedd galwadau gan nifer fach o randdeiliaid am gynnwys mecanweithiau ymgynghori ar gyfer yr LTRS naill ai yn y ddeddfwriaeth neu yn nhrwydded GBR.

Cludo Nwyddau

- Pwysleisiodd llawer o ymatebwyr bwysigrwydd cludo nwyddau ar reilffyrdd ar gyfer twf economaidd a chefnogi uchelgeisiau adeiladu tai. Roedd galwadau cryf i'r LTRS atgyfnerthu ymrwymadau i gludo nwyddau ac iddo gynnwys cynigion ar gyfer cynyddu traffig cludo nwyddau ar reilffyrdd, gyda nifer sylweddol o ymatebwyr eisiau cynnwys targed cludo nwyddau (ac mewn rhai achosion targed teithwyr) yn yr LTRS, a rhai'n galw am i hyn fod yn ofyniad statudol. Cododd rhai rhanddeiliaid y mater o fynediad teg i gludo nwyddau i'r rhwydwaith reilffyrdd ac y dylai costau sy'n gysylltiedig â ffioedd mynediad i draciau fod yn gystadleuol â chostau cludo nwyddau ar y ffyrdd i gefnogi newid modd i reilffyrdd.

Hygyrchedd

- Roedd hygyrchedd gwell i deithwyr anabl sy'n defnyddio neu sydd eisiau defnyddio'r rhwydwaith reilffyrdd yn thema allweddol arall gan amrywiaeth o ymatebwyr, ac roedd pryder y gallai gael ei ddadflaenoriaethu o blaid amcanion

gwleidyddol neu bolisi eraill. Roedd galwad i'r LTRS gael ymrwymiad i GBR fod yn gyfrifol am adolygu'n rheolaidd sut i wella hygyrchedd gorsafoedd a cherbydau rholio i deithwyr anabl, ac i hynny gael ei fwydo i fframweithiau monitro a oruchwylir gan y Corff Gwarchod Teithwyr. Roedd galwadau hefyd am Strategaeth Hygyrchedd Rheilffyrdd Genedlaethol ar wahân. Galwodd ymatebydd arall am ddyletswydd gyfreithiol ar yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth i flaenoriaethu hygyrchedd i deithwyr anabl ym mhob agwedd ar gynllunio strategol a gwneud penderfyniadau.

Trafnidiaeth integredig

- Cododd ymatebwyr bwysigrwydd integreiddio rheilffyrdd â dulliau trafndiaeth eraill ac roeddent eisiau sicrwydd y byddai'r LTR) yn cefnogi ac yn cyd-fynd â'r INTS. Cododd ymatebwyr hefyd bwysigrwydd rheilffyrdd yn cefnogi cynlluniau tai a gofodol ac yn cysylltu â phorthladdoedd a meysydd awyr rhyngwladol.

Ein hymateb

Cynigiodd y llywodraeth y dylid grymuso GBR i gyflawni drwy gymhellion diwygiedig a fframwaith rheoleiddio symlach a mwy effeithlon. Yn ogystal, cynigiodd y llywodraeth y dylai'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth gyhoeddi trwydded symlach ac y dylid symleiddio dyletswyddau'r ORR mewn perthynas â GBR. Cynigiodd y llywodraeth hefyd y dylai'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth fod yn gyfrifol am osod strategaeth hirdymor i gyd-fynd â blaenoriaethau'r llywodraeth.

O ystyried y gefnogaeth sylweddol a ddangoswyd i'r cynigion a thrwy ystyried yn ofalus ystod eang o ymatebion, mae'r llywodraeth yn bwriadu bwrw ymlaen â'r cynigion yr ymgynghorwyd arnynt.

Ail-lunio'r Wladwriaeth a'r fframwaith rheoleiddio

Mae'r Prif Weinidog wedi ymrwymo i ail-lunio'r wladwriaeth, gan sicrhau bod y rhai sy'n atebol yn ddemocrataidd yn gosod cyfeiriad y daith, a lleihau nifer y penderfyniadau strategol a wneir gan reoleiddwyr. Yn unol â chynlluniau ehangach y llywodraeth i ailwampio ein system reoleiddio, cynigiodd y llywodraeth sefydlu fframwaith rheoleiddio symlach ar gyfer y sector rheilffyrdd sy'n dargedig, yn gymesur, ac yn lleihau cymhlethdod.

Mae strwythur y rheilffordd bresennol yn rhoi cymhellion i bob rhan o'r system weithredu ar ei phen ei hun ac yn aml wrth wrthdaro â'i gilydd. Mae gweithredwyr yn cael eu cymell i ganolbwyntio ar eu refeniw a'u costau eu hunain, tra bod Network Rail yn canolbwyntio ar uwchraddio a chynnal a chadw seilwaith, heb fawr o allu i sicrhau bod y rhain yn cael eu hadlewyrchu mewn gwasanaethau gwell i deithwyr.

Bydd dod â'r trac a'r trê'n ynghyd yn yr un sefydliad yn creu strwythur sector mwy cydlynol ac yn cymell gwneud penderfyniadau strategol gwell ar gyfer y rheilffordd. Yn ogystal, bydd cydlynid cymhellion a gwobrau o fewn GBR fel y meddwl cyfarwyddo yn ei sefydlu i gyflawni canlyniadau gwell i'w gwsmeriaid. Bydd GBR yn cael ei gymell i gyflawni perfformiad uchel a bydd yn cael ei wobrwyo trwy fframwaith y cytunir arno gan y llywodraeth.

Bydd cynhyrchu refeniw cynyddol yn ddangosydd allweddol o ran a yw'r cyhoedd yn dewis y rheilffordd a disgwylir i GBR fod yn berchen ar ganlyniadau ariannol ei benderfyniadau.

Bwriad y mesurau hyn yw annog diwylliant o welliant ac arloesi parhaus lle bydd GBR yn arweinydd newid ar gyfer y sector. Bydd y strwythur newydd hefyd yn caniatáu trefniadau lleol sy'n darparu ar gyfer anghenion lleol ac yn gwella effeithlonrwydd er mwyn sicrhau gwerth am arian i drethdalwyr. Er mwyn lleihau cymhlethdod a dileu aneffeithlonrwydd, bydd y fframwaith rheoleiddio yn glir, yn gyson, ac yn ffafriol i reoli a gweithredu'r rheilffyrdd yn effeithiol. Bydd gan bob corff yn y system atebolrwydd clir, a bydd tryloywder ac effeithlonrwydd gwell ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd.

Rhan sylfaenol o'r newidiadau i'r fframwaith rheoleiddio yw'r dull o ddyrannu capasiti. Bydd y llywodraeth yn sefydlu fframwaith dyrannu capasiti symlach a mwy rhagweithiol mewn deddfwriaeth sylfaenol, gyda GBR yn gyfrifol am wneud y defnydd gorau o'r rhwydwaith rheilffyrdd. Bydd GBR yn cael y grym i gynllunio a rheoli'r rhwydwaith yn strategol, gan weithio gyda phob parti i sicrhau'r defnydd gorau sy'n cefnogi twf, perfformiad gwell, a chanlyniadau gwell i deithwyr. Bydd prosesau diwydiant symlach a mwy effeithlon gyda llai o reoliadau rhagnodol yn caniatáu i GBR fod yn hyblyg ac yn arloesol i dueddiadau a blaenoriaethau sy'n dod i'r amlwg (gweler pennod 3 am ragor o fanylion).

Bydd diwygiadau pellach tuag at y nodau hyn yn cael eu cyflwyno ar wahân i'r Bil Rheilffyrdd, gan gynnwys diwygio'r fframwaith rheoleiddio ar gyfer cymhwyso safonau technegol y rheilffyrdd. Mae adolygiadau blaenorol o'r fframwaith hwn, ac o Hysbysiadau Manyleb Dechnegol Cenedlaethol Prydain ar gyfer rhyngweithrededd rheilffyrdd, wedi dangos achos clir dros newid i symleiddio a lleihau'r baich rheoleiddio. Mae'r llywodraeth yn bwriadu creu fframwaith safonau gwell ar gyfer y model sector newydd sy'n cyflawni canlyniadau gwell i ddefnyddwyr rheilffyrdd, yn lleihau cost, ac yn cefnogi arloesi wrth gynnal lefelau uchel o ddiogelwch a rhyngweithrededd. Byddwn yn ymgynghori ar newidiadau arfaethedig i'r fframwaith rheoleiddio ar gyfer safonau technegol y rheilffyrdd maes o law.

Goruchwyllo'r Sector Rheilffyrdd

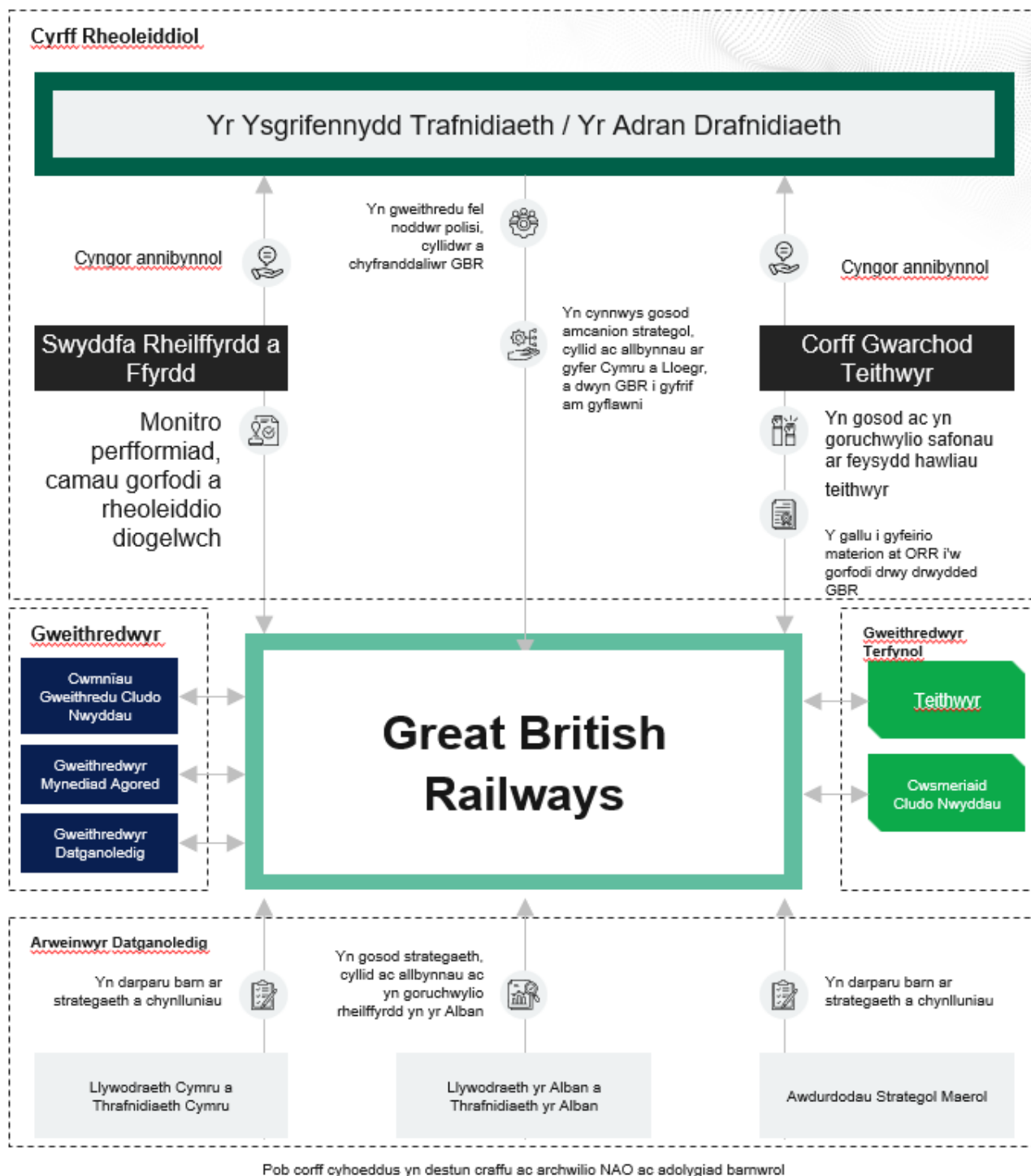
Mae'n hanfodol bod GBR yn feddwl cyfarwyddol grymus gyda chymhellion cryf i gyflawni perfformiad gwell a chynyddu refeniw, ond ochr yn ochr â hyn rhaid bod y mecanweithiau allanol cywir i'w ddwyn i gyfrif am gyflawni. Mae ein fframwaith goruchwyllo arfaethedig yn adlewyrchu hyn gyda'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn ffynhonnell atebolrwydd democrataidd eithaf ar gyfer GBR, ac yn atebol i'r Senedd am gyflawni sector rheilffyrdd effeithiol. Bydd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth rôl glir hefyd wrth osod amcanion strategol GBR ac, ochr yn ochr â llywodraeth yr Alban, yn darparu'r cyllid i gefnogi rhedeg seilwaith rheilffyrdd.

Bydd GBR yng nghanol y model newydd, wedi'i sefydlu i gyflawni rheilffordd well o'r cychwyn cyntaf i deithwyr, cwsmeriaid cludo nwyddau, trethdalwyr a'r cyhoedd yn ehangach. Byddwn yn cryfhau gallu'r ORR i fod yn gynghorydd arbenigol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar gyfanrwydd perfformiad busnes GBR, a bydd gan yr ORR hefyd bwerau craffu a chasglu gwybodaeth cryfach. Bydd hyn yn sicrhau bod gan Weinidogion fewnwelediad arbenigol i sut mae GBR yn perfformio i adlewyrchu eu hatebolrwydd democrataidd am berfformiad cyffredinol y system a gefnogir gan reoleiddiwr cryf.

Bydd yr ORR yn parhau i fod yn rheoleiddiwr iechyd a diogelwch annibynnol ar gyfer y sector ac yn parhau i orfodi trwyddedau, ond bydd ei rolau a'i swyddogaethau eraill yn cael eu symleiddio i adlewyrchu model newydd y sector. Nodir y rhain yn fanylach isod. Ochr yn ochr â'r ORR, bydd y Corff Gwarchod Teithwyr yn cael ei sefydlu o Transport Focus, gan ymgymryd â'r rhan fwyaf o swyddogaethau'r ORR sy'n gysylltiedig â defnyddwyr i

ddarparu eiriolwr cryf dros deithwyr yn y sector a symleiddio'r dirwedd deithwyr dameidiog bresennol (gweler pennod 2 am fwy o fanylion).

Bydd y fframwaith newydd, symlach hwn yn sicrhau llinellau atebolrwydd clir rhwng cyrff allweddol y sector, gan rymuso GBR i gyflawni ond gan sicrhau nad oes amwysedd ynghylch pwy ddylai ei ddwyn i gyfrif os yw'n methu â gwneud hynny.



Bydd y sector yn ddarostyngedig i set symlach o ddyletswyddau statudol

Yn unol ag agenda ehangach y llywodraeth ar ddiwygio rheoleiddiol, ac i gefnogi'r model sector newydd, bydd GBR a chyrrff allweddol eraill y sector yn ddarostyngedig i set

symlach newydd o ddyletswyddau cyffredinol o fewn deddfwriaeth. Y dyletswyddau hyn yw'r rhai sy'n hanfodol i gyflawni chwe amcan allweddol y llywodraeth ar gyfer y rheilffyrdd (dibynadwy, fforddiadwy, effeithlon, o ansawdd uchel, hygyrch, diogel) a byddant yn sicrhau bod y rheilffordd yn cyflawni'n gyson ar gyfer teithwyr, cwsmeriaid cludo nwyddau, trethdalwyr a'r cyhoedd ehangach. Bydd set o ddyletswyddau cyffredinol yn cael ei rhannu gan GBR, yr ORR, yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, a Gweinidogion Cymru a'r Alban. Bydd hyn yn sicrhau gwell aliniad wrth wneud penderfyniadau trwy sefydlu set gyffredin o ofynion statudol ar draws cyrff allweddol y sector, a bydd y rhain, ochr yn ochr â dyletswyddau penodol eraill, yn disodli'r dyletswyddau cyffredinol sy'n berthnasol ar hyn o bryd i lawer o gyrff y sector yn adran 4 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 y bydd y Bil Rheilffyrdd yn eu diddymu. Bydd y dyletswyddau cyffredinol a rennir yn cwmpasu:

- **Teithwyr a hygyrchedd** – Byddwn yn ei gwneud yn ofynnol i fuddiannau teithwyr fod yn rhan sylfaenol o wneud penderfyniadau ar y rheilffordd. Mae'r ddyletswydd hon yn rhan annatod o'r diwylliant newydd sy'n canolbwyntio ar deithwyr a fydd yn cael ei feithrin o dan y Ddeddf Rheilffyrdd Prydain (GBR). Bydd yn rhoi teithwyr yn ôl wrth wraidd y rheilffyrdd drwy sicrhau bod GBR a'r cyrff allweddol eraill yn y sector bob amser yn ystyried buddiannau pob teithiwr wrth wneud penderfyniadau. Mae hygyrchedd yn flaenoriaeth graidd i'r llywodraeth hon. Rydym yn cydnabod y rhwystrau ychwanegol y mae teithwyr anabl yn eu hwynebu a bydd gwella eu profiad yn rhan annatod o'r Ddeddf Rheilffyrdd Prydain. Felly, bydd gan y ddyletswydd hon ofyniad penodol sy'n ymwneud â buddiannau teithwyr anabl. Bydd hyn yn cefnogi'r sector i gyflawni ein hamcan o greu rheilffordd sy'n wirioneddol hygyrch. Ar ben hynny, byddwn yn ymgynghori ar gynnwys gofyniad penodol yn y drwydded i GBR ymgysylltu â rhanddeiliaid, gan gynnwys rhanddeiliaid hygyrchedd perthnasol.
- **Perfformiad** – Mae perfformiad rheilffyrdd wedi methu'n rhy aml yn ystod y blynyddoedd diwethaf ac mae mynd i'r afael â hyn yn sbardun allweddol i ddiwygiadau'r llywodraeth. Felly, byddwn yn cynnwys dyletswydd o fewn y Bil Rheilffyrdd i gyrff y sector gyflawni a chynnal safonau perfformiad uchel pan fyddant yn cyflawni eu swyddogaethau statudol.
- **Budd y cyhoedd a defnydd o arian cyhoeddus** – Byddwn yn ei gwneud yn ofynnol i gyrff sector ystyried buddiannau'r cyhoedd ehangach, a fyddai'n cynnwys ystyriaethau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol, pan fyddant yn cyflawni eu swyddogaethau rheilffordd statudol, ac i sicrhau bod arian cyhoeddus yn cael ei ddefnyddio'n effeithiol ac yn effeithlon er budd trethdalwyr. Ar gyfer GBR, bydd y dyletswyddau hyn yn sicrhau nad yw ei benderfyniadau'n canolbwyntio'n gyfan gwbl ar ei fuddiannau masnachol ei hun, a bod buddiannau'r cyhoedd a threthdalwyr yn cael eu hystyried. Bydd y dyletswyddau hyn hefyd yn cefnogi GBR i wneud penderfyniadau ar gynigion mynediad gan weithredwyr cludo nwyddau a mynediad agored wrth reoli'r defnydd o'i rwydwaith yn ehangach er budd y cyhoedd.
- **Galluogi cynllunio diwydiant** – Mae'n bwysig bod y penderfyniadau y mae cyrff sector yn eu gwneud yn galluogi darparwyr gwasanaethau rheilffordd i gynllunio dyfodol eu busnes yn hyderus. Mae'r ddyletswydd hon yn adlewyrchu'r angen i sicrhau bod darparwyr gwasanaethau rheilffordd (gan gynnwys GBR) yn gallu cynllunio, buddsoddi a gwneud penderfyniadau am eu busnesau eu hunain, gan gyfrannu at Genhadaeth Twf y llywodraeth a rhoi sicrwydd, eglurder a hyder i fusnesau yn y sector.

- **Strategaethau cyllidwyr** – Er mwyn sicrhau bod yr amcanion strategol a nodir gan gyllidwyr yn cael eu hystyried gan gyrff perthnasol, bydd gofyn i'r ORR a'r Swyddfa Rheilffordd Gyffredinol (GBR) ystyried yr LTRS a Strategaeth Rheilffyrdd Gweinidog yr Alban wrth arfer eu swyddogaethau rheilffyrdd perthnasol. Mae hyn yn adlewyrchu'r ffaith mai Llywodraeth y DU yw cyllidwr GBR yng Nghymru a Lloegr, tra bod Llywodraeth yr Alban yn gyllidwr seilwaith GBR yn yr Alban. Bwriad hyn yw darparu parhad dull dros y tymor hir. Er nad yw Gweinidogion Cymru yn ariannu seilwaith rheilffyrdd yn uniongyrchol, bydd dyletswydd bellach ynghylch strategaeth drafnidiaeth Llywodraeth Cymru yn cael ei gosod ar GBR a'r Swyddfa Rheilffordd Ar-lein (ORR) i sicrhau bod y cyrff hyn yn dangos parch at strategaethau Gweinidogion Cymru wrth arfer eu swyddogaethau.
- **Hyrwyddo cludo nwyddau rheilffordd** – Mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i dyfu'r sector cludo nwyddau rheilffordd, gan gydnabod ei rôl allweddol yn ein Cenhadaeth Twf a'n huchelgeisiau Sero Net. Felly, bydd GBR, yr ORR, yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, a Gweinidogion Cymru a'r Alban yn ddarostyngedig i ddyletswydd gyffredinol i hyrwyddo'r defnydd o gludo nwyddau rheilffordd ym Mhrydain Fawr. Yn ogystal â'r ddyletswydd gyffredinol hon a rennir, bydd gan y GBR ddyletswydd gyffredinol hefyd i ystyried unrhyw darged twf cludo nwyddau a gyhoeddir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth neu Weinidogion yr Alban (mewn perthynas â'r Alban). Bydd y ddyletswydd hon yn sicrhau bod GBR yn ystyried yr effaith ar dwf cludo nwyddau rheilffordd wrth wneud penderfyniadau, a thrwy hynny'n rhoi sicrwydd i'r sector a'i fuddsoddwyr y bydd cludo nwyddau rheilffordd yn rhan werthfawr iawn o'r rheilffordd.
- **Diogelwch** – Byddwn yn sicrhau bod diogelwch yn ganolog i'r rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr fel eu bod yn parhau i fod ymhlith y rhai mwyaf diogel yn fyd-eang. Er mwyn sicrhau bod cyrff y sector yn cyd-fynd ag amcanion diogelwch y llywodraeth, bydd yr ORR, yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, a Gweinidogion Cymru a'r Alban yn ddarostyngedig i ddyletswydd gyffredinol ar ddiogelwch. Bydd y GBR yn ddarostyngedig i'r fframwaith cyfreithiol cadarn sy'n sail i ddiogelwch rheilffyrdd ar hyn o bryd, gan gynnwys Deddf Iechyd a Diogelwch yn y Gwaith 1974 a Rheoliadau Rheilffyrdd a Systemau Trafnidiaeth Arweiniedig Eraill (Diogelwch) 2006, ac felly byddai dyletswydd gyffredinol ar ddiogelwch yn ddyblygu'n ddiangen ac yn tynnu oddi ar y fframwaith presennol. Bydd yr ORR yn parhau i gyflawni ei rôl fel Rheoleiddiwr Iechyd a Diogelwch a bydd cymhwyso dyletswydd diogelwch cyffredinol yn ymgorffori ystyriaethau diogelwch pan fydd yr ORR yn arfer ei swyddogaethau ehangach nad ydynt yn ymwneud â diogelwch.

Ni fydd y Bil Rheilffyrdd yn creu hierarchaeth rhwng y dyletswyddau cyffredinol. Bydd yn ddyletswydd ar y cyrff sy'n ddarostyngedig i'r dyletswyddau i sicrhau bod eu proses gwneud penderfyniadau yn dangos ystyriaeth o ofynion cystadleuol, lle mae'r rhain yn bodoli, ac yn ceisio taro cydbwysedd priodol wrth wneud y penderfyniadau hyn.

Mae'n hanfodol bod GBR yn cael ei gefnogi gan fframwaith atebolrwydd symlach sy'n sefydlu lefel briodol o oruchwyliaeth, gan barhau i alluogi GBR i ganolbwyntio ar gyflawni canlyniadau o ansawdd uchel yn hytrach na chydymffurfio â rheoliadau gorleithlon neu ddyletswyddau gwrthgyferbyniol. Mae galluogi GBR i weithredu fel yr unig feddwl cyfarwyddo sy'n cyflawni er budd y cyhoedd yn hanfodol i gyflawni manteision llawn buddsoddiad cyhoeddus yn y rheilffyrdd. Felly, mae dyletswyddau a gynigiwyd gan rai

ymatebwyr nad ydynt wedi'u cynnwys oherwydd eu bod naill ai'n ddiangen neu'n gwrthgyferbyniol, na fyddent yn cael yr effaith a ddymunir, neu y byddent yn atal GBR rhag cyflawni yn y ffordd hon. Mae dyletswyddau gyda chefnogaeth gan nifer sylweddol o ymatebwyr ond nad ydynt yn cael eu symud ymlaen yn cynnwys:

- **Dyletswydd amgylcheddol –**

Mae hyn oherwydd y bydd ystyriaethau amgylcheddol yn cael eu cynnwys pan fydd cyrff y sector yn gwneud penderfyniadau ac yn cyflawni eu dyletswyddau cyffredinol ehangach, yn benodol, y ddyletswydd lles y cyhoedd. Mae'r dull hwn yn cyd-fynd â'r uchelgais i symleiddio'r fframwaith rheoleiddio a chael gwared ar ddyletswyddau dyblyg neu ddiangen ar gyrff cyhoeddus, gan sicrhau bod mesurau amgylcheddol presennol yn parhau i fod yn faes allweddol i'w ystyried pan fydd cyrff y sector yn gwneud penderfyniadau.

Yn ogystal, mae gofynion amgylcheddol wedi'u nodi mewn deddfwriaeth bresennol, ar lefel genedlaethol a datganoledig, a fydd eisoes yn berthnasol i GBR a chyrrff allweddol eraill y sector wrth arfer eu swyddogaethau sy'n gysylltiedig â rheilffyrdd. Felly, nid oes angen dyletswydd ychwanegol ar yr amgylchedd, o ystyried y bydd rheoliadau presennol a mecanweithiau eraill ar gael i gyflawni'r canlyniadau a ddymunir.

- **Dyletswydd i gynyddu nifer y teithwyr a/neu wella profiad y teithwyr –**

Mae hyn oherwydd y bydd y dyletswyddau cyffredinol sy'n cael eu datblygu mewn perthynas â buddiannau teithwyr a pherfformiad y rheilffyrdd eisoes yn rhoi cymhelliant i GBR i gynyddu nifer y teithwyr a gwella profiad y teithwyr. Mae'r rheilffordd yn un o asedau cenedlaethol pwysicaf y wlad ac mae'r llywodraeth wedi ymrwmo i gynyddu nifer y teithwyr a gwella profiad y teithwyr. Bydd gan GBR yr hyblygrwydd i benderfynu sut y gall gyflawni'r uchelgeisiau hyn, heb sefydlu cymhellion niweidiol a allai wrthdaro â'r weledigaeth gyffredinol ar gyfer diwygio'r rheilffyrdd. Er enghraifft, pe bai dyletswydd i gynyddu nifer y teithwyr, gallai roi cymhelliant i GBR gynyddu nifer y teithwyr trwy dagfeydd ar y rhwydwaith, ar draul profiad y teithwyr. I'r gwrthwyneb, gallai dyletswydd i wella profiad y teithiwr roi cymhelliant i GBR leihau amseroedd teithio trwy dorri nifer y gwasanaethau teithwyr, gan gyfyngu ar argaeledd gwasanaethau i deithwyr.

Yn olaf, byddai cynnwys dyletswyddau o'r fath yn gorfodi cyrff y sector i gyflawni twf yn nifer y teithwyr neu welliannau ym mhrofiad y teithwyr ar sail amhenodol. Ni fyddai hyn yn bosibl oherwydd cyfyngiadau ymarferol megis capasiti rhwydwaith cyfyngedig, adnoddau a'r nifer gyfyngedig o ddefnyddwyr posibl gwasanaethau teithwyr.

Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus (PSED)

Er mwyn cefnogi chwe amcan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar gyfer diwygio rheilffyrdd, bydd GBR yn ddarostyngedig i'r PSED pan fydd yn cyflawni ei swyddogaethau cyhoeddus, gan gynnwys gweithredu gwasanaethau teithwyr a rheoli seilwaith rhwydwaith ym Mhrydain Fawr. Mae hyn yn golygu y bydd y PSED yn chwarae rhan llawer mwy sylweddol mewn sector rheilffyrdd wedi'i ddiwygio nag y mae heddiw.

At hynny, bydd cymhwyso'r PSED i GBR yn golygu y bydd pob corff sector allweddol yn ddarostyngedig i'r ddyletswydd cydraddoldeb gyffredinol o dan y PSED fel y nodir yn

Adran 149 o'r Ddeddf Cydraddoldeb. Mae hyn yn golygu y bydd y cyrff allweddol yn y sector rheilffyrdd wedi'i ddiwygio i gyd yn rhannu amcan cyffredin a dyletswydd ddeddfwriaethol i hyrwyddo a gwella cydraddoldeb a hygyrchedd wrth wneud penderfyniadau sy'n ymwneud â'r rheilffyrdd.

Rôl yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth

Er y bydd GBR yn sefydliad annibynnol hyd braich o'r llywodraeth a chyda chyfrifoldeb am wneud penderfyniadau gweithredol, bydd yn uniongyrchol atebol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth. I'r perwyl hwnnw, bydd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth set o fecanweithiau wedi'u targedu a chymesur y byddant yn gosod cylch gwaith GBR drwyddynt. Mae'r mecanweithiau hyn wedi'u cynllunio i sicrhau bod y rheilffordd yn parhau i ymateb i fuddiannau'r cyhoedd ac yn cyd-fynd ag amcanion trafndiaeth ac economaidd ehangach y llywodraeth, gan atal ymyrraeth wleidyddol ormodol ym mhenderfyniadau dyddiol GBR fel y gellir gwireddu gwelliannau'n effeithlon.

Gan y bydd GBR yn gwmni mawr sy'n eiddo cyhoeddus ac yn gyfrifol am symiau sylweddol o arian trethdalwyr, mae'n iawn bod Gweinidogion yn parhau i gael rôl mewn rhai meysydd pwysig er mwyn sicrhau atebolrwydd democrataidd. Felly, bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn cadw rheolaethau allweddol mewn nifer gyfyngedig o feysydd, er enghraifft llofnodi cynlluniau busnes GBR (pennod 4) a gosod paramedrau ar gyfer prisiau (pennod 5). Yn ogystal, bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn cadw cyfrifoldeb am osod cyllidebau rheilffyrdd cyffredinol a chymeradwyo penderfyniadau strategol allweddol. Bydd hyn yn cynnwys parhau i oruchwylio'r drefn cau ochr yn ochr â'r ORR, sy'n golygu y bydd unrhyw gynigion i gau neu addasu rhannau o'r rhwydwaith rheilffyrdd yn destun yr un broses ag y maent heddiw, gan sicrhau craffu annibynnol parhaus ac atebolrwydd democrataidd dros y penderfyniadau pwysig hyn. Bydd gan Weinidogion Cymru a'r Alban rolau wedi'u diffinio hefyd wrth ddwyn GBR i gyfrif (gweler pennod 6 am fwy o fanylion).

Bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn defnyddio'r mecanweithiau a nodir isod i sicrhau bod GBR yn parhau i ganolbwyntio ar gyflawni canlyniadau gwell i deithwyr, defnyddwyr nwyddau a threthdalwyr, gan weithredu gyda'r annibyniaeth a'r hyblygrwydd masnachol sydd eu hangen i lwyddo fel corff rheilffyrdd modern, integredig.

Bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn penodi Cadeirydd Bwrdd GBR

Bydd GBR yn cael ei ddwyn i gyfrif yn gyntaf ac yn bennaf gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth trwy ei Gadeirydd a'i Fwrdd. Bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn penodi'r Cadeirydd, yn cael rôl glir wrth benodi aelodau'r Bwrdd, a bydd yn parhau i geisio barn Gweinidogion yr Alban, fel cyllidwyr seilwaith rheilffyrdd yn yr Alban, ac yn ymgysylltu â Gweinidogion Cymru ar y rhain.

Mae llwyddiant GBR yn dibynnu ar ei Fwrdd yn cael ei rymuso i:

- Canolbwyntio diwylliant y sefydliad ar gyflawni ar gyfer teithwyr a nwyddau
- Sicrhau bod GBR yn cyflawni ei ddyletswyddau fel cwmni sy'n eiddo cyhoeddus
- Rhoi sicrwydd cryf i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth Secretary

Er na ymgynghorwyd yn benodol â nhw, mynegwyd amrywiaeth o safbwyntiau mewn perthynas â Bwrdd GBR, gan ganolbwyntio'n bennaf ar sicrhau y byddai'n gallu cynrychioli barn gwahanol ddefnyddwyr rheilffyrdd yn briodol.

Mae'r llywodraeth yn cydnabod pwysigrwydd cael cynrychiolaeth briodol a digon uchel gan bob defnyddiwr rheilffordd pan wneir penderfyniadau allweddol sy'n effeithio arnynt. Felly, rydym wedi ymrwymo, yn unol ag adborth yr ymgynghoriad, i sicrhau y bydd cynrychiolydd ar fwrdd GBR gyda chyfrifoldeb am gludo nwyddau, yn ogystal ag aelod o'r bwrdd gyda chyfrifoldeb am hygyrchedd. Bydd y mesurau hyn yn cael eu nodi yn Erthyglau Cymdeithasu a dogfen fframwaith GBR i sicrhau cynrychiolaeth briodol.

Bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn gosod y Strategaeth Rheilffyrdd Hirdymor (LTRS)

Bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn gyfrifol am osod strategaeth hirdymor ar gyfer y rheilffyrdd. Bydd y LTRS yn sicrhau bod GBR yn cyd-fynd â'r INTS, blaenoriaethau'r llywodraeth gan gynnwys diwygio rheilffyrdd, ac uchelgeisiau polisi cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol ehangach, ac yn eu cefnogi. Bydd yr LTRS yn nodi gweledigaeth yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar gyfer y rheilffyrdd, yr amcanion strategol a fydd yn cael eu defnyddio fel fframwaith ar gyfer gwneud penderfyniadau, a'r canlyniadau dymunol i GBR a'r diwydiant rheilffyrdd weithio tuag atynt.

Bydd yr LTRS yn fframwaith strategol sy'n cefnogi GBR i wneud cyfaddawdau a dewisiadau yn y ffordd y mae'n nodi ei chynlluniau o fewn y cyllid a ddyrannwyd gan Weinidogion. Bydd hyn yn rhoi'r rhyddid i GBR i wneud penderfyniadau a fydd ag effeithiau cadarnhaol, hirdymor ar y rheilffordd a thu hwnt iddi, gan barhau i fod yn hyblyg i heriau a chyfleoedd gweithredol sy'n dod i'r amlwg. Wrth ymateb i'r LTRS, bydd gofyn i GBR nodi ei gynlluniau ar gyfer cyflawni'r canlyniadau blaenoriaeth a osodir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, wedi'u fframio yn erbyn yr amcanion strategol ac uchelgeisiau ehangach y llywodraeth.

Bydd yr amcanion strategol o fewn yr LTRS yn cefnogi cyflawni amcanion yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar gyfer rheilffordd wedi'i diwygio (dibynadwy, fforddiadwy, effeithlon, o ansawdd uchel, hygyrch, a diogel) o fewn un strategaeth gyffredinol, gan sicrhau bod y Llywodraeth Reolaidd yn chwarae ei rôl wrth gefnogi cwsmeriaid cludo nwyddau rheilffyrdd, trethdalwyr, awdurdodau datganoledig a chymdeithas ehangach drwy:

- Bodloni anghenion cwsmeriaid
- Cynaliadwyedd ariannol
- Twf economaidd hirdymor
- Lleihau anghydraddoldeb rhanbarthol a chenedlaethol
- Cynaliadwyedd amgylcheddol

Fe wneth cryn dipyn o waith ac ymgysylltiad â rhanddeiliaid gfrannu at ddatblygu amcanion strategol hirdymor y rheilffyrdd, gan gynnwys galwad am dystiolaeth yn 2022. Fe'u cynlluniwyd i fod yn wydn ac yn ddefnyddiol mewn cylchoedd cynllunio hirdymor. Drwy eu cadw, mae'r llywodraeth yn dangos ei hymrwymiad i gynllunio strategol hirdymor ar ein rheilffyrdd. Fel rhan o'r amcanion uchod, bydd y llywodraeth yn disgwyl i GBR roi pwyslais penodol ar gefnogi twf economaidd ac adeiladu tai.

Bydd yr LTRS yn cael ei ddatblygu ar y cyd â strategaethau allweddol eraill y llywodraeth, gan gynnwys yr INTS a'r Cynllun Seilwaith 10 mlynedd. Bydd gofyn i GBR ystyried y strategaethau hynny, ochr yn ochr â strategaethau'r Llywodraethau Datganoledig ac awdurdodau trafnidiaeth eraill, fel MSAs, wrth ddatblygu ei ymateb i'r LTRS.

Y themâu allweddol i'w cynnwys yn y LTRS a godwyd mewn ymatebion i'r ymgynghoriad oedd:

- Traffig cludo nwyddau cynyddol
- Gwella hygyrchedd
- Integreiddio rheilffyrdd yn well gyda thai a dulliau trafnidiaeth eraill, gan gynnwys porthladdoedd a meysydd awyr rhyngwladol

Bydd yr LTRS yn bennaf yn offeryn i Lywodraeth y DU a rhanddeiliaid eraill i fframio eu cynllunio a'u modd gwneud penderfyniadau, gan sicrhau bod y dewisiadau a wnânt, gan gynnwys yn y tymor byr a chanolig, yn cyfrannu at y canlyniadau hirdymor a ddymunir ar gyfer y rheilffordd. Bydd prosesau cynllunio busnes, yn enwedig y Datganiad o Amcanion, y Datganiad o Gronfeydd Sydd Ar Gael (SoFA) pum mlynedd, yn cael eu defnyddio i sicrhau bod cyfeiriad hirdymor yr LTRS wedi'i ymgorffori yn y cynlluniau busnes ar gyfer Llywodraeth y DU, gyda chyllid priodol yn cael ei ddrynnu i'r cynlluniau hynny. Mae'n hanfodol bod yr LTRS yn hyrwyddo cydweithio ac yn sicrhau aliniad strategol rhwng yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, Gweinidogion Cymru a'r Alban, Llywodraeth y DU, ac arweinwyr lleol, fel meiri, a'u cynlluniau trafnidiaeth priodol. Drwy osod fframwaith gwneud penderfyniadau drwy'r amcanion strategol, mae'r llywodraeth yn galluogi GBR i gadw'r rhyddid i gydbwyso ei chynlluniau ac argymhellion gan Lywodraethau Datganoledig ac arweinwyr lleol i sicrhau ei fod yn darparu'r ateb gorau ar gyfer y rheilffordd.

Bydd yr LTRS yn nodi amcanion strategol clir a chanlyniadau lefel uchel y mae'n rhaid iddynt, er mwyn rhoi sicrwydd i'r diwydiant a datgloi arloesedd ac effeithlonrwydd, aros yn wir dros ddeg ar hugain o flynyddoedd. Gan fod ymgysylltu manwl eisoes wedi bod a galwad am dystiolaeth wedi derbyn lefelau uchel o gefnogaeth ar yr amcanion strategol, ni fydd ymgynghoriad cyhoeddus ffurfiol pellach.

Fodd bynnag, bydd ymgysylltu ag ystod eang o randdeiliaid, gan gynnwys Llywodraethau Datganoledig, Awdurdodau Rheoli Ardal a llywodraeth leol, yn hanfodol i ddatblygu'r LTRS. Felly, bydd yr Adran Drafnidiaeth yn ymgymryd ag ymgysylltu helaeth i drafod meddwl sy'n dod i'r amlwg ac i gael tystiolaeth a dadansoddiad i lywio sylfaen dystiolaeth yr LTRS. Yn ogystal, bydd gofyn i GBR ymgysylltu â rhanddeiliaid ar ei dull o gyflawni yn erbyn y canlyniadau gofynnol yn yr LTRS.

Mae'r llywodraeth hefyd wedi ymrwymo i wella hygyrchedd ar drafnidiaeth gyhoeddus a bydd yn gweithio i sicrhau bod yr ymrwymiad hwn yn cael ei gyflawni yn yr amcanion strategol. Bydd cynlluniau cyflawni penodol ar sut y bydd hygyrchedd yn cael ei ehangu yn cael eu nodi gan Lywodraeth y DU yn ei ymateb i'r LTRS. Bydd cyflawni system drafnidiaeth effeithiol, effeithlon ac integredig sy'n diwallu anghenion lleol, rhanbarthol a chenedlaethol yn chwarae rhan hanfodol wrth gyflawni cenadaethau'r llywodraeth hon. Mae'r rheilffordd yn chwarae rhan hanfodol wrth wireddu'r uchelgais hon.

Cyhoeddir yr INTS yn ddiweddarach eleni, gan osod y weledigaeth ar gyfer sut y dylai trafnidiaeth ddiwallu anghenion ei defnyddwyr yn well ledled Lloegr. Bydd yn cydnabod rôl trafnidiaeth wrth gefnogi twf a mynediad at gyfleoedd ac yn cyfarparu arweinwyr lleol i

ddarparu'r drafnidiaeth gywir ar gyfer eu cymunedau. Rydym yn disgwyl i'r INTS fod yn glir ynghylch sut mae cynllunio trafndiaeth, y system gynllunio a darparu cartrefi a chynllunio gofodol yn gweithio gyda'i gilydd. Bydd yr LTRS yn cyd-fynd â gweledigaeth yr INTS trwy bum amcan strategol yr LTRS. Mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i sicrhau bod canlyniadau'r rheilffordd yn cyd-fynd ag uchelgeisiau'r INTS, yn enwedig twf economaidd, mynediad at gyfleoedd a darparu cartrefi a chynllunio gofodol.

Bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn cyhoeddi trwydded GBR symlach

Bydd GBR yn ddarostyngedig i drwydded symlach a thargedig, a gyhoeddir ac a addasir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth gyda goruchwyliaeth a gorfodi annibynnol gan yr ORR. Bydd y drwydded GBR yn cael ei theilwra i adlewyrchu rolau a chyfrifoldebau GBR fel y meddwl cyfarwyddo ar gyfer y sector rheilffyrdd diwygiedig, gan osod amodau clir y mae'n rhaid i GBR lynu wrthynt. Fel egwyddor, safbwynt y llywodraeth yw na ddylai'r drwydded GBR ddyblygu gofynion a fydd yn cael eu sefydlu mewn deddfwriaeth. Bydd y drwydded hefyd yn gyfyngedig i feysydd lle mae gorfodi annibynnol gan yr ORR yn darparu gwerth clir i'r rheilffordd ehangach.

O dan y model newydd, yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, yn hytrach na'r ORR, fydd yn gyfrifol am roi ac addasu'r drwydded GBR i sicrhau atebolrwydd democrataidd clir. Fodd bynnag, bydd yr ORR yn cadw'r gallu i addasu'r drwydded GBR, gyda chydsyniad GBR, mewn perthynas â materion technegol. Bydd yr ORR yn goruchwyllo cydymffurfiaeth GBR â'r drwydded GBR a bydd yn gyfrifol yn unigol am orfodi. Gellir gweld ymateb y llywodraeth ynghylch y rôl y bydd y Ci Gwarchod Teithwyr yn ei chwarae wrth osod safonau gofynnol ar gyfer amodau trwydded sy'n gysylltiedig â phrofiad teithwyr ym mhennod 2. Bydd unrhyw addasiadau i'r drwydded GBR gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn destun proses dryloyw a nodir mewn deddfwriaeth, gan gynnwys gofynion ymgynghori.

Bydd y drwydded GBR yn ddogfen barhaol a gynlluniwyd i ddarparu sefydlogrwydd i GBR a'r diwydiant ehangach. Rhagwelir y bydd y drwydded yn cael ei hadolygu tua phob pum mlynedd, ar bwynt priodol yn y cylch ariannu, i sicrhau ei bod yn parhau i fod yn addas at y diben. Bydd yn cwmpasu gweithgareddau GBR ar draws pob un o'r asedau y mae'n eu gweithredu (y rhwydwaith rheilffyrdd, trenau teithwyr, depos a gorsafoedd). Felly, ni fydd angen trwydded gweithredwr trên ar wahân ar GBR o dan Reoliadau Rheilffordd (Trwyddedu Ymgymeriadau Rheilffordd) 2005.

Mae gwaith yn mynd rhagddo i ddatblygu cynnwys y drwydded GBR. Y bwriad yw y bydd yn sefydlu rhwymedigaethau allweddol y diwydiant a safonau gofynnol y mae'n rhaid i GBR eu cyflawni neu eu hwyluso. Bydd y drwydded yn blaenoriaethu gofynion y mae'n rhaid i GBR eu bodloni er mwyn sicrhau cysondeb a thegwch rhwng gweithredwyr GBR a gweithredwyr nad ydynt yn GBR, mae hyn yn cynnwys profiad cyson i deithwyr.

Mae'r llywodraeth hefyd wedi ystyried rôl yr ORR mewn perthynas â monitro perfformiad busnes GBR. Ar hyn o bryd, mae'r ORR yn monitro ac yn gorfodi perfformiad busnes Network Rail trwy aseinio swyddogaethau a dyletswyddau Network Rail yn ei drwydded. Mae'r ORR yn monitro sut mae Network Rail yn cyflawni yn erbyn amodau ei drwydded gan gwmpasu meysydd fel rheoli rhwydwaith, cynllunio perfformiad, a rheoli asedau. Ar wahân, mae'r Adran Drafnidiaeth ar hyn o bryd yn monitro ac yn rhoi cymhellion i berfformiad gwasanaethau teithwyr trwy gontractau teithwyr sy'n rhwymo'n gyfreithiol rhwng yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth a'r cwmnïau trên. Mae'r rhain yn cynnwys sefydlu

metrigau perfformiad i fesur pa mor dda y mae gweithredwyr yn cyrraedd targedau darparu gwasanaethau, megis cyraeddiadau ar amser a chansliadau.

Mae'r llywodraeth yn gwerthfawrogi arbenigedd ac annibyniaeth yr ORR yn fawr, a bydd yr ORR yn chwarae rhan ganolog barhaus wrth sicrhau bod y system reilffyrdd ddiwygiedig yn gweithio'n effeithiol. Bydd yn gweithredu fel ffrind beirniadol i'r Adran Drafnidiaeth a GBR – y gellir ymddiried ynddo i siarad yn onest, gweithredu'n annibynnol, ac ychwanegu gwerth trwy arbenigedd. Felly rydym yn cynnig ail-lunio rôl yr ORR, gan ddileu ei rôl mewn gorfodi rheolaeth rhwydwaith GBR yn annibynnol, i ddod yn gynghorydd arbenigol annibynnol Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar y system reilffyrdd gyfan, gyda swyddogaethau cynghori, craffu a chasglu gwybodaeth cryfach wedi'u sefydlu trwy ddeddfwriaeth.

Rydym yn cynnig y bydd yr ORR yn darparu cyngor annibynnol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban ar ddatblygu cynllun busnes GBR, ac yna ar berfformiad dilynol GBR yn erbyn hyn, gan gynnwys effeithlonrwydd, rheoli asedau a risgiau sy'n dod i'r amlwg. Disgwylir i'r ORR adrodd yn rheolaidd ac yn rhagweithiol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth, gan dynnu ar ddata GBR ei hun, gyda'r pŵer i ofyn am ragor o wybodaeth lle bo angen. Agwedd allweddol ar rôl yr ORR fydd deialog reolaidd gyda GBR i nodi risgiau cyn iddynt gynyddu a thynnu sylw at faterion i GBR yn y lle cyntaf er mwyn i GBR eu cywiro lle bo angen. Lle mae pryderon yn parhau, bydd yr ORR yn cynghori'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth ac yn cynyddu pryderon lle mae'n credu y gallai camau gweithredu fod yn angenrheidiol, gan alluogi'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth i wneud penderfyniad gwybodus ynghylch pa gamau i'w cymryd.

Trwy'r swyddogaeth gynghori a chraffu gryfach hon, bydd yr ORR yn cael ei leoli fel y llais annibynnol dibynadwy y mae'r Senedd, GBR, a rhanddeiliaid yn troi ato am fewnwelediad ac arbenigedd awdurdodol, gan herio GBR i lunio gwelliannau hirdymor ar draws y system. Gan adlewyrchu hyn, rydym yn cynnig y dylid nodi rôl yr ORR wrth fonitro perfformiad busnes GBR mewn deddfwriaeth, a'i chefnogi gan ganllawiau gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, yn hytrach na thrwy amod trwydded.

Er na fydd yr ORR yn gorfodi rheolaeth rhwydwaith gyffredinol GBR yn annibynnol mwyach, ein bwriad yw y bydd y drwydded yn cynnwys amod strategol sy'n canolbwyntio ar ganlyniadau i sicrhau bod GBR yn rhoi sylw dyledus i stiwardiaeth asedau hirdymor, a bydd hyn yn cael ei gynnwys yn y drwydded ddrafft yn amodol ar ymgynghoriad statudol. Bydd hyn yn galluogi'r ORR i gyflawni rôl gorfodi wedi'i ffocysu ar y mater penodol hwn, gan roi hyder ychwanegol i'r llywodraeth fod iechyd hirdymor y seilwaith yn cael ei reoli'n briodol.

Mae'r llywodraeth yn ailddatgan ei hymrwymiad statudol i ymgynghori ar y drwydded GBR, a fydd yn galluogi unrhyw bartïon â diddordeb i wneud sylwadau ar y cynnwys arfaethedig. Cynhelir ymgynghoriad ar ôl cyflwyno'r Bil Rheilffyrdd, gyda'r drwydded GBR derfynol yn cael ei chyhoeddi ar ôl Cydsyniad Brenhinol a chyn i GBR ddod yn weithredol. Mae trwydded GBR sengl, symlach yn cynrychioli cam sylweddol tuag at sicrhau bod trefniadau trwyddedu GBR yn addas at y diben o dan y model sector newydd.

Wrth baratoi'r ymgynghoriad, bydd y llywodraeth yn ystyried y pwyntiau a godwyd gan ymatebwyr ynghylch gofynion ychwanegol ar gyfer y drwydded GBR. Mae'r llywodraeth yn cydnabod bod trwydded rhwydwaith bresennol Network Rail yn darparu rhai

amddiffyniadau i fuddiannau trydydd parti - gan gynnwys gofynion ar gyfer gwaredu tir. Mae gwaith ar y gweill i benderfynu ar y gofynion priodol ar gyfer GBR yn y maes hwn.

Bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn gallu cyhoeddi cyfarwyddiadau a chanllawiau i GBR

Bydd y Bil Rheilffyrdd yn rhoi pwerau statudol newydd i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth i gyhoeddi cyfarwyddiadau rhwymol i GBR, yn ogystal â chanllawiau anrhwymol y bydd angen iddo eu hystyried, ar unrhyw fater ar unrhyw adeg. Bydd hyn yn cynnwys gofyniad i gyhoeddi unrhyw gyfarwyddiadau, yn ogystal ag amrywiadau neu ddirymiaid. Bydd hyn yn caniatáu i Weinidogion lywio GBR ar faterion allweddol gan barchu ei annibyniaeth weithredol wrth ei gyflawni o ddydd i ddydd.

Bydd cyfarwyddiadau'n cael eu defnyddio'n gymesur a chyda chyfiawnhad cryf, gydag amcanion cyffredinol GBR yn cael eu gosod gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth trwy'r dulliau priodol i sicrhau bod y disgwyliadau a'r gofynion cywir yn cael eu gosod ar gyfer GBR.

Wrth i Weinidogion yr Alban ariannu GBR a gweithgareddau Rheilffyrdd yr Alban, bydd ganddynt bwerau i ddarparu canllawiau a chyfarwyddiadau i GBR ynghylch swyddogaethau GBR i'r graddau y maent yn effeithio ar weithgareddau rheilffyrdd yr Alban. Bydd hyn yn sicrhau bod GBR yn bodloni amcanion Gweinidogion yr Alban ar gyfer y rheilffordd yn yr Alban.

Er mwyn osgoi senario lle mae GBR yn derbyn cyfarwyddiadau gwrthgyferbyniol gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban, bydd pŵer i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth ddirymu cyfarwyddiadau sy'n anghyson neu'n gwrthdaro â chyfarwyddyd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, neu lle mae'n ymddangos bod y cyfarwyddyd yn mynd y tu hwnt i gyfrifoldebau Gweinidogion yr Alban.

Cyfrifoldebau Gwasanaethau Teithwyr

Bydd y Bil Rheilffyrdd hefyd yn sicrhau eglurder cyfrifoldeb dros wasanaethau teithwyr rhwng awdurdodau perthnasol (megis yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth, Gweinidogion yr Alban, Gweinidogion Cymru neu awdurdodau datganoledig eraill). Bydd deddfwriaeth yn cadw pŵer i'r awdurdod perthnasol roi eithriadau i ganiatáu i wasanaethau neu feysydd gael eu cerfio allan neu eu datganoli. Gellir gwneud eithriadau'n amodol ac yn gyfyngedig o ran amser a gellir eu dirymu os torrir amodau neu os daw terfynau amser i ben. Bydd yr holl esemptiadau presennol, a elwir yn orchmynion esemptio (megis y rhai ar gyfer Rhanbarth Dinas Llundain neu Lerpwl), yn parhau.

Bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn gosod Targed Twf Cludo Nwyddau Rheilffordd

Mae'r llywodraeth yn cydnabod y rôl hanfodol y mae cludo nwyddau rheilffordd yn ei chwarae wrth symud nwyddau o amgylch y wlad ac ar draws ffiniau, gan gefnogi ein huchelgeisiau Net Sero fel math carbon isel o gludiant, a chyfrannu at ein Cenhadaeth Twf. Felly, bydd y Bil Rheilffyrdd yn cynnwys gofyniad i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth gyhoeddi targed twf cludo nwyddau. Bwriad hyn yw cefnogi cyflawni'r amcanion a nodir yn yr ymgynghoriad, a'r amcanion strategol tymor hwy yn yr LTRS.

Ochr yn ochr â'r ddyletswydd gyffredinol ar y GBR i hyrwyddo'r defnydd o gludo nwyddau rheilffordd, mae hyn yn dangos ymrwymiad a chefnogaeth y llywodraeth i'r diwydiant cludo nwyddau rheilffordd, a bydd yn darparu sicrwydd, eglurder a hyder hirdymor i weithredwyr

cludo nwyddau a buddsoddwyr. Yn ogystal â hyn, bydd yn ofynnol i GBR ystyried unrhyw darged twf cludo nwyddau rheilffordd a gyhoeddir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth neu Weinidogion yr Alban. Bydd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth hefyd y pŵer i gyhoeddi cyfarwyddiadau i'r GBR pan fo'n gymesur ac yn gyfiawn, ac mae'r pŵer hwn yn cynnwys cyfarwyddiadau mewn perthynas â chludo nwyddau rheilffordd. Bwriad hyn yw sicrhau bod y GBR yn ystyried unrhyw dargedau a gyhoeddir ac yn ystyried cludo nwyddau rheilffordd wrth wneud penderfyniadau.

Bydd yr LTRS yn atgyfnerthu ymhellach ymrwymiad y llywodraeth i'r targed twf cludo nwyddau drwy amcanion strategol a chanlyniadau cysylltiedig. Bydd cynlluniau penodol ar sut y bydd GBR yn hyrwyddo defnyddio cludo nwyddau rheilffordd ac yn cyflawni'r amcanion strategol yn cael eu nodi yn ymateb GBR i'r LTRS.

Rôl GBR

Bydd GBR yn dod â thraciau a threnau ynghyd yn yr un sefydliad i gyflawni gwell penderfyniadau strategol ar gyfer y rheilffordd. Bydd alinio cymhellion a gwobrau o fewn GBR fel y meddwl cyfarwyddo yn ei sefydlu i gyflawni'n well ar gyfer teithwyr, cwsmeriaid a threthdalwyr. Bydd GBR yn cael ei rymuso i gynllunio a rheoli'r rhwydwaith yn strategol, gan weithio gyda phob plaid i sicrhau'r defnydd gorau sy'n cefnogi twf, perfformiad gwell a chanlyniadau gwell i deithwyr.

Bydd GBR yn cael ei rymuso i gyflawni yn erbyn yr amcanion strategol a osodwyd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth. Bydd yn atebol am ei gyflawni a'i berfformiad wrth gyflawni lled ei swyddogaethau a'i ddyletswyddau statudol, gan gynnwys ei gyfrifoldeb i reoli seilwaith rhwydwaith a gweithredu gwasanaethau teithwyr dynodedig.

Bydd gan GBR ddyletswyddau wedi'u targedu

Yn ogystal â'r dyletswyddau cyffredinol a nodir uchod, bydd GBR yn ddarostyngedig i ddyletswyddau ychwanegol sy'n ymwneud ag agweddau penodol ar ei rôl, er enghraifft dyrannu mynediad i'w rwydwaith. Nodir y rhain yn fanylach yn adrannau perthnasol y ddogfen hon, ond fel gyda'r dyletswyddau cyffredinol maent wedi'u cyfyngu i'r rhai sy'n briodol i'w cynnwys mewn deddfwriaeth sylfaenol ac yn hanfodol i sicrhau bod GBR yn gallu cyflawni ein chwe amcan allweddol ar gyfer y rheilffordd (dibynadwy, fforddiadwy, effeithlon, o ansawdd uchel, hygrych, a diogel).

Bydd swyddogaethau GBR yn cael eu nodi mewn statud

Er mwyn cyflawni ei rolau a'i gyfrifoldebau rhagweledig, bydd deddfwriaeth yn darparu set glir o swyddogaethau statudol i GBR. Bydd y rhain yn sefydlu pwrpas y sefydliad ac yn darparu'r sail statudol sydd ei hangen ar GBR i weithredu fel y meddwl cyfeirio ar gyfer y rheilffordd ym Mhrydain Fawr. Bydd deddfwriaeth hefyd yn cynnwys pŵer i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth roi swyddogaethau statudol pellach i GBR trwy ddeddfwriaeth eilaidd.

Yn ogystal â gwneud penderfyniadau ar fynediad i'w rwydwaith, bydd GBR yn gyfrifol am reoli seilwaith y rhwydwaith rheilffordd fel y mae Network Rail yn ei wneud heddiw. Bydd GBR yn gyfrifol am weithredu'r rhan fwyaf o wasanaethau teithwyr a bydd yn gallu gosod prisiau a gwerthu tocynnau ar gyfer y gwasanaethau hynny. Bydd GBR yn gallu darparu systemau i hwyluso rhedeg gwasanaethau rheilffordd, gan gynnwys rhai swyddogaethau a gyflawnir ar hyn o bryd gan y RDG. Mae hyn yn cynnwys gweithgareddau fel cymorth i

gwsmeriaid a gwasanaethau gwybodaeth. Bydd GBR hefyd yn gallu cynnal ymchwil a chyhoeddi cyngor.

Bydd GBR yn datblygu cynlluniau i ddarparu rheilffordd sy'n perfformio'n dda

Bydd GBR yn gyfrifol am gynllunio ar bob lefel ar draws ei fusnes. Fel rhan o'r broses ariannu newydd (gweler pennod 4), bydd GBR yn nodi, yn ei Gynlluniau Busnes Integredig, sut y bydd yn cyflawni ei gynlluniau yn unol ag amcanion Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban a nodir yn yr LTRS). Bydd gan y cynlluniau hyn, a gymeradwywyd gan Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban, fesurau llwyddiant a fydd yn ddangosyddion perfformiad allweddol a ddefnyddir i ddwyn GBR i gyfrif yn gyhoeddus. Dim ond monitro'r cynlluniau integredig lefel uchel hyn y bydd y mesurau hyn yn eu cynnwys ac ni fyddant yn cynnwys cynllunio busnes rhanbarthol na dyddiol y bydd GBR yn ei gyflawni.

Bydd GBR yn gwneud penderfyniadau ar fynediad i'w rwydwaith

Bydd GBR yn gyfrifol am wneud penderfyniadau ar fynediad i'w rwydwaith a bydd yr ORR yn gyfrifol am glywed apeliadau ar benderfyniadau GBR. Ar gyfer penderfyniadau mynediad ar rwydwaith GBR, bydd dyletswyddau'r ORR yn cyd-fynd â dyletswyddau GBR, a bydd gan yr ORR swyddogaeth apelio gadarn ac ystyrlon, a allai ei gwneud yn ofynnol i GBR adolygu penderfyniad mynediad ac – mewn rhai amgylchiadau cyfarwyddo GBR i newid penderfyniad (gweler pennod 3 am fwy o fanylion).

Bydd GBR yn ddarostyngedig i gyfundrefn ddiogelwch sy'n arwain y byd heddiw

Mae gan Brydain Fawr un o reilffyrdd mwyaf diogel y byd ac mae cynnal ein lefelau uchel o ddiogelwch yn parhau i fod yn flaenoriaeth uchel wrth i ni gyflawni diwygiadau. Ni fydd y Bil Rheilffyrdd yn cyflwyno unrhyw newidiadau i'r fframwaith rheoleiddio ar gyfer rheoli diogelwch rheilffyrdd. Fodd bynnag, byddwn yn adolygu rheoliadau diogelwch yn rheolaidd i sicrhau eu bod yn parhau i fod yn addas at y diben a byddwn yn ystyried yr achos dros unrhyw newidiadau i'w gwella o dan y model sector rheilffyrdd newydd.

Bydd GBR yn cydgrynhoi swyddogaethau o sawl corff diwydiant

Er mwyn sicrhau y gellir sefydlu GBR a'i fod yn gallu bwrw ymlaen â'r gwaith o gyflawni ar gyfer pob teithiwr cyn gynted â phosibl, bydd yn cael ei sefydlu allan o Network Rail Infrastructure Limited, prif gwmni gweithredu Network Rail. Bydd hyn yn osgoi trosglwyddiadau cymhleth iawn, sy'n cymryd llawer o amser ac a allai fod yn gostus o asedau a chontractau Network Rail Infrastructure Limited, yn ogystal â dros 40,000 o staff y mae'n eu cyflogi, fel rhan o'r prosiect i sefydlu GBR.

Er y bydd GBR yn cael ei ffurfio allan o Network Rail Infrastructure Limited, bydd y ffordd y caiff ei sefydlu a'i weithredu yn sylfaenol wahanol i Network Rail. Gan weithredu o fewn y strwythur sector symlach a chyda'r cymhellion diwygiedig a nodir yn y bennod hon.

Bydd GBR yn dwyn ynghyd rolau, swyddogaethau a galluoedd o bob rhan o'r diwydiant – gan gynnwys yr RDG, Gweithredwr yr Adran Drafnidiaeth, rhannau o'r Adran Drafnidiaeth a 14 o gwmnïau trafnidiaeth ar wahân yn ogystal â Network Rail. Wrth wneud hynny, bydd GBR yn canolbwyntio ar gael y gorau o'r gwasanaethau y mae'n eu gweithredu a'r

seilwaith y mae'n ei reoli i'w ddarparu i'w gwsmeriaid a gyrru diwylliant o arloesi a gwelliant parhaus.

I gyflawni hyn, bydd y Bil Rheilffyrdd yn cynnwys pŵer i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth greu cynlluniau trosglwyddo i drosglwyddo'r staff, yr eiddo, yr hawliau a'r rhwymedigaethau angenrheidiol:

- 1) gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth i GBR neu is-gwmni sy'n eiddo llwyr i GBR
- 2) gan GBR neu is-gwmni sy'n eiddo llwyr i GBR at yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth

Bydd y Bil Rheilffyrdd hefyd yn sicrhau y gall y trosglwyddiadau hyn ddigwydd yn llwyddiannus mewn perthynas â Gweinidogion Cymru a'r Alban, gyda chytundeb yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth os bydd trosglwyddiad i'r DU. Rhaid gwneud unrhyw Gynllun Trosglwyddo yn unol â'r Atodlen Cynlluniau Trosglwyddo yn y Bil. Bydd union fanylion pob trosglwyddiad wedi'u nodi ym mhob cynllun trosglwyddo ei hun.

Os defnyddir cynllun trosglwyddo ar gyfer trosglwyddo cyflogaeth i'r DU, cynhelir ymgynghoriad priodol ag undebau llafur a staff yr effeithir arnynt cyn unrhyw drosglwyddiad a bydd yn cael ei gynnal yn unol â chanllawiau Datganiad Ymarfer Swyddfa'r Cabinet ar drosglwyddiadau staff yn y sector cyhoeddus. Mae Datganiad Ymarfer Swyddfa'r Cabinet yn ddatganiad polisi ynghylch sut mae'r llywodraeth yn cynnal trosglwyddo staff yn y sector cyhoeddus a'r camau y gellir eu cymryd, trwy gynlluniau trosglwyddo a dulliau eraill, i sicrhau parhad cyflogaeth a thelerau ac amodau.

Yn yr un modd, er mwyn sicrhau bod y Corff Gwarchod Teithwyr wedi'i sefydlu gyda'r bobl a'r arbenigedd cywir o'i sefydlu, cymerir yr un dull cynllun trosglwyddo o ran symud staff rhwng yr ORR a'r corff gwarchod.

Ar hyn o bryd, mae'r RDG yn goruchwyllo cynlluniau a swyddogaethau sy'n cyflawni ystod eang o swyddogaethau hanfodol yn y diwydiant megis rheoli systemau manwerthu canolog a mynediad at wybodaeth am deithio i deithwyr. Rydym yn rhagweld y bydd GBR yn y pen draw yn cymryd cyfrifoldeb am gyflawni'r rhan fwyaf o swyddogaethau RDG, i amserlen sy'n sicrhau parhad a chynaliadwyedd swyddogaethau hanfodol yn y diwydiant.

Mae'r llywodraeth yn adolygu swyddogaethau'r RDG gyda'r bwriad o sicrhau bod y trefniadau cywir ar waith i gyflawni ein hamcanion ar gyfer rheilffordd sy'n addas ar gyfer y dyfodol. Rhoddir ystyriaeth i'r canlyniadau polisi y mae galluedd a chytundebau'r RDG yn effeithio arnynt ar hyn o bryd, yn ogystal ag unrhyw faterion llywodraethu perthnasol a sut y gellir cyflawni hyn yn y model newydd. Bydd yr RDG a rhanddeiliaid eraill yn y diwydiant yn bartneriaid allweddol yn y gwaith hwn wrth iddo fynd rhagddo.

Mae'n hanfodol bod gan GBR a'r sector ehangach y bobl, yr arbenigedd a'r offer cywir i lwyddo o'r cychwyn cyntaf a bod gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth y gallu i drosglwyddo'r hyn sydd ei angen i GBR a'r corff gwarchod.

Gan adeiladu ar y gwersi o gynghreirio, lle mae elfennau o ddiwylliant presennol y sector yn gweithio'n dda ac yn cynhyrchu canlyniadau da, byddant yn cael eu cadw. Er enghraifft, bydd y system newydd yn ceisio efelychu'r lefel bresennol o gydweithio a welwn o ran diogelwch rheilffyrdd, gan adeiladu ar y gofynion ar gyfer cydweithredu a sefydlwyd gan Reoliadau Rheilffyrdd a Systemau Trafnidiaeth Arweiniedig Eraill (Diogelwch) 2006, ac

arweinyddiaeth a diwylliant y diwydiant i fabwysiadu dull unedig a chydlynol o fynd i'r afael â materion cyffredin. Bydd cyfathrebu agored, systemau integredig, dadansoddi data a rennir, a strategaethau diwydiant wedi'u cysoni, yn diffinio'r fframwaith hwn. Y nodweddion a'r ymddygiadau hyn sydd wedi arwain at Brydain yn cael un o'r rhwydweithiau rheilffordd mwyaf diogel yn y byd. Nod y llywodraeth yw adeiladu ar y llwyddiant hwn a'i wella ymhellach fyth.

Rôl Swyddfa'r Rheilffyrdd a'r Ffyrdd

Heddiw, yr ORR yw'r rheoleiddiwr economaidd a diogelwch sy'n goruchwyllo'r rheilffyrdd. Mae'n trwyddedu gweithredwyr a rheolwyr seilwaith, ac yn gorfodi cystadleuaeth, cyfraith defnyddwyr, a gofynion diogelwch. Mae hefyd yn cymeradwyo hawliau mynediad, yn gosod taliadau, ac yn monitro cyflawniad targedau perfformiad ac effeithlonrwydd ar gyfer Network Rail.

Mae rôl yr ORR wedi esblygu dros y blynyddoedd ers preifateiddio i ddarparu ar gyfer y we gymhleth o reoliadau a buddiannau cystadleuol sy'n nodweddu'r system bresennol. Mae'r system dameidiog hefyd wedi creu risg bod yn ofynnol i'r ORR ganolbwyntio ar gymryd camau gweithredu ar rannau o'r system lle mae pethau eisoes wedi mynd o chwith i wella canlyniadau fesul achos ac nid yw bob amser wedi cael y wybodaeth a'r dulliau angenrheidiol i wneud penderfyniadau rhagweithiol, strategol ar draws y system gyfan. Er enghraifft, mewn penderfyniadau mynediad, rhaid i weithredwyr lywio proses gymhleth a chyfreithiol, gan gynnwys sicrhau hawliau gan Network Rail a chymeradwyaeth gan yr ORR, a hynny i gyd wrth alinio â gwahanol nodau strategol.

Mae rôl bresennol yr ORR hefyd yn adlewyrchu'r darnio presennol yn y system, gyda chyfrifoldeb am redeg gwasanaethau rheilffyrdd a rheoli seilwaith wedi'i rannu rhwng gwahanol gyrff. Ni fydd hyn yn wir mwyach o dan y model newydd ac felly mae'n rhaid addasu rôl yr ORR o fewn system sy'n newid. Bydd sefydlu GBR fel meddwl cyfarwyddol wrth symleiddio rôl yr ORR yn creu system glir ac atebol sy'n rheoli risgiau, rhagdybiaethau a newidiadau gydag eglurder a thegwch. Felly, mae hwn yn gam hanfodol wrth gyflwyno fframwaith rheoleiddio symlach sy'n canolbwyntio ar y teithwyr, busnesau a chwsmeriaid y mae yno i'w gwasanaethu.

Yn y dyfodol, bydd yr ORR yn sefydliad gyfa mwy o ffocws gyda rôl symlach. Bydd yn cadw cyfrifoldebau hanfodol lle mae'r system yn gweithio, mewn meysydd fel rheoleiddio diogelwch a gorfodi cyfraith cystadleuaeth, ond ni fydd ganddo bŵer gwneud penderfyniadau dros hawliau mynediad mwyach. Yn lle hynny, GBR fydd y prif benderfynydd ar gyfer rheoli capasiti, mynediad a chynllunio rhwydwaith - gan gydgrynhoi rolau sydd ar hyn o bryd wedi'u rhannu ar draws sawl corff. Bydd rôl newydd yr ORR yn cynnwys:

- Monitro a gorfodi trwydded GBR a gyhoeddwyd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth; gan ganolbwyntio ar brofiad teithwyr, rhwymedigaethau'r diwydiant a phrosesau y mae'n rhaid i GBR eu cyflawni neu eu hwyluso
- Rôl gynghori arbenigol annibynnol gryfach mewn deddfwriaeth i fonitro perfformiad busnes GBR a chynghori'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban.

- Ymgymryd â swyddogaeth apeliadau mynediad newydd i roi hyder i weithredwyr cludo nwyddau a mynediad agored (gweler pennod 3 am fwy o fanylion)
- Cyngori Cyllidwyr ynghylch a yw cynlluniau busnes GBR yn effeithlon ac yn cyd-fynd â'u Datganiad o Amcanion a'u Datganiad o Gronfeydd sydd ar Gael (gweler pennod 4 am fwy o fanylion)

Bydd yr ORR hefyd yn cadw swyddogaethau presennol lle mae rhannau o'r system yn gweithio ar hyn o bryd neu lle mae diogelwch yn hanfodol, gan gynnwys:

- Ei rôl fel y rheoleiddiwr iechyd a diogelwch ar gyfer rheilffyrdd, gan gynnal y system sydd wedi arwain at reilffyrdd Prydain yn gyson ymhlith y rhai mwyaf diogel yn y byd
- Trwyddedu gweithredwyr, gorsafoedd, depos a rheolwyr seilwaith nad ydynt yn rhan o'r DU a rheoli'r drefn mynediad ar gyfer y rhwydwaith nad yw'n rhan o'r DU
- Rheoleiddio gwasanaethau trawsffiniol rhwng y DU a Ffrainc yn gyffredinol
- Gorfodi cyfraith cystadleuaeth ar yr un pryd â'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd (CMA) a gorfodi cyfraith defnyddwyr mewn perthynas â'r rheilffyrdd
- Parhau i gynhyrchu a chyhoeddi Ystadegau Rheilffyrdd Swyddogol achrededig gan y Swyddfa Ystadegau Gwladol ar gyfer y sector rheilffyrdd
- Gweithredu fel monitor priffyrdd ar gyfer ffyrdd strategol

Bydd gan yr ORR ddyletswyddau ychwanegol penodol

I gefnogi ei rôl newydd, bydd yr ORR yn ddarostyngedig i'r set symlach o ddyletswyddau cyffredinol a nodir uchod. Bydd hefyd yn cadw rhai dyletswyddau penodol i gyflawni ei rolau unigryw, er enghraifft:

- **Rhoi sylw i ganllawiau cyffredinol a gyhoeddir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth wrth arfer ei swyddogaethau diogelwch cyffredinol, ac eithrio mewn perthynas â gorfodi Deddf Iechyd a Diogelwch yn y Gwaith 1974 a'r rheoliadau cysylltiedig** – mae'r eithriad hwn er mwyn cadw annibyniaeth weithredol yr ORR wrth gyflawni ei orfodi diogelwch. Y ddyletswydd hon yw'r unig ddyletswydd yn y Bil Rheilffyrdd sy'n berthnasol i swyddogaethau diogelwch yr ORR a bydd yn sicrhau y gellir ystyried canllawiau a gyhoeddwyd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar draws diogelwch yn ogystal â swyddogaethau eraill yr ORR.
- **Rhoi sylw i ganllawiau a gyhoeddir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban wrth arfer swyddogaethau nad ydynt yn ymwneud â diogelwch** – bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban yn gyllidwyr GBR, sy'n golygu ei bod yn iawn bod yr ORR yn ystyried eu canllawiau. Bydd hyn yn sicrhau bod trefniadau datganoli presennol yn cael eu cynnal a bod yr ORR yn ystyried barn Gweinidogion yr Alban ar faterion sy'n ymwneud â'r Alban.
- **Hyrwyddo cystadleuaeth** – bydd cymhwyso dyletswydd bresennol yr ORR i hyrwyddo cystadleuaeth wrth ddarparu gwasanaethau rheilffordd yn cael ei

ddiwygio i sicrhau ei fod yn canolbwyntio ar farchnadoedd rheilffyrdd lle mae cystadleuaeth yn ychwanegu'r gwerth mwyaf yn y model newydd, er enghraifft yn y gadwyn gyflenwi. Ni fydd y ddyletswydd hon yn berthnasol i swyddogaeth apeliadau mynediad yr ORR, er mwyn sicrhau bod gwneud penderfyniadau mynediad yn parhau gyda GBR fel y meddwl cyfarwyddo a'i fod yn gallu rhedeg y rhwydwaith er budd y cyhoedd.

Mae gan yr ORR ddyletswyddau eraill a nodir mewn deddfwriaeth y bydd yn parhau i fod yn ddarostyngedig iddynt, fel y Ddyletswydd Twf – y mae'r llywodraeth wedi cyhoeddi cynlluniau'n ddiweddar i'w chryfhau a hefyd i ddarparu mwy o eglurder ynghylch beth mae twf yn ei olygu yn ymarferol i reoleiddwyr. Mae'r llywodraeth yn glir, fodd bynnag, na ddylai diwygio dyletswyddau'r ORR leihau ei allu i weithredu fel rheoleiddiwr effeithiol ar gyfer y rheilffyrdd neu ddarparu goruchwyliaeth effeithiol o GBR a'r rheilffyrdd ehangach. Y pwrpas yw sicrhau bod yr ORR wedi'i sefydlu i gyflawni ei rôl yn effeithiol yn y sector rheilffyrdd wedi'i ddiwygio.

Bydd yr ORR yn derbyn cyllid gan GBR

Rydym hefyd yn gwneud newid deddfwriaethol i sut y bydd swyddogaethau di-ddiogelwch yr ORR, fel rheoleiddio economaidd, yn cael eu hariannu. Mae hyn i ddisodli ffi drwydded Network Rail, sydd ar hyn o bryd yn ariannu'r rhan fwyaf o swyddogaethau rheilffordd di-ddiogelwch yr ORR, gyda ardoll statudol newydd ar GBR i dalu'r costau a achosir. Bydd rheolwyr seilwaith cyfagos (AIMs) fel High Speed 1, Seilwaith Gogledd Iwerddon a Llinellau Craidd y Cymoedd yn parhau i dalu ardoll fel y maent yn ei wneud heddiw. Mae'r newid hwn yn angenrheidiol i sicrhau bod yr ORR yn derbyn ffrwd ariannu sefydlog a diogel yn gyfreithiol sy'n annibynnol ar benderfyniadau cyllideb adrannol uniongyrchol, ac yn annibynnol ar drwydded GBR a gyhoeddwyd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, ond sydd hefyd yn adlewyrchu'r llifau ariannol o dan y model sector newydd.

Ni fydd gan yr ORR y pŵer i ddirwyo GBR mewn perthynas â'i drwydded

Gan y bydd GBR yn gwmni sy'n eiddo cyhoeddus sy'n goruchwyllo rheilffordd sy'n eiddo cyhoeddus yn bennaf, rydym yn bwriadu dileu pŵer yr ORR i ddirwyo GBR wrth orfodi'r drwydded GBR. Byddai dirwyon yn syml yn ailgylchu arian cyhoeddus ac yn peryglu ystumio cymhellion mewn ffyrdd sy'n tanseilio ei nodau bwriadedig. Bydd yr ORR yn dal i gadw pwerau gorfodi cadarn eraill i sicrhau cydymffurfiaeth GBR â'i drwydded, gan gynnwys cyhoeddi hysbysiadau gorfodi. Yn ogystal, bydd yr ORR yn cadw ei phwerau gorfodi iechyd a diogelwch, cyfraith defnyddwyr a chyfraith cystadleuaeth. Bydd yr ORR yn cadw'r gallu i roi dirwyon am dorri amodau trwydded gan drwyddedeion nad ydynt yn drwyddedigion GBR.

Bydd y rhan fwyaf o swyddogaethau defnyddwyr yr ORR yn symud i'r Corff Gwarchod Teithwyr

Fel rhan o'r Bil Rheilffyrdd, bydd y llywodraeth yn cryfhau Ffocws Trafnidiaeth i greu'r Corff Gwarchod Teithwyr i eirioli dros bob teithiwr a dal GBR yn gyfrifol am ddarparu gwasanaethau rhagorol iddynt. Mae'r llywodraeth yn glir y dylai'r corff gwarchod leihau darnio'r swyddogaethau presennol sy'n canolbwyntio ar deithwyr yn y diwydiant a dylid sefydlu llinellau atebolrwydd clir rhwng rolau Ysgrifennydd Trafnidiaeth, GBR, yr ORR a'r Corff Gwarchod Teithwyr. Yn y system newydd, rydym yn cynnig y bydd yr ORR yn gorfodi safonau defnyddwyr gofynnol, a osodir gan y corff gwarchod, y mae'n rhaid i weithredwyr

lynu wrthynt gan sicrhau profiad cyson i deithwyr ar draws y system gan gynnwys ar gyfer polisiau teithio hygyrch, trin cwynion, gwybodaeth i deithwyr, ac iawndal oedi. Gellir dod o hyd i fanylion llawn am swyddogaethau pob corff ym mhennod 2.

2. Llais annibynnol i deithwyr

Gofynnon ni

Cwestiwn 4 –

Beth yw eich barn ar swyddogaethau arfaethedig y corff gwarchod teithwyr newydd?

Cwestiwn 5 –

Pa un o'r dulliau fyddai orau i alluogi sefydlu'r corff gwarchod teithwyr newydd?

Cwestiwn 6 –

Pa un o'r opsiynau i sefydlu'r swyddogaeth Datrys Anghydfodau Amgen fel rhan o'r corff gwarchod teithwyr fyddai'n cyflawni'r canlyniad gorau i deithwyr yn eich barn chi?

Clywson ni

Cwestiwn 4

Derbynion ni gyfanswm o 604 o ymatebion i'r cwestiwn hwn. Roedd cefnogaeth sylweddol i swyddogaethau arfaethedig y Corff Gwarchod Teithwyr, gyda 69% o'r ymatebwyr yn cytuno â'r holl swyddogaethau arfaethedig. Roedd 16% o'r ymatebwyr yn gefnogol neu'n agored i'r syniad o gorff gwarchod ond nid oeddent yn cytuno â'r holl swyddogaethau arfaethedig neu roedd ganddynt awgrymiadau pellach. Dim ond 5% oedd yn anghytuno â'r cynnig yn gyfan gwbl ac ni fynegodd 10% o'r ymatebwyr farn.

Pwyntiau allweddol:

- Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion ar draws yr holl grwpiau yn cefnogi creu corff gwarchod cryf, annibynnol i eirioli dros deithwyr, ar yr amod bod ganddo ddigon o

adnoddau, annibyniaeth ar ddylanwad y llywodraeth, a ffocws clir ar wella profiad teithwyr. Y grwpiau mwyaf cefnogol oedd ymatebwyr unigol, grwpiau hawliau teithwyr a sefydliadau rheilffyrdd y sector preifat.

- Pwysleisiodd llawer o ymatebwyr fod yn rhaid i'r corff gwarchod gael awdurdod clir a phwerau gorfodi i sicrhau ei effeithiolrwydd. Heb y rhain, roedd pryder y byddai'n cael ei leihau i rôl gynghori gydag effaith gyfyngedig.
- Roedd rhai ymatebwyr yn anghytuno â swyddogaethau arfaethedig y corff gwarchod, gan nodi pryderon ynghylch aneffeithlonrwydd, biwrocratiaeth ddiangen, a gorgyffwrdd posibl â chyrff presennol fel yr ORR a Ffocws Trafnidiaeth. Awgrymodd rhai na fyddai creu'r corff gwarchod yn ychwanegu gwerth ac y gallai gymhlethu'r system bresennol. Mynegodd ymatebwyr unigol y safbwyntiau mwyaf amheus.
- Roedd rhai ymatebwyr hefyd yn dadlau dros wella rolau cyrff presennol fel Ffocws Trafnidiaeth neu'r ORR yn lle creu corff gwarchod newydd. Cynigiodd eraill atebion amgen, megis mecanweithiau goruchwyllo rhanbarthol neu leol.
- Tynnodd sawl ymateb sylw at yr angen i'r corff gwarchod ganolbwyntio ar hygyrchedd i deithwyr anabl a grwpiau agored i niwed eraill. Roedd yr awgrymiadau'n cynnwys pwerau gorfodi cryfach, monitro rhagweithiol, a mandad clir i fynd i'r afael â materion hygyrchedd ar draws y system.
- Roedd galwadau ar i'r corff gwarchod fabwysiadu dull aml-foddol, gan integreiddio goruchwyliaeth ar fysiau, tramiau, a dulliau trafndiaeth eraill i sicrhau profiad di-dor i deithwyr. Awgrymodd rhai hefyd gynnwys ystyriaethau cludo nwyddau o fewn cwmipas y corff gwarchod.

Cwestiwn 5

Ar gyfer Cwestiwn 5, rhoddodd cyfanswm o 605 o ymatebwyr farn ar ba ddull fyddai orau i alluogi sefydlu'r Corff Gwarchod Teithwyr. Roedd cefnogaeth sylweddol i'r corff gwarchod fod yn gynghorydd statudol â swyddogaethau rheoleiddio, gyda 66% o'r holl ymatebwyr yn cytuno â'r cynnig. Roedd 14% eisiau i'r corff gwarchod fod yn gynghorydd statudol yn unig. Nid oedd 20% yn cytuno â'r cynnig, nid oedd ganddynt farn, neu roeddent eisiau rhywbeth arall.

Pwyntiau allweddol:

- Roedd mwyafrif yr ymatebion yn gefnogol i'r Corff Gwarchod Teithwyr gael rôl ymgynghorydd statudol a rheoleiddio. Daeth y gefnogaeth yn eang gan wahanol grwpiau o ymatebwyr gan gynnwys unigolion, awdurdodau lleol, cwmnïau trên, sefydliadau rheilffyrdd a sefydliadau sector preifat eraill, hawliau teithwyr a grwpiau cynrychioliadol busnes, yn ogystal ag elusennau ac undebau llafur. Y thema gyffredin ymhlith y rhai a oedd yn cefnogi'r cynigion oedd y dylai'r corff gwarchod fod yn bwerus. Roedd gan bob grŵp ychydig o ymatebion nad oeddent yn cefnogi'r cynigion gan nodi pryderon ynghylch dyblygu swyddogaethau rhwng cyrff sydd eisoes yn bodoli.

- Fe wnaeth mwyafrif yr ymatebwyr gefnogi'r opsiwn ymgynghorydd statudol gyda swyddogaethau rheoleiddio ar gyfer y corff gwarchod. Roeddent yn credu y byddai'r dull hwn yn darparu ffordd strwythuredig ac effeithiol o reoli swyddogaethau rheoleiddio.
- Nododd nifer sylweddol o ymatebwyr y byddent yn hoffi i'r corff gwarchod gael y pŵer i ddwyn GBR i gyfrif a mynegodd awydd i'r corff gwarchod gael rôl goruchwyllo gref a mecanweithiau i sicrhau atebolrwydd.
- Dywedodd rhai ymatebwyr y dylai'r corff gwarchod fod yn annibynnol a chael pwerau gorfodi, gyda nifer fach eisiau iddo gael y gallu i sancsiynu a dirwyo gweithredwyr. Roedd yna hefyd ddewis am gorff gwarchod a all weithredu'n ymreolaethol a chymryd camau rhwymol pan fo angen.
- Nid oedd nifer fach o bobl yn ystyried bod angen newid ac roeddent yn pryderu ynghylch costau a dyblygu rôl yr ORR. Mae hyn yn adlewyrchu barn leiafrifol bod y system bresennol yn ddigonol, ac y gallai newidiadau fod yn gostus ac yn ddiangen.
- Cododd ychydig o ymatebwyr hefyd y mater o weithredwyr mynediad agored ac roeddent am gael sicrwydd y byddai'r corff gwarchod hefyd yn eu goruchwyllo.

Cwestiwn 6

Ar gyfer Cwestiwn 6, rhoddodd cyfanswm o 569 o ymatebwyr farn ar ba un o'r opsiynau i sefydlu'r swyddogaeth ADR fel rhan o'r Corff Gwarchod Teithwyr fyddai'n cyflawni'r canlyniad gorau i deithwyr. Cytunodd 24% â'r cynnig i drosglwyddo nawdd yr ORR o RO i'r corff gwarchod, tra bod 42% yn cefnogi trosglwyddo pwerau a swyddogaethau'r RO. Dywedodd 14% eu bod yn anghytuno â'r ddau opsiwn ac nid oedd gan 20% farn neu cynigiasant safbwyntiau amgen.

Pwyntiau allweddol:

- Cytunodd mwyafrif yr ymatebwyr naill ai â throsglwyddo nawdd y Swyddfa Rheilffyrdd neu ei phwerau i'r corff gwarchod. Cefnogodd y rhan fwyaf, yn enwedig ymatebwyr unigol, symleiddio'r system a rhoi'r cyfrifoldeb i'r corff gwarchod i fynd i'r afael â chwynion heb eu datrys, gan nodi y byddai hyn yn rhoi gwell gallu i'r corff gwarchod i yrru newid a gwneud y broses gwyno'n gyflymach ac yn symlach i deithwyr.
- Roedd y rhai a gefnogodd drosglwyddo nawdd y Swyddfa Rheilffyrdd yn bennaf yn credu y byddai'n lleihau aflonyddwch i deithwyr yn ystod y cyfnod pontio ac yn cynnal safon uchel ac annibyniaeth y gwasanaeth ADR presennol. Cafodd yr opsiwn hwn y gefnogaeth fwyaf gan gyrff y diwydiant rheilffyrdd, gan gynnwys y corff gwarchod presennol, Ffocws Trafnidiaeth.
- Anghytunodd rhai ymatebwyr â'r ddau opsiwn, gan nodi pryderon ynghylch annibyniaeth yr ombwdsmon, ychwanegu mwy o gyrff, a'r gost i drethdalwyr.

Ein hymateb

Sefydlu'r Corff Gwarchod Teithwyr

Mae'r dirwedd bresennol o hawliau, safonau ac iawndal teithwyr yn rhwystredig o gymhleth ac yn anodd ei lywio. Mae teithwyr sy'n delio â mynediad cyfyngedig at wasanaethau, oedi parhaus a chanslo yn ystod eu teithiau yn wynebu diffyg llwybrau clir i godi pryderon neu fecanweithiau dibynadwy i sicrhau newid. Felly, byddwn yn sefydlu corff gwarchod teithwyr pwerus i sicrhau bod corff effeithiol sy'n canolbwyntio ar deithwyr i gefnogi GBR a gweithredwyr eraill i ddarparu profiad rhagorol i deithwyr, gan gynnwys gwasanaethau mwy hygyrch, ac i fynd i'r afael â darnio tirwedd defnyddwyr rheilffyrdd bresennol. Er y bydd GBR yn berchen ar ei berthynas â theithwyr ac yn gyfrifol am ddarparu gwasanaethau rhagorol i deithwyr o'r cychwyn cyntaf, bydd y corff gwarchod yn:

- Cyngori a chefnogi GBR i helpu i lunio ei gynnig i deithwyr a chynghori Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar fuddiannau ac anghenion teithwyr
- Monitro profiad teithwyr ar draws gwasanaethau rheilffordd ym Mhrydain Fawr
- Taflu goleuni ar unrhyw faterion y mae teithwyr yn eu hwynebu, gan godi materion parhaus sy'n effeithio ar brofiad teithwyr yn fwy ffurfiol gyda GBR, gweithredwyr eraill a'r ORR
- Dwyn GBR a gweithredwyr eraill i gyfrif am ba mor dda y maent yn cyflawni ar gyfer pob teithiwr

Ni fydd y Corff Gwarchod Teithwyr yn gorff newydd ond bydd yn cael ei sefydlu o Ffocws Trafnidiaeth drwy drosglwyddo nawdd yr ORR a'r rhan fwyaf o swyddogaethau defnyddwyr yr ORR iddo. Bydd hyn yn helpu i symleiddio'r dirwedd defnyddwyr rheilffyrdd sydd wedi'i rhannu ar hyn o bryd, yn unol ag uchelgeisiau'r llywodraeth i greu gwladwriaeth fwy ystwyth, a sicrhau bod pob teithiwr yn cael ei gynrychioli'n fwy effeithiol. Bydd hefyd yn creu llinellau atebolrwydd cliriach, fel bod teithwyr yn gwybod i ble i fynd pan fydd problemau'n codi a gallant fod yn hyderus bod ganddynt lais pwerus yn y sector yn sefyll drostynt. Yn ogystal, byddwn yn ehangu ar bwerau rheilffyrdd presennol Ffocws Trafnidiaeth mewn deddfwriaeth i sicrhau bod y corff gwarchod yn ddigon pwerus ac yn gallu ceisio gwelliannau gan weithredwyr lle bo angen. Mae hyn yn cynnwys pwerau ymchwilio gwell fel y gall y corff gwarchod ofyn am wybodaeth gan weithredwyr mewn modd amserol. Ystyriwyd hefyd greu corff cwbl newydd neu ei sefydlu o'r ORR. Fodd bynnag, dewiswyd ein dull am y rhesymau allweddol canlynol:

- Mae Ffocws Trafnidiaeth eisoes yn gorff gwarchod teithwyr cydnabyddedig ac annibynnol, ac mae ei werthoedd diwylliannol yn cyd-fynd yn agos â'r ffocws unfrydol ar deithwyr a ddymunir gan y corff newydd. Bydd ehangu ei bwerau a dod â swyddogaethau defnyddwyr eraill i'w gylch gwaith yn cynnal y corff gwarchod sydd eisoes wedi'i sefydlu ac yn rhoi mwy o bŵer iddo eiriol dros deithwyr.
- Mae gan Ffocws Trafnidiaeth bwerau ac arbenigedd presennol i asesu a chyhoeddi gwybodaeth am berfformiad rheilffyrdd Prydain, ymchwilio i faterion sy'n effeithio ar deithwyr a gwneud argymhellion ar gyfer gwelliannau. Bydd y pwerau hyn yn cael eu cryfhau ymhellach trwy'r Bil Rheilffyrdd.

- Adeiladu'r corff gwarchod allan o Ffocws Trafnidiaeth yw'r dull cyflymaf i'w weithredu a bydd ganddo'r effaith isaf o ran trosglwyddo staff ac asedau eraill.
- Mae Ffocws Trafnidiaeth eisoes yn aml-foddol, gan ganiatáu i'r corff gwarchod gael mynediad at y swyddogaethau hyn o'r cychwyn cyntaf. Mae hyn yn arbennig o bwysig gan fod teithwyr yn aml yn defnyddio mwy nag un dull trafndiaeth wrth wneud eu teithiau. Felly, mae'r corff gwarchod yn gallu cymryd golwg fwy cyfannol ar yr heriau y mae teithwyr yn eu hwynebu, ymchwilio i faterion ac eiriol dros welliannau ar gyfer teithiau traws-foddol.
- Byddai creu corff newydd a throsglwyddo mwy o staff ac asedau iddo yn gofyn am lawer mwy o amser, adnoddau ac yn golygu mwy o gost. Oherwydd cwmplas y Bil, ni fyddem yn gallu trosglwyddo swyddogaethau Ffocws Trafnidiaeth mewn dulliau nad ydynt yn reilffyrdd chwaith, a fyddai'n creu darnio pellach o dirwedd defnyddwyr trafndiaeth.
- Hyd nes y cyflwynir y Bil Rheilffyrdd ac yn ystod y cyfnod pontio dilynol, bydd Ffocws Trafnidiaeth yn parhau i weithredu nes bod ei bwerau a'i swyddogaethau newydd wedi'u sefydlu'n llawn ochr yn ochr â GBR, gan ddarparu parhad i deithwyr.

Cododd sawl ymatebydd bryderon ynghylch a fyddai'r corff gwarchod yn ddigon annibynnol ar y diwydiant a'r llywodraeth i fynegi ei farn yn rhydd ar berfformiad rheilffyrdd sy'n eiddo cyhoeddus. Mae sicrhau ei annibyniaeth yn hanfodol. Er ein bod yn cydnabod bod Ffocws Trafnidiaeth fel corff cyhoeddus anadrannol (NDPB) yn derbyn cyllid gan y llywodraeth, mae'n penderfynu'n annibynnol ar ei anghenion cyllido i gyflawni ei ddyletswyddau statudol (a fydd yn cynyddu wrth iddo ymgymryd â rôl gwarchod ehangach). Mae'r gofynion hyn yn cael eu cymeradwyo gan Fwrdd a Chadeirydd a benodir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth. Fel rhan o'i ddosbarthiad NDPB, mae Ffocws Trafnidiaeth yn cael ei ariannu trwy grant cymorth gan y llywodraeth, ac nid yw'r Adran Drafndiaeth yn arfer rheolaethau manwl dros wariant o ddydd i ddydd. Felly, er bod Ffocws Trafnidiaeth yn cael ei noddi gan yr Adran, mae ei weithrediadau a'i lunio polisïau yn parhau i fod yn annibynnol. Bydd yr annibyniaeth hon yn cael ei chadw wrth iddo drawsnewid i'w rôl newydd.

Bydd y corff gwarchod yn cwmpasu'r holl wasanaethau rheilffordd cenedlaethol sydd ar hyn o bryd o fewn cwmplas Ffocws Trafnidiaeth, gan gynnwys gwasanaethau mynediad agored. Ar hyn o bryd mae Ffocws Trafnidiaeth yn ymgysylltu â phob gweithredwr mynediad agored ar rwydwaith Prydain Fawr a chyda rhai grwpiau sy'n berchen. Yr eithriad i hyn yw gwasanaethau Eurostar, sy'n cael eu goruchwyllo'n bennaf gan London TravelWatch. Mae hyn yn cynnwys cyfarfodydd dwyochrog, rhoi adborth ar brofiad teithwyr pan fo'n berthnasol, a rhannu data a chyhoeddiadau. Mae gweithredwyr mynediad agored hefyd wedi'u cynnwys mewn arolygon defnyddwyr perthnasol. Er na fydd hyn yn orfodol mewn deddfwriaeth, rydym yn disgwyl y bydd yr ymgysylltiad hwn yn parhau wrth i Ffocws Trafnidiaeth drawsnewid i fod y corff gwarchod cryfach.

Bydd y corff gwarchod hefyd yn gosod rhai safonau profiad teithwyr a fydd yn cael eu rhoi i weithredwyr mewn trwyddedau, bydd hyn yn berthnasol i bob gweithredwr trên teithwyr trwyddedig a gweithredwr gorsaf. Galwodd rhai ymatebion hefyd am gynnwys gwasanaethau cludo nwyddau yng nghylch gwaith y corff gwarchod. Fodd bynnag, nid ydym yn ystyried ei bod yn briodol i gorff gwarchod teithwyr gwmpasu gwasanaethau cludo nwyddau rheilffordd hefyd, gan fod anghenion y ddau grŵp cleientiaid hyn yn wahanol ac weithiau'n cystadlu. Bydd yr ORR yn gweithredu fel corff apelio cadarn ac

annibynol ar gyfer gweithredwyr gan gynnwys cludo nwyddau rheilffordd i sicrhau mynediad teg a thryloyw i'r rhwydwaith. Bydd y targed twf cludo nwyddau rheilffordd, dyletswydd cludo nwyddau GBR, ac atebolrwydd am gludo nwyddau ar Fwrdd GBR yn sicrhau bod buddiannau'r sector cludo nwyddau yn cael eu hystyried a'u hyrwyddo'n briodol ochr yn ochr â buddiannau teithwyr.

Swyddogaethau'r Corff Gwarchod Teithwyr

Tra ein bod yn sefydlu'r corff gwarchod o Ffocws Trafnidiaeth, bydd y Bil Rheilffyrdd yn ehangu ei bwerau i sicrhau ei fod yn gallu dwyn GBR a gweithredwyr eraill i gyfrif.

Corff Gwarchod

Bydd y corff gwarchod yn cwmpasu pob gwasanaeth rheilffordd o fewn ei gylch gwaith ac yn chwarae rhan bwysig wrth ddwyn gweithredwyr rheilffyrdd i gyfrif am ba mor effeithiol y maent yn darparu ar gyfer pob teithiwr. Bydd yn gwneud hyn trwy fonitro profiad teithwyr, ymchwilio i faterion sy'n dod i'r amlwg, a goruchwyllo ADR i nodi materion ailadroddus a themâu cyffredin.

Fel y mae Ffocws Trafnidiaeth yn ei wneud heddiw, bydd yn gallu cynnal ymchwil i brofiad teithwyr ac ymchwilio i faterion gan ddefnyddio pwerau casglu gwybodaeth cryfach. Bydd yn tynnu ar ffynonellau data a deallusrwydd ychwanegol gan gynnwys ffynonellau mynediad agored i ddarparu dealltwriaeth gyfannol o brofiad teithwyr rheilffordd. Bydd yn sicrhau bod materion a blaenoriaethau teithwyr a nodwyd yn cael eu codi trwy gyngor i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth, GBR, ac unrhyw weithredwyr a chyrrff rheilffordd perthnasol eraill, gan annog camau gweithredu i fynd i'r afael â nhw. Gall y ddeialog uniongyrchol hon â gweithredwyr a chyrrff allweddol y diwydiant hefyd gynnwys tynnu sylw at feysydd o bryder neu ddiddordeb, cyhoeddiadau o ymchwil y corff gwarchod, a gwaith dadansoddi fel bod y diwydiant yn cael y wybodaeth ddiweddaraf yn rheolaidd ar sut mae'r rhwydwaith yn perfformio i deithwyr. Gallai'r corff gwarchod hefyd alw GBR a gweithredwyr eraill i gyfarfodydd cyhoeddus i drafod eu perfformiad, darpariaeth y byddwn yn ystyried ei chynnwys mewn trwyddedau gweithredwyr yn amodol ar ymgynghori pellach. Bydd deddfwriaeth yn rhoi'r hawl benodol i'r corff gwarchod:

- Pwerau i ymchwilio i unrhyw fater sy'n ymwneud â darparu gwasanaethau teithwyr rheilffordd neu orsaf, ac eithrio lle mae darparu'r gwasanaethau hynny'n gyfan gwbl o fewn Ardal Rheilffordd Llundain lle mae gan London TravelWatch y prif gyfrifoldeb i ymchwilio. Pan fydd mater yn effeithio ar wasanaethau o fewn ac y tu allan i Ardal Rheilffordd Llundain, rhaid i'r corff gwarchod weithio gyda London TravelWatch i sicrhau bod buddiannau teithwyr yn cael eu cynrychioli yn y ffordd fwyaf effeithiol.
- Pwerau i gael unrhyw wybodaeth y mae'n ei hystyried yn angenrheidiol yn ystod ymchwiliad gan ddarparwyr a gweithredwyr gwasanaethau teithwyr rheilffordd a gorsaf at ddiben cynnal yr ymchwiliad. Rhaid i'r gweithredwr ddarparu'r wybodaeth o fewn cyfnod rhesymol a bennir gan y corff gwarchod.
- Y gallu i gyfeirio diffyg cydymffurfiaeth at yr ORR ar gyfer camau gorfodi posibl.
- Y gallu i wneud sylwadau i unrhyw un y mae'n ei ystyried yn briodol at ddiben cyflawni datrysiad boddhaol i ymchwiliad.

- Y gallu i adrodd ar ei ganfyddiadau'n gyhoeddus a rhannu copi o'r adroddiad gyda'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth, Gweinidogion Cymru a'r Alban, GBR, neu unrhyw berson arall y mae'n ei ystyried yn addas.

Ar hyn o bryd, mae llawer o deithwyr, yn enwedig pobl anabl, yn ei chael hi'n gymhleth ac yn ddryslyd codi materion pan nad yw pethau'n mynd yn dda, ac yn cael llinellau atebolrwydd yn amwys. Mae'r angen i gryfhau monitro a gorfodi safonau presennol a gwneud yn glir ble a sut i gyflwyno cwynion, wedi'i godi fel maes gwella allweddol. Mae adroddiad y Pwyllgor Dethol ar Drafnidiaeth, [Mynediad wedi'i Wrthod: hawliau yn erbyn realiti ym maes mynediad pobl anabl at drafnidiaeth](#), yn tanlinellu pwysigrwydd mynd i'r afael â hyn. Felly, bydd rhan graidd o swyddogaeth y corff gwarchod hefyd yn ddyletswydd benodol ar hygyrchedd. Bydd y corff gwarchod yn monitro'n benodol sut mae gwasanaethau'n cael eu darparu i bobl anabl (er enghraifft, trwy gasglu gwybodaeth trwy arolygon a data cwynion) a disgwylir iddo ymgysylltu'n uniongyrchol â rhanddeiliaid hygyrchedd a theithwyr anabl i gael cipolwg ar faterion parhaus y bydd yn eu codi gyda gweithredwyr i geisio gwelliannau.

Ni fydd y corff gwarchod yn disodli unrhyw gyrff hygyrchedd presennol na chynghorwyr statudol fel DPTAC. Er nad ydym yn gorfodi cynrychiolaeth benodol ar ei fwrdd mewn deddfwriaeth, rydym wedi ymrwmo i barhau â'r gynrychiolaeth anabl a geir ar hyn o bryd ar fwrdd Ffocws Trafnidiaeth. Rhaid i'r corff gwarchod ystyried anghenion amrywiol pob teithiwr a disgwylir iddo ymgysylltu â sefydliadau perthnasol wrth gyflawni'r ddyletswydd hon. Bydd y ddyletswydd benodol newydd hon yn sicrhau bod gan deithwyr anabl eiriolwr cryf yn y rheilffyrdd a all ysgogi gwelliannau ar eu rhan.

Ymgynghorydd Statudol

Yn ogystal â swyddogaethau a phwerau presennol Transport Focus, bydd y corff gwarchod yn cael ei rymuso i ddod yn ymgynghorydd statudol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth a GBR. Bydd hefyd yn gallu cynghori cyrff rheilffyrdd eraill, gweithredwyr, a Llywodraethau Datganoledig lle bo'n briodol neu os gofynnir iddo. Bydd yn cynghori'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar flaenoriaethau teithwyr gan gynnwys ar bolisïau a strategaethau sy'n effeithio ar deithwyr - er enghraifft, y Cynllun Trethiant Hir (pennod 1) a blaenoriaethau ar gyfer cyfnodau ariannu (pennod 4). Bydd yn cynghori'r Llywodraeth Reolaidd ar ei pholisïau a'i strategaethau sy'n effeithio ar deithwyr gan gynnwys cynlluniau busnes, cynlluniau ar gyfer rheoli uwchraddiadau ac aflonyddwch gwasanaeth, a siarteri a pholisïau teithwyr. Disgwylir i'r Llywodraeth Reolaidd ystyried cyngor y corff gwarchod.

Swyddogaethau rheoleiddiol - gosod safonau a gorfodi

Dangosodd yr ymatebion i'r ymgynghoriad gefnogaeth gref i'r corff gwarchod gael rôl reoleiddio yn ogystal â'i swyddogaethau ymgynghorydd statudol a chorff gwarchod. Felly mae'r llywodraeth wedi penderfynu bwrw ymlaen â'r dull hwn a rhoi'r gallu i'r corff gwarchod osod safonau. Er mwyn i'r corff gwarchod allu ystyrlon i godi safonau i bob teithiwr, rydym yn ystyried ei bod yn bwysig iddo gael mewnbwn pan fydd safonau profiad teithwyr gofynnol yn cael eu datblygu, gan gydbwyso uchelgais â realiti gweithredol ac ariannol hefyd. Felly, rydym yn credu mai'r dull gorau yw trosglwyddo datblygu a monitro safonau sy'n gysylltiedig â phrofiad teithwyr o'r ORR i'r corff gwarchod.

Yn ymarferol, mae hyn yn golygu y gall y corff gwarchod ddiwygio neu ddatblygu canllawiau a chodau ymarfer yn erbyn amodau trwydded defnyddwyr, a fydd yn destun

ymgyngoriad cyhoeddus, ym meysydd polisiau teithio hygyrch, gwybodaeth i deithwyr, cwynion ac iawndal oedi. Gallai'r broses hon weithio yn y ffordd ganlynol:

- **Datblygu ac ymgynghori ar safonau:** os yw'r corff gwarchod yn dymuno diweddarau'r codau ymarfer a'r canllawiau cyfredol, rhaid iddo ymgynghori yn unol â hynny. Bydd yn cynnwys yr ORR a'r Adran Trafnidiaeth yn y broses yn gyntaf cyn ceisio cyngor arbenigol DPTAC ac ymgynghori â rhanddeiliaid perthnasol fel y mae'r ORR yn ei wneud heddiw. Dylid ystyried yr adborth pan fydd yn cwblhau'r cynnig.
- **Cydsyniad yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth a'r ORR:** rhaid i'r corff gwarchod geisio caniatâd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth fel cyhoeddwr trwyddedau GBR a'r ORR fel cyhoeddwr trwyddedau eraill ar y codau ymarfer/canllawiau wedi'u diweddarau. Mae hyn er mwyn sicrhau bod y gwelliannau arfaethedig yn fforddiadwy ac yn orfodadwy. Rhaid i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth a'r ORR ystyried a oes angen diweddariadau mewn amodau trwydded, trafod gyda'r corff gwarchod lle bo angen a'i hysbysu am yr amodau trwydded terfynol y cytunwyd arnynt a osodwyd.
- **Cyhoeddi a monitro cydymffurfiaeth:** os yw amodau'r drwydded wedi'u diweddarau, bydd y corff gwarchod yn cyhoeddi'r safonau wedi'u diweddarau ar ei wefan ac mae'n gyfrifol am fonitro parhaus cydymffurfiaeth GBR a gweithredwyr â nhw. Bydd yn ystyried data cydymffurfiaeth craidd a gesglir ac a ddarperir gan yr ORR. Gall hefyd ddilyn materion trwy ofyn am ragor o wybodaeth neu ymchwilio i faterion lle bo angen.
- **Camau gweithredu cyn gorfodi:** gall y corff gwarchod annog cydymffurfiaeth ag amodau trwydded cyn unrhyw gamau gorfodi ffurfiol drwy gyhoeddi data perfformiad, ymgysylltu'n uniongyrchol â gweithredwyr, gofyn am wybodaeth a chynlluniau gwella, a thrwy gyhoeddi rhybuddion o atgyfeiriad posibl at yr ORR ar gyfer camau gorfodi.
- **Gorfodi (os oes angen):** os yw'r corff gwarchod wedi defnyddio pob llwybr i geisio cydymffurfiaeth, gall gyfeirio achosion at yr ORR i'w gorfodi. Byddai'r ORR yn ystyried pob achos ar sail unigol ac yn penderfynu ar gamau gweithredu priodol. Rhaid iddo roi gwybod i'r corff gwarchod am ei benderfyniad a'i ganlyniadau.

Bydd y broses hon yn sicrhau y gall y corff gwarchod godi safonau a hyrwyddo gwelliannau i deithwyr, gan gael llais pwerus ond cymesur yn y diwydiant. Rydym yn cydnabod bod llawer o ymatebwyr wedi galw am i'r corff gwarchod gael pwerau gorfodi yn ogystal â phwerau rheoleiddio. Fodd bynnag, bydd yr ORR yn parhau i fod yn rheoleiddiwr diogelwch y sector a bydd yn cadw pwerau i fonitro a gorfodi trwydded GBR, gan gynnwys amodau ar brofiad teithwyr, ac felly bydd yn dal pwerau gorfodi mewn perthynas â'i swyddogaethau. Byddai rhoi pwerau gorfodi i ddau gorff ar wahân yn peri risg uchel o ddyblygu a gorfodi anghyson, sy'n creu risg o ddarnio ychwanegol ac nid yw'n unol ag uchelgais y llywodraeth i greu gwladwriaeth fwy ystwyth. Felly, rydym yn credu y bydd un gorfodwr sector yn fwy effeithiol, yn darparu eglurder a hyder i weithredwyr a llinellau atebolrwydd clir. Mae gan yr ORR fel y rheoleiddiwr presennol y profiad perthnasol a'r mynediad at wybodaeth sydd ei hangen i fod yn orfodwr effeithiol a theg.

Datrysiad Anghydfodau Amgen (ADR)

Heddiw, os nad yw teithwyr yn derbyn y safon ddisgwyliedig o brofiad ynghylch gwasanaeth trên neu orsaf, yn y lle cyntaf dylent gysylltu â'r gweithredwr yn uniongyrchol. Gall gweithredwyr helpu gyda phroblemau fel iawndal am oediadau, archebion, neu wasanaethau trên a chyfleusterau gorsaf. Os na ellir datrys y gŵyn yn foddhaol, gall teithiwr ddefnyddio'r gwasanaeth ADR ac apelio yn erbyn eu hachos i'r RO (y darparwr gwasanaeth ADR presennol), a all asesu'r gŵyn o safbwynt annibynnol a gwneud penderfyniadau sy'n rhwymol ar y darparwr gwasanaeth. Os nad yw cwyn yn bodloni meini prawf cymhwysedd yr Ombwdsmon, byddant yn trosglwyddo'r gŵyn i Ffocws Trafnidiaeth a London TravelWatch, a all adolygu cwynion a, lle bo'n briodol, dilyn materion ar ran teithwyr. Bydd y broses sylfaenol hon yn parhau heb ei newid yn y model newydd.

Nododd yr ymgynghoriad ddau opsiwn ar gyfer dyfodol y gwasanaeth ADR ar gyfer reilffyrdd teithwyr. Trosglwyddo nawdd contract y RO i'r corff gwarchod, neu roi pwerau perthnasol i'r corff gwarchod ei hun mewn deddfwriaeth i'w wneud yn wasanaeth ADR. Er bod y rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn cefnogi trosglwyddo pwerau ADR i'r corff gwarchod, trosglwyddo nawdd y RO oedd yr opsiwn symlaf gyda'r aflonyddwch lleiaf i brofiad y teithiwr fel yr amlinellwyd yn y ddogfen ymgynghori. Cefnogwyd hyn gan gyrff allweddol yn y diwydiant gan gynnwys y RO, Ffocws Trafnidiaeth, a'r RDG. Ar ôl dadansoddi'r ystod o adborth i'r ymgynghoriadau yn fanwl, rydym yn ystyried mai dyma'r opsiwn mwyaf dymunol am y rhesymau canlynol:

- Mae'r gwasanaeth presennol yn addas at y diben a gwneir penderfyniadau ar anghydfodau gan staff sydd wedi'u hyfforddi'n gyfreithiol, sy'n rhoi sicrwydd a hyder i deithwyr a gweithredwyr fod anghydfodau'n cael eu trin yn deg ac yn gywir.
- Rydym yn cydnabod bod gan y RO brofiad ac arbenigedd penodol i reilffyrdd a'r broses ADR a gall hyrwyddo rhannu arferion gorau ar draws sectorau.
- Mae nawdd yn helpu i gadw natur ddiduedd y gwasanaeth ADR. Ar hyn o bryd mae'r RO yn annibynnol ar ei noddwr ac mae ganddo strwythur llywodraethu annibynnol lle mae rôl y noddwr yw monitro ei berfformiad yn erbyn amcanion y cytunwyd arnynt i sicrhau safonau uchel o wasanaeth i bob defnyddiwr. Mae'r penderfyniadau y mae'r RO yn eu gwneud yn rhwymol; felly mae didueddrwydd a niwtraliaeth rhwng teithwyr a gweithredwyr yn allweddol i ddatrys anghydfodau'n deg. Mae hyn yn sicrhau bod teithwyr yn cyflawni atebion teg tra bydd gofyn i weithredwyr roi iawndal rhesymol. Bydd gan y corff gwarchod ffocws unfrydol ar deithwyr, yn briodol, a byddai'n anoddach iddo gyflawni'r didueddrwydd gofynnol pe bai'n dod yn ombwdsmon ei hun.
- Mae'r RO wedi'i achredu gan y Sefydliad Safonau Masnach Siartredig a Chymdeithas yr Ombwdsmon, sy'n golygu ei fod yn bodloni'r safonau uchel y gellir eu disgwyl gan ddarparwr gwasanaeth ADR. Nid ydym yn disgwyl y gallai'r corff gwarchod ennill achrediad Cymdeithas yr Ombwdsmon gan na fyddai'n bodloni'r trothwy uchel o ddidueddrwydd a gwrthrychedd. Felly, byddai'r nawdd yn cadw statws annibynnol presennol y cynllun.
- Nid oes unrhyw fudd clir y gallai teithwyr na gweithredwyr ei brofi o ganlyniad i fabwysiadu'r dull mwy heriol o wneud y corff gwarchod ei hun yn wasanaeth ADR. Er y byddai darpariaeth y gwasanaeth ADR yn debyg i deithwyr o dan y ddau opsiwn, byddai'n anoddach sicrhau ei ddidueddrwydd pe bai'n cael ei ddarparu gan y corff gwarchod yn uniongyrchol yn hytrach na thrwy nawdd yr ombwdsmon.

Mae datrys anghydfodau yn canolbwyntio'n helaeth ar gynhyrchu mewnwelediadau i faterion parhaus ar draws y diwydiant. Gall y ddau ddull, trosglwyddo nawdd a throsglwyddo pwerau, sicrhau bod cyfleoedd i wella yn cael eu nodi a'u defnyddio gan y corff gwarchod i yrru safonau. Rydym hefyd yn credu bod cyfleoedd i wella presenoldeb yr ombwdsmon sy'n wynebu teithwyr a darparu profiad 'un drws ffrynt' wedi'i optimeiddio i deithwyr, gan sicrhau'r daith gliriaf posibl ar gyfer cwynion heb eu datrys. Felly, rydym yn credu y bydd trosglwyddo'r nawdd yn cyflawni ateb lle mae teithwyr yn ei chael hi'n hawdd cysylltu â'r corff gwarchod fel gwasanaeth sy'n wynebu teithwyr (neu'r ombwdsmon yn uniongyrchol) gydag unrhyw faterion y maent yn eu hwynebu, gyda'r sicrwydd y bydd anghydfodau'n cael eu datrys gan ombwdsmon annibynnol ac achrededig.

Swyddogaethau eraill

Galwodd rhai ymatebwyr hefyd am rolau mwy penodol mewn meysydd fel diogelwch personol, diogelwch yn ehangach, amserlennu, llwybrau a phrisiau. Nid ydym yn rhoi rolau penodol i'r corff gwarchod yn y meysydd hyn am sawl rheswm. Yn gyntaf, mae diogelwch gweithredol y rheilffordd yn gyfrifoldeb yr ORR a bydd yn parhau i fod felly, gan gydnabod ei hanes cryf a'i arbenigedd fel rheoleiddiwr diogelwch annibynnol blaenllaw yn y byd. Er nad yw wedi'i nodi mewn deddfwriaeth, gall Transport Focus ymchwilio i feysydd diogelwch personol, ac nid ydym yn bwriadu nodi hyn mewn deddfwriaeth gan nad oes angen pwerau penodol ar y corff gwarchod i gynnal ymchwil nac ymchwiliadau ar faterion diogelwch personol. Mae prisiau, llwybrau ac amserlenni yn faterion gweithredol a pholisi sy'n cael eu gosod ar hyn o bryd gan yr Adran Drafnidiaeth, Network Rail a gweithredwyr. Gall y corff gwarchod, fel rhan o'i rôl gynghori, fwydo blaenoriaethau a materion allweddol teithwyr i mewn pan wneir penderfyniadau, ond rhaid i'r ddeddfwriaeth aros yn ddigon hyblyg ac ni fydd yn enwi'r rhain fel meysydd penodol.

Datganoli, gwasanaethau lleol a rhanbarthol

Mae Ffocws Trafnidiaeth, yr RO, a'r ORR i gyd yn cwmpasu'r gwasanaethau rheilffordd ledled Prydain Fawr yn eu cylch gwaith, gan gynnwys gwasanaethau datganoledig yn Lloegr (ac eithrio swyddogaethau'r corff gwarchod yn Llundain, sy'n cael eu cynnwys gan London TravelWatch), yr Alban a Chymru. Ni fydd hyn yn newid a bydd y corff gwarchod yn parhau i gwmpasu pob gwasanaeth rheilffordd ym Mhrydain Fawr gyda nifer gyfyngedig o eithriadau fel y nodir isod.

Fel yr ORR heddiw, bydd y corff gwarchod yn gosod safonau sy'n ymwneud â phrofiad teithwyr, y mae'n rhaid i bob gweithredwr trwyddedig gydymffurfio â nhw, gan gynnwys gweithredwyr rheilffordd datganoledig. Bydd y corff gwarchod hefyd yn monitro cydymffurfiaeth a gall ymgysylltu'n uniongyrchol â gweithredwyr nad ydynt yn cydymffurfio â'r safonau'n foddhaol. Fodd bynnag, bydd unrhyw gamau gorfodi am ddiffyg cydymffurfio yn dal i gael eu cymryd gan yr ORR. Ffocws Trafnidiaeth yw'r corff gwarchod teithwyr rheilffordd presennol ac mae'n cwmpasu pob gwasanaeth ym Mhrydain Fawr ac eithrio gwasanaethau rheilffordd rhyngwladol a gwasanaethau sy'n gweithredu o fewn [Ardal Rheilffordd Llundain](#). Bydd y rhain yn parhau i gael eu cynnwys gan London TravelWatch. Mae'r RO hefyd eisoes yn cwmpasu pob gweithredwr datganoledig, gan gynnwys gwasanaethau rheilffordd Transport for London (TfL), sy'n golygu y bydd y swyddogaeth ADR ledled Prydain Fawr heb eithriadau. Felly, mae'r Corff Gwarchod Teithwyr wedi'i osod i fod yn gorff ledled Prydain Fawr.

Bydd sicrhau cynrychiolaeth ddigonol o wasanaethau datganoledig yn hanfodol. Mae Ffocws Trafnidiaeth yn cael ei arwain gan Fwrdd o gyfarwyddwyr anweithredol, gan

gynnwys aelodau ar gyfer yr Alban, Cymru a Llundain a benodir gan y llywodraethau priodol a Chynulliad Llundain. Ar hyn o bryd, penodiadau statudol yw'r rhain a byddant yn cael eu cadw yn y Mesur Rheilffyrdd. Er ei bod yn bwysig bod y corff gwarchod yn ymwybodol o anghenion lleol ledled y wlad ac yn eu hystyried, ni fyddwn yn ychwanegu mwy o benodiadau statudol at ei fwrdd i sicrhau bod hyblygrwydd i gael y cyfansoddiad a'r maint cywir ar y bwrdd.

Ar hyn o bryd mae gan Ffocws Trafnidiaeth ddull rhanbarthol o ymgysylltu, gyda rheolwyr ymgysylltu yn gyfrifol am bob rhanbarth yn Lloegr, a dau Uwch Reolwr Ymgysylltu yn gyfrifol am yr Alban a Chymru. Er na fydd y rolau hyn yn cael eu gosod mewn deddfwriaeth i ganiatáu hyblygrwydd yn y sefydliad, rydym yn disgwyl i'r berthynas ddwyffordd hon ag awdurdodau lleol a rhanbarthol, gan gynnwys grwpiau rheilffyrdd cymunedol, barhau.

London TravelWatch

Roedd sawl ymateb yn ceisio eglurder ynghylch rôl London TravelWatch ochr yn ochr â'r corff gwarchod. London TravelWatch yw'r corff gwarchod trafndiaeth statudol ar gyfer pob teithiwr yn Ardal Rheilffordd Llundain. Mae'n cynrychioli buddiannau teithwyr sy'n defnyddio holl wasanaethau TfL, yn ogystal â gwasanaethau rheilffordd rhyngwladol sy'n gwasanaethu Llundain. Mae'n gweithio ochr yn ochr â'r RO, sy'n darparu gwasanaethau ADR sy'n cwmpasu holl wasanaethau rheilffordd Llundain (gan gynnwys Llinell Elizabeth a London Overground) a'u gorsafoedd. Mae'r llywodraeth yn cydnabod y rôl y mae London TravelWatch yn ei chwarae wrth hyrwyddo buddiannau pobl sy'n teithio ar draws pob dull o rwydwaith trafndiaeth integredig Llundain, ac nid yw'n bwriadu newid ei phwras, ei rôl na'i gylch gwaith fel rhan o'r Bil Rheilffyrdd.

Sylwodd rhai ymatebwyr fod y ffin bresennol rhwng cylchoedd gwaith daearyddol London TravelWatch a Ffocws Trafnidiaeth yn ychwanegu cymhlethdod a dryswch at y broses gwyno. Nodwn y pryderon hyn ond sylwn fod London TravelWatch a Ffocws Trafnidiaeth yn cydweithio'n agos ar faterion trawsffiniol i sicrhau bod y sefydliad priodol yn delio â chwynion. Disgwylwn i hyn barhau wrth i Ffocws Trafnidiaeth ddod yn gorff gwarchod.

Bydd London TravelWatch yn parhau i gael llais ar faterion a allai effeithio ar rwydwaith trafndiaeth Llundain. Bydd gofyn i'r Corff Gwarchod Teithwyr ymgynghori â chyrff priodol pan fydd yn gosod safonau sy'n ymwneud â phrofiad teithwyr, gan ddarparu'r sail i ymgynghori â London TravelWatch. Rydym hefyd yn bwriadu ehangu pwerau a dyletswyddau gwarchod ymchwiliol a rhannu gwybodaeth London TravelWatch ar gyfer y rheilffyrdd i gyd-fynd â'r pwerau newydd i'r corff gwarchod er mwyn sicrhau bod gan deithwyr Llundain yr un lefel o ddiogelwch a diriaeth i ddefnyddwyr â'r rhai yng ngweddill y DU. Bydd y llywodraeth yn parhau i weithio gydag Awdurdod Llundain Fwyaf a London TravelWatch wrth i'r gwaith i sefydlu'r corff gwarchod barhau.

Cwmpas moddol

Bydd y corff gwarchod yn aml-foddol trwy gynnwys swyddogaethau gwarchod teithwyr a gyflawnir ar hyn o bryd gan Ffocws Trafnidiaeth. Ar hyn o bryd mae hyn yn cwmpasu teithwyr bysiau, coetsys a thramiau a defnyddwyr y rhwydwaith ffyrdd strategol yn Lloegr (y tu allan i Lundain) yn ogystal â theithwyr rheilffordd ledled Prydain. Bydd y Corff Gwarchod yn cadw cyfrifoldebau a swyddogaethau presennol Ffocws Trafnidiaeth yn y dulliau hyn. Mae hyn yn golygu y bydd, er enghraifft, yn parhau i gynnal arolygon defnyddwyr a gall eiriol ar ran y teithwyr sy'n defnyddio'r dulliau hyn.

Ein ffocws ar hyn o bryd yw sefydlu corff gwarchod rheilffyrdd pwerus. Fodd bynnag, byddwn yn parhau i archwilio a oes lle yn y dyfodol i ehangu cwmpas moddol y corff gwarchod ymhellach i gwmpasu teithiau aml-foddol yn fwy cynhwysfawr, gan nodi y byddem yn disgwyl i hyn olygu bod angen deddfwriaeth sylfaenol bellach.

3. Gwneud y defnydd gorau o'r rhwydwaith rheilffyrdd

Gofynnon ni

Cwestiwn 7 –

A yw'r fframwaith mynediad newydd arfaethedig yn galluogi GBR i fod yn feddwl cyfarwyddo effeithiol a all sicrhau'r defnydd gorau o gapasiti'r rhwydwaith?

Cwestiwn 8 –

Pa reolau a gofynion mynediad allweddol - os o gwbl - ar gyfer GBR y dylid eu diweddarau a'u cynnwys mewn deddfwriaeth?

Cwestiwn 9 –

A yw rôl arfaethedig yr ORR yn gweithredu fel corff apelio i sicrhau tegwch a pheidio â gwahaniaethu yn rhoi digon o sicrwydd i bob gweithredwr sy'n dymuno cael mynediad at y rhwydwaith a reolir gan GBR?

Cwestiwn 10 –

A ydych chi'n rhagweld unrhyw ganlyniadau anfwriadol o'r ORR yn cadw ei bwerau presennol o ran rheolwyr seilwaith cyfagos (AIM) a allai effeithio ar daith esmwyth trenau rhwng y rhwydwaith GBR a'r rhwydwaith nad yw'n GBR?

Cwestiwn 11 –

Mae'r llywodraeth yn bwriadu cynnwys mewn deddfwriaeth sylfaenol bŵer i alluogi gwelliannau i Reoliadau Rheilffyrdd (Mynediad, Rheoli a Thrwyddedu Ymgymeriadau Rheilffordd) 2016 i sicrhau cysondeb â phrosesau GBR a ddefnyddir gan AIMs. A ydych chi'n cytuno â'r dull hwn?

Clywsom ni

Cwestiwn 7

Fe wnaeth cyfanswm o 599 o ymatebwyr ateb cwestiwn 7. Roedd cefnogaeth sylweddol i'r fframwaith mynediad newydd arfaethedig a'i rôl wrth alluogi GBR i fod yn 'feddwl cyfarwyddo' effeithiol a all sicrhau'r defnydd gorau o gapasiti ar y rhwydwaith. Cytunodd 61% o'r ymatebwyr â'r cynnig, tra bod 14% yn anghytuno ac roedd 25% yn ansicr, heb fynegi barn, neu wedi darparu safbwyntiau amgen.

Pwyntiau allweddol:

- Roedd consensws cyffredinol ymhlith yr ymatebwyr y gallai rôl GBR gefnogi integreiddio trac a thrên a chreu prosesau mwy effeithlon drwy weithredu fel un corff gwneud penderfyniadau.
- Pwysleisiodd grwpiau awdurdodau lleol bwysigrwydd GBR yn cydbwysio buddiannau teithwyr, nwyddau, a gweithredwyr mynediad agored i sicrhau bod hawliau mynediad cyfartal yn cael eu rhoi i bob math o wasanaethau redeg yn esmwyth.
- Roedd grwpiau awdurdodau lleol eisiau mwy o bwerau i helpu i sicrhau bod nodau strategaeth leol yn cael eu hystyried wrth wneud penderfyniadau GBR.
- Roedd sefydliadau cludo nwyddau a sefydliadau sector preifat eraill eisiau diffiniadau clir o ddyletswyddau GBR ac eisiau i'r rhain gael eu hadlewyrchu yn yr AUA er mwyn tryloywder. Ystyriwyd hyn yn bwysig wrth roi sicrwydd i fuddsoddwyr ac i alluogi GBR i gael ei ddwyn i gyfrif yn ystod y broses apelio.
- Tynnodd gweithredwyr cludo nwyddau a mynediad agored sylw at y risg y byddai GBR yn ffafrio ei wasanaethau teithwyr ei hun o ystyried y pwysau y bydd arno i dyfu refeniw. Yma, roedd gweithredwyr eisiau mesurau diogelwch clir mewn deddfwriaeth i'w hamddiffyn rhag gwahaniaethu ac i roi sicrwydd i fuddsoddwyr cyn iddynt wneud ceisiadau mynediad i draciau.
- Roedd grwpiau cludo nwyddau yn awyddus i gael rhagor o fanylion ynghylch sut y byddai'r AAU yn cael ei gynllunio a'i ddatblygu a beth fyddai'n ei gynnwys. Ystyriwyd bod hyn yn bwysig, yn enwedig i fuddsoddwyr a fydd eisiau tryloywder yn y prosesau dyrannu capasiti a chodi tâl a sut y bydd canllawiau gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn cael eu hadlewyrchu yn yr AUP.

Cwestiwn 8

Fe wnaeth cyfanswm o 276 o ymatebwyr roi barn ar ba reolau mynediad allweddol a/neu ofynion ar gyfer GBR y dylid eu diweddarau a'u cynnwys mewn deddfwriaeth.

Pwyntiau allweddol:

- Fe wnaeth ymatebwyr dynnu sylw at yr angen am fesurau diogelwch deddfwriaethol cadarn i amddiffyn buddsoddiad y sector preifat. Awgrymodd grwpiau cludo nwyddau a grwpiau awdurdodau lleol y dylai mesurau diogelwch o'r fath gynnwys amddiffyniad rhag gwahaniaethu yn erbyn gweithredwyr nad ydynt yn rhan o'r GBR, a gofyniad i'r GBR gefnogi buddsoddiad preifat hirdymor trwy gynnig contractau mynediad i draciau am fwy na phum mlynedd.
- Fe wnaeth grwpiau cynrychioliadol busnes dynnu sylw hefyd at bwysigrwydd cynnwys meini prawf gwneud penderfyniadau'r GBR, amserlenni prosesu ceisiadau, a'r fethodoleg ar gyfer cyfrifo costau a thaliadau yn yr AUP. Ystyriwyd hyn yn hanfodol wrth sicrhau tryloywder penderfyniadau a rhoi sicrwydd i fuddsoddwyr preifat presennol a rhai'r dyfodol.
- Roedd yr ymatebwyr hefyd o'r farn y dylai deddfwriaeth gynnwys gofyniad i'r GBR weithio'n agos gydag AIMS i sicrhau gwell aliniad prosesau a thaith esmwyth trenau rhwng rhwydweithia.

Cwestiwn 9

Atebodd cyfanswm o 579 o ymatebwyr Gwestiwn 9. Cytunodd tua hanner yr ymatebwyr (51%) fod rôl arfaethedig yr ORR yn gweithredu fel corff apeliadau i sicrhau tegwch a pheidio â gwahaniaethu yn rhoi digon o sicrwydd i bob gweithredwr sy'n dymuno cael mynediad at y rhwydwaith a reolir gan y GBR. Anghytunodd 18%, ac roedd 31% yn ansicr, ni fynegwyd barn, neu rhoddwyd barn amgen.

Pwyntiau allweddol:

- Roedd consensws cyffredinol ymhlith yr ymatebwyr y byddai bodolaeth corff apeliadau yn rhoi mwy o hyder i weithredwyr nad ydynt yn rhan o GBR fuddsoddi. Roedd yr ymatebwyr yn pryderu bod yn rhaid i'r ORR allu cyfarwyddo GBR i newid penderfyniad a chael y pŵer i'w alluogi i fod yn rheoleiddiwr effeithiol o benderfyniadau'r GBR.
- Roedd yr holl randdeiliaid o'r farn y dylid nodi rôl apeliadau'r ORR mewn deddfwriaeth. Ystyriwyd bod hyn yn hanfodol i sicrhau bod gan yr ORR y pŵer angenrheidiol i ddwyn penderfyniadau'r GBR i gyfrif, gan sicrhau tegwch a dim gwahaniaethu a rhoi sicrwydd i weithredwyr preifat.

Cwestiwn 10

Rhoddodd cyfanswm o 273 o ymatebwyr enghreifftiau o ganlyniadau anfwriadol o ganlyniad i ORR yn cadw ei phwerau presennol o ran AIMS a allai effeithio ar daith esmwyth trenau rhwng rhwydwaith GBR a rhwydwaith nad yw'n GBR.

Pwyntiau allweddol:

- Cytunodd mwyafrif yr ymatebwyr y dylai'r ORR barhau i reoleiddio AIMS o dan y drefn bresennol. Ystyriwyd bod hyn yn bwysig wrth ddarparu sefydlogrwydd ar adeg o ddiwygio sylweddol.
- Mynegodd cwmnïau trên a gweithredwyr cludo nwyddau bryderon y gallai peidio â chynnal rôl yr ORR ar gyfer AIMS gael effeithiau andwyol, yn enwedig i weithredwyr HS1 a Thwnnel y Sianel.
- Tynnwyd sylw at y pryder hwn hefyd gan weithredwyr eraill yn y sector preifat, a ofynnodd am eglurhad ynghylch sut y gallai dau drefn weithio'n ymarferol. Dywedon nhw y dylai'r ddeddfwriaeth hefyd ei gwneud yn ofynnol i GBR gydweithio'n uniongyrchol ag AIMS i reoli llwybrau trawsffiniol yn effeithiol a sicrhau bod trenau'n mynd yn esmwyth rhwng rhwydweithiau fel rhan o brosesau dyrannu capasiti.

Cwestiwn 11

Fe wnaeth cyfanswm o 561 o ymatebwyr ateb Cwestiwn 11. Roedd cefnogaeth sylweddol i'r cynnig, gyda 65% o'r ymatebwyr yn cytuno â'n cynnig i gynnwys pŵer mewn deddfwriaeth sylfaenol i alluogi gwelliannau i'r Rheoliadau Rheilffyrdd (Mynediad, Rheoli a Thrwyddedu Ymgymeriadau Rheilffordd) 2016 i sicrhau cysondeb â phrosesau GBR a ddefnyddir gan AIMS. Anghytunodd 6%, tra bod 29% yn ansicr, heb fynegi barn, neu wedi darparu safbwyntiau amgen.

Pwyntiau allweddol

- Roedd consensws eang ymhlith ymatebwyr y gallai'r pŵer hwyluso prosesau mwy integredig a chyson rhwng rhwydweithiau GBR a rhwydweithiau nad ydynt yn GBR lle gallai materion gwahaniaeth godi.
- Cytunodd gweithredwyr y sector preifat a rhanddeiliaid cludo nwyddau a ymatebodd y dylid ymgynghori â'r diwydiant yn gyntaf ynghylch unrhyw newidiadau arfaethedig i Reoliadau Mynediad a Rheoli 2016 (AMRs). Tynnwyd sylw hefyd at bryderon ynghylch gwneud newidiadau heb graffu seneddol ac ymgynghori priodol gan Awdurdodau Lleol.

Ein hymateb

Mae creu GBR yn cynnig cyfle unwaith mewn cenhedlaeth i ddarparu rheilffordd sy'n gwasanaethu teithwyr, trethdalwyr a gweithredwyr cludo nwyddau yn well ac sy'n cyflawni twf economaidd. Ni all GBR gyflawni'r manteision hyn o fewn y fframwaith reoleiddio a

chontractiol presennol gan fod cymhlethdod, blaenoriaethau gwrthgyferbyniol a darnio gwneud penderfyniadau yn golygu nad yw'n addas at y diben. Heb ddiwygio, ni fydd GBR yn gallu cymryd y safbwynt strategol hirdymor sy'n angenrheidiol i sicrhau bod y defnydd gorau posibl yn cael ei wneud o'r rhwydwaith rheilffyrdd.

Mae'r problemau o fewn y fframwaith presennol yn cael eu gwaethygu gan realiti'r galw cynyddol am hawliau mynediad ar rwydwaith sydd eisoes yn gyfyngedig iawn. Mae hyn yn golygu bod penderfyniadau ar reoli'r seilwaith yn cael eu gwneud ar wahân i benderfyniadau ar sut mae'r rhwydwaith yn cael ei ddefnyddio a dyluniad gwasanaethau teithwyr a chludo nwyddau, gan arwain at system dameidiog sy'n methu â chyflawni ar gyfer trethdalwyr, teithwyr a gweithredwyr.

Er mwyn cyflawni manteision GBR fel meddwl cyfeirio, byddwn yn diwygio'r fframwaith cytundebol a deddfwriaethol presennol yn sylfaenol ar gyfer mynediad i'r rheilffordd a'i defnyddio. Mae hynny'n golygu rhoi rhedeg y rheilffordd o ddydd i ddydd yn nwylo GBR, a fydd â'r dasg o wneud y defnydd gorau o'r rhwydwaith. GBR fydd â'r awdurdod a'r arbenigedd i wneud y cyfaddawdau anodd rhwng opsiynau a blaenoriaethau cystadleuol, boed hyn yn gynigion ar gyfer gwasanaethau teithwyr newydd, cyfleoedd ar gyfer cludo nwyddau rheilffordd, tyfu galluoedd cadwyn gyflenwi pwysig, neu wireddu uchelgeisiau llywodraethau datganoledig a meiri.

Bydd y bennod hon yn manylu ar sut y bydd GBR yn gwneud y cyfaddawdau anodd hyn. Mae hyn yn cynnwys sut y bydd yn dyrannu capasiti ac yn gosod taliadau yn unol â'i ddyletswyddau a'i bolisiau newydd ac yn cyflawni mwy o effeithlonrwydd a pherfformiad gwell, gan ddod â'r gwahanu presennol o wneud penderfyniadau a blaenoriaethau anghyson sydd wedi llesteirio'r rheilffordd ers 30 mlynedd i ben. Bydd ein fframwaith mynediad newydd yn rhoi nodau strategol y llywodraeth ar gyfer y rheilffordd wrth wraidd gwneud penderfyniadau GBR, gan ddileu rhwystrau i dwf economaidd mewn system well.

Fframwaith dyrannu capasiti newydd i wneud y defnydd gorau o'r rhwydwaith

Mae creu GBR fel meddwl cyfarwyddo integredig sy'n gyfrifol ac yn atebol am wneud y defnydd gorau o'r rheilffordd yn gofyn am sefydlu fframwaith newydd mewn deddfwriaeth. Felly, byddwn yn datgymhwyso'r deddfwriaeth benodol i fynediad bresennol o fewn Deddf Rheilffyrdd 1993 ar gyfer GBR, gan gynnwys pwerau'r ORR o dan Adran 17-22C a'i dyletswyddau Adran 4 cyfatebol. Byddwn hefyd yn datgymhwyso ar gyfer GBR y rhannau hynny o AMRs 2016 sy'n angenrheidiol i alluogi GBR i weithredu fel y meddwl cyfarwyddo ar gyfer y rheilffordd.

Bydd fframwaith dyrannu capasiti newydd yn cael ei sefydlu trwy'r Bil Rheilffyrdd i greu system symlach a mwy effeithlon sy'n grymuso GBR i wneud y defnydd gorau o'r rhwydwaith. Byddwn yn cymryd agweddau gorau'r model presennol, y rhai y mae gweithredwyr yn poeni amdanynt fwyaf fel tegwch, tryloywder a sicrwydd hirdymor, ac yn eu hadeiladu i'r fframwaith newydd. Bydd hyn yn rhoi strwythur cydlynol i GBR i weithredu fel meddwl rhagweithiol, arloesol a chyfeiriol, sy'n gallu cydbwyso anghenion cludo nwyddau a theithwyr wrth reoli'r cyfaddawdau anodd ar rwydwaith cyfyngedig.

O fewn y fframwaith newydd hwn, bydd angen i GBR bwysu a mesur ei ddyletswyddau statudol cyffredinol a amlinellir ym mhennod 1 gyda'i ddyletswyddau penodol i fynediad, gan alinio â blaenoriaethau'r llywodraeth yn yr LTRS; unrhyw ganllawiau a gyhoeddwyd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth; a chan ystyried strategaethau llywodraethau datganoledig ac MSAs.

Rydym yn nodi'r pryderon cyffredinol a godwyd gan randdeiliaid ynghylch darparu mesurau diogelwch cryf i sicrhau mynediad teg i'r rhwydwaith, yn ogystal â phryderon ynghylch gweithredwyr yn colli hawliau presennol. Rydym yn cydnabod yr angen i gydbwysu mynediad teg i'r rhwydwaith a rôl barhaus i weithredwyr mynediad agored ochr yn ochr â'n hymrwymiad i ddarparu'r gwerth mwyaf i deithwyr a threthdalwyr. Felly, yn ogystal â'r llywodraeth yn cynnal ei hymrwymiad i anrhydeddu hawliau presennol yn Atodlen 5 o gontractau mynediad trac nes iddynt ddod i ben, bydd y Bil Rheilffyrdd hefyd yn gosod dyletswyddau ar GBR o ran sut maent yn gwneud penderfyniadau ar fynediad, gan sicrhau eu bod yn taro cydbwysedd teg rhwng yr effeithiau ar eu penderfyniadau ar drethdalwyr, teithwyr a pherfformiad y rhwydwaith. Byddwn hefyd yn cynnwys dyletswydd ar GBR sy'n rhoi rhywfaint rhesymol o sicrwydd i bob buddsoddwr a gweithredwr gynllunio, rhywbeth yr ydym yn ei gydnabod fel rhywbeth hanfodol i'r sector yn dilyn adborth yr ymgynghoriad.

Bydd deddfwriaeth yn ei gwneud yn ofynnol i GBR gyhoeddi ei feini prawf ar gyfer sut y bydd yn gwneud y defnydd gorau o'r rhwydwaith yn ei AUP. Rydym yn disgwyl i'r meini prawf hyn gynnwys prawf i arwain ei brosesau gwneud penderfyniadau ac ystyried effeithiau a manteision ceisiadau i gael mynediad i rwydwaith GBR, gan gynnwys sut y bydd yn asesu lefel yr echdynnu refeniw a allai gael ei achosi i wasanaethau teithwyr³ GBR. Heddiw, yr ORR, trwy ei offeryn a ddyfeisiwyd ei hun (y Prawf Heb fod yn Haniaethol yn Bennaf), sy'n ystyried y gymhareb rhwng cynhyrchu gwasanaethau a echdynnu gwasanaethau presennol (a ariennir gan y llywodraeth). Yn y dyfodol, bydd GBR yn ystyried lefel cyllid trethdalwyr y rheilffyrdd, gan gynnwys ar welliannau a buddsoddiadau.

Rydym yn disgwyl y bydd GBR yn edrych ar lawer mwy na'r effeithiau ariannol ar wasanaethau GBR: bydd yn gwneud pob penderfyniad mewn ffordd sy'n cyflawni ei holl ddyletswyddau statudol. Bydd set o feini prawf wedi'u cynllunio'n dda yn elfen graidd o AUP GBR y mae'n rhaid iddi ddarparu sail glir, gyson ac amddiffynadwy ar gyfer cymeradwyo neu wrthod dyheadau gan bob plaid - gan gynnwys gweithredwyr GBR. Wrth ystyried dyheadau, bydd GBR yn cael ei lywio gan egwyddorion Llyfr Gwyrdd Trysorlys EF (HMT) a [chanllawiau gwerthuso trafndiaeth perthnasol](#). Bydd penderfyniadau'n seiliedig ar (ond heb fod yn gyfyngedig i)):

- Dyletswyddau statudol GBR gan gynnwys budd economaidd, buddiannau teithwyr, perfformiad y rhwydwaith, twf cludo nwyddau a gwerth am arian
- Effaith ar gyllid cyhoeddus a refeniw gweithredol (e.e. tynnu dŵr)
- Effaith ar effeithlonrwydd y rhwydwaith
- Egwyddorion Llyfr Gwyrdd HMT, a chanllawiau gwerthuso trafndiaeth perthnasol.

³ Prawf o'r effaith economaidd ar weithredwyr eraill a'r sector cyhoeddus, gan gynnwys lle mae incwm y disgwylir i wasanaethau arfaethedig newydd ei gynhyrchu yn deillio o deithwyr yn newid o wasanaethau presennol (a elwir yn aml yn lefel dynnu).

Dyrannu capasiti a phroses cynhyrchu amserlenni

Rydym wedi ystyried yn ofalus yr adborth a dderbyniwyd gan randdeiliaid a bwysleisiodd bwysigrwydd eglurder a thryloywder yn y ffordd y bydd dyrannu capasiti a chynhyrchu amserlenni yn cael eu rheoli. Bydd y Bil Rheilffyrdd yn nodi strwythur clir a chadarn ar gyfer rheoli dyrannu capasiti ac amserlennu gyda chyfnodau allweddol a phwyntiau penderfynu y mae'n rhaid i'r GBR lynu wrthynt, gan sicrhau tryloywder ac atebolrwydd ym mhob cam. Mae'r strwythur hwn wedi'i gynllunio i:

- Ymgorffori cynllunio strategol ym mhroses gwneud penderfyniadau GBR
- Caniatáu datrys penderfyniadau anodd ar gapasiti yn gynharach yn y broses, yn hytrach na'u gadael tan gamau hwyr iawn cynhyrchu amserlen
- Sicrhau bod penderfyniadau allweddol a wneir yn ystod y broses dyrannu capasiti yn rhoi sicrwydd i bob parti
- Darparu proses apelio gadarn

O dan ddeddfwriaeth, bydd yn ofynnol i GBR gynhyrchu, ymgynghori ar, a chyhoeddi ei bolisiâu, prosesau a meini prawf ar ddyrannu capasiti, amserlennu a defnyddio'r rhwydwaith a'i brosesau datrys anghydfodau. Yn ogystal, bydd deddfwriaeth yn galluogi GBR i gyflawni rhwymedigaethau penodol yn y camau allweddol canlynol:

- **Cynlluniau Capasiti Seilwaith:** Ar ôl ymgynghori â'r farchnad, cyrff allweddol a'r cyhoedd ac yn unol â'i ddyletswyddau cyffredinol, rhaid i GBR ddatblygu ac ymgynghori ar Gynlluniau Capasiti Seilwaith. Bydd y Cynlluniau hyn yn nodi sut y gall gweithredwyr o wahanol fathau ddisgwyl defnyddio ei rwydwaith, a allai gynnwys dyrannu capasiti lle mae GBR yn fodlon ei fod yn briodol. Fel heddiw, bydd gweithredwyr unigol wedyn yn derbyn contractau penodol yn dyrannu capasiti iddynt, a elwir yn "ymrwymadau capasiti". Yn y modd hwn, bydd GBR yn darparu dyraniadau contractiol aml-flwyddyn o gapasiti a wneir ar lefel uwch na llwybrau amserlen sy'n rhoi sicrwydd hirdymor i weithredwyr a chyllidwyr. Bydd Cynlluniau Capasiti Seilwaith yn barhaus, ac rydym yn disgwyl i GBR ddatblygu Cynlluniau newydd dim ond pan fydd newidiadau sylweddol a materol i'r capasiti ar y rhan honno o'r rhwydwaith er mwyn sicrhau y gall gweithredwyr gynllunio eu busnesau gyda rhywfaint o sicrwydd. Lle mae gan weithredwr ymrwymiad capasiti presennol, bydd GBR yn blaenoriaethu hyn pe bai Cynllun Capasiti Seilwaith newydd yn cael ei sbarduno.
- **Cynhyrchu amserlen:** Bydd GBR yn datblygu'r amserlen yn unol â'i Gynlluniau Capasiti Seilwaith ac unrhyw ymrwymadau capasiti a gyhoeddir. Ni fydd gofynion ar gyfer amllder newidiadau amserlen a chyfnodau rhybudd ar gyfer gwaith peirianeg a newidiadau tymor byr yn cael eu gosod mewn deddfwriaeth.

Fe wnaeth nifer o ymatebion i'r ymgynghoriad dynnu sylw at bwysigrwydd gosod gofyniad cyfreithiol ar GBR i gefnogi buddsoddiad preifat hirdymor drwy gynnig contractau mynediad sy'n fwy na 5 mlynedd. Felly, rydym yn ailddatgan ein hymrwymiad y bydd y fframwaith mynediad newydd yn galluogi mwy o gyfle i GBR gynnig sicrwydd tymor hwy i drydydd partïon – gan gynnwys contractau y tu hwnt i 5 mlynedd.

Yn dilyn yr ymgynghoriad, mae'r adran wedi ymgymryd â datblygu polisi pellach i sicrhau bod eglurder ynghylch sut y bydd GBR yn gwneud penderfyniadau mynediad i alluogi'r defnydd gorau o'r rhwydwaith a hefyd i weithredu gwasanaethau ei hun. Bydd yn ofynnol i GBR sicrhau bod ganddo'r capasiti sydd ei angen arno i redeg y gwasanaethau teithwyr hynny y mae'r llywodraeth wedi'i gwneud yn ofynnol iddo eu darparu. Ni fydd y gofyniad hwn yn newid y cynnig ar fynediad a dyrannu capasiti a nodwyd yn yr ymgynghoriad. Bydd angen i GBR weithio gydag awdurdodau datganoledig, gweithredwyr cludo nwyddau a mynediad agored i ystyried eu dyheadau ar gyfer y gwasanaethau y maent am eu rhedeg, a lle mae'r rhain yn cynrychioli 'defnydd gorau' o'r rhwydwaith, gallant ddisgwyl cael ymrwymadau capasiti. Nid yw rôl yr ORR fel corff apêl annibynnol sy'n goruchwyllo penderfyniadau mynediad a chodi tâl GBR (fel y nodir yn ddiweddarach yn y bennod hon) yn cael ei heffeithio chwaith.

Mynediad i orsafoedd, depos a chyfleusterau gwasanaeth

Bydd gorsafoedd a depos cynnal a chadw ysgafn a weithredir gan GBR wedi'u heithrio o'r darpariaethau yn Neddf Rheilffyrdd 1993 a fyddai fel arfer yn rhoi hawl i ORR gymeradwyo neu gyfeirio GBR i gytundebau mynediad. Mae'r eithriad hwn i amddiffyn gallu GBR i weithredu fel y meddwl cyfarwyddo. Fodd bynnag, bydd yn ofynnol i GBR barhau i ddarparu mynediad teg i'w gyfleusterau gwasanaeth a weithredir gan GBR, gan gynnwys gorsafoedd a depos cynnal a chadw ysgafn.

Ceisiodd AIMS eglurder ynghylch cyfleusterau preifat sydd wedi'u lleoli ar rwydwaith GBR a pha reolau a allai fod yn berthnasol. Bydd cyfleusterau gwasanaeth a weithredir gan GBR a rhai nad ydynt yn cael eu gweithredu gan GBR, gan gynnwys gorsafoedd a depos cynnal a chadw ysgafn, yn parhau i fod yn ddarostyngedig i'r rheolau presennol yn yr AMRs. Yr unig wahaniaeth yw y bydd cyfleusterau nad ydynt yn cael eu gweithredu gan GBR hefyd yn ddarostyngedig i rôl yr ORR mewn perthynas â chytundebau mynediad yn Neddf Rheilffyrdd 1993. Felly, mewn achosion lle byddai GBR yn ceisio mynediad i unrhyw orsafoedd a reolir yn breifat neu ddepos cynnal a chadw ysgafn, byddai GBR yn gallu defnyddio'r darpariaethau mewn perthynas â chytundebau mynediad a rôl yr ORR yn Neddf Rheilffyrdd 1993, yn unol â'r fframwaith rheoleiddio presennol.

Swyddogaethau Codi Tâl GBR

Bydd GBR yn sefydlu fframwaith codi tâl y mae'n rhaid iddo fod yn gyson â'i ddyletswyddau a'i swyddogaethau a nodir mewn deddfwriaeth. Bydd hyn yn cynnwys cynnal egwyddorion eang o daliadau sy'n adlewyrchu cost; yn ogystal â gosod taliadau sy'n galluogi gweithredwyr nad ydynt yn GBR i gynllunio dyfodol eu busnesau gyda gradd resymol o sicrwydd. Bydd gweithredwyr yn gallu apelio yn erbyn y penderfyniad i'r ORR, os ydynt yn honni nad yw GBR wedi gweithredu yn unol â'i ddyletswyddau.

Fel y nodir yn yr ymgynghoriad, bydd y penderfyniad terfynol a wnaed gan yr ORR ar daliadau mynediad ar gyfer Cyfnod Rheoli 7 yn cael ei anrhydeddu. Felly, rydym yn bwriadu i fframwaith codi tâl GBR ddod yn weithredol o Gyfnod Rheoli 8.

Gofynion ar gyfer tryloywder

Mewn ymateb i gwestiynau a godwyd i'r ymgynghoriad ar dryloywder taliadau a osodir gan GBR, bydd y llywodraeth yn gosod gofyniad mewn deddfwriaeth y mae'n rhaid i GBR ymgynghori arno ac yna cyhoeddi ei egwyddorion codi tâl.

Er mwyn osgoi 'cylch arian' cymhleth lle mae un rhan o'r GBR yn talu rhan arall o fewn un sefydliad, ni fydd gwasanaethau teithwyr GBR yn talu ffioedd mynediad trac i ddefnyddio'r rhwydwaith a reolir gan GBR. Er mwyn sicrhau tryloywder a thegwch, rydym yn disgwyl i GBR gynnal proses ddosrannu costau dryloyw a fydd yn cyfrif am gost darparu seilwaith rheilffyrdd ac yn cofnodi costau ei wasanaethau teithwyr ei hun gan ddefnyddio seilwaith a reolir gan GBR. Bydd hyn yn galluogi gweithredwyr nad ydynt yn GBR i gymharu eu ffioedd eu hunain yn uniongyrchol â'r 'ffioedd dangosol' cyhoeddedig fel bod y risg o godi tâl annheg yn cael ei liniaru.

Mathau o daliadau

Cost a dynnir yn uniongyrchol (CDI)

Fe wnaeth rhai ymatebion i'r ymgynghoriad fynegi pryder na fyddai Rheoliad Gweithredu'r Comisiwn (EU) 2015/909 ar gostau a achosir yn uniongyrchol – y gost a dynnir yn uniongyrchol gan Network Rail o ganlyniad i weithredu'r gwasanaeth trên (CDI) – yn berthnasol i GBR. Er bod y Rheoliad Gweithredu hwn yn cael ei ddatgymhwysu ar gyfer GBR, mae'r derminoleg yn cael ei hailadrodd yn y Bil i sicrhau cysondeb rhwng rhwydweithiau er budd pob defnyddiwr.

Er y bydd y diffiniad eang hwn yn parhau, caniateir i GBR ddatblygu (ar ôl ymgynghori ar wahân â'r diwydiant ar ei ymrwymadau a'i egwyddorion eang ar gyfer codi tâl fel rhan o'i AUP) ei fethodoleg ei hun ar gyfer sut y bydd pob taliad, gan gynnwys y CDI, yn cael ei gyfrifo - er y bydd deddfwriaeth yn ei gwneud yn ofynnol, yn amodol ar yr eithriadau (gostyngiadau a marciau i fyny), bod yn rhaid i daliadau adlewyrchu'r CDI o ganlyniad i redeg y gwasanaeth trên.

Gostyngiadau

Roedd cefnogaeth gan ymgynghoreion i'r cynnig y byddai gan GBR yr hyblygrwydd i gynnig gostyngiadau ar CDI lle mae'n hyfyw yn ariannol gwneud hynny, ar unrhyw ran o rwydwaith GBR, ac i unrhyw segment marchnad y tu allan i'w wasanaethau ei hun a fyddai fel arfer yn destun talu CDI.

Bydd deddfwriaeth yn nodi rhestr anghyflawn o feini prawf ar gyfer pryd y gellir cynnig gostyngiadau, gan gynnwys annog defnyddio seilwaith GBR lle mae capasiti sbâr, hyrwyddo gwasanaethau rheilffordd newydd neu roi effaith i unrhyw ganllawiau a gyhoeddwyd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth.

Fe wnaeth rhai ymatebion i'r ymgynghoriad alw am i arian ychwanegol fod ar gael i GBR yn benodol ar gyfer gostyngiadau. Mae gofynion cyfreithiol ynghylch rheoli cymorthdaliadau a rheolau cystadleuaeth, yn ogystal â'r gofyniad i GBR ystyried cronfeydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, yn golygu bod rhaid ariannu unrhyw ostyngiadau o

gyllidebau presennol a'u cydbwyso o fewn llif refeniw GBR ei hun o fewn cyfnod penodol. Bydd angen i unrhyw ostyngiadau fod yn unol â setliad ariannu GBR.

Ychwanegiadau

Bydd gan GBR y gallu i osod costau ychwanegol (ychwanegiadau) ar weithredwyr sy'n gallu fforddio talu taliadau uwch. Bydd GBR yn dylunio prawf fforddiadwyedd i fesur hyn ar y cyd â'r diwydiant. Bydd y prawf hwn hefyd yn ystyried lle mae'r manteision a wireddwyd gan weithredwr o ganlyniad i welliant i seilwaith GBR yn cyfiawnhau taliad uwch. Bydd llwybr clir i apelio os yw gweithredwr yn teimlo bod taliadau uwch wedi'u gosod yn annheg neu yn erbyn polisiau cyhoeddedig y cytunir arnynt gan GBR.

Taliadau archebu

Lle na fydd gweithredwr yn defnyddio llwybr a neilltuwyd, gall GBR godi taliad fel pe bai'r gwasanaeth wedi rhedeg fel y bwriadwyd. Bydd y graddau y defnyddir y taliad hwn yn ôl disgrisiwn GBR ac nid yw'n orfodol ym mhob achos. Mae hyn yn arbennig o bwysig ar gyfer ystyried modelau gweithredu diwydiant gwahanol, fel cludo nwyddau, sy'n cael ei yrru gan y farchnad ac felly sydd â llai o sicrwydd ar wasanaethau. Os yw gweithredwr yn credu eu bod wedi cael eu rhoi dan anfantais gan benderfyniad GBR, yna byddant yn gallu apelio i'r ORR.

Cynlluniau Perfformiad

Roedd cefnogaeth sylweddol ar draws ymatebion pob sector i rwydwaith GBR fod yn destun cynllun perfformiad. Fel gydag ymrwymadau ar Gyfnod Rheoli 7, bydd GBR yn cynnal y cynllun perfformiad presennol (darpariaethau atodlen 8) tan Gyfnod Rheoli 8.

Bydd y deddfwriaeth yn rhoi'r cwrpas i GBR ddylunio cynllun pwrpasol o'i waith ei hun – yn amodol ar broses ymgynghori gadarn – sy'n sicrhau bod rhai amddiffyniadau ar waith i bob gweithredwr. Wrth ddylunio'r cynllun, dylai GBR nodi sut y mae'n bwriadu bod yn atebol a sut y caiff ei gymell i osgoi aflonyddwch lle gall wneud hynny'n rhesymol, fel rhan o ofynion ehangach ar gyfer tryloywder a thegwch.

Bydd mecanweithiau datrys anghydfodau ar gael, gan gynnwys ar gyfer materion anghydfod contractiol, megis priodoli oedi. Bydd deddfwriaeth yn cynnwys llwybr i apelio i'r ORR ar gynllun perfformiad GBR.

Fel sy'n wir heddiw, GBR fydd y gwrthbarti canolog y gwneir pob taliad cynllun perfformiad drwyddo mewn perthynas â'i seilwaith, fel nad oes angen trefniadau cytundebol rhwng gweithredwyr trên eu hunain.

Y Polisi Mynediad a Defnydd (AUP)

Bydd yr AUP yn ddogfen bwysig sy'n cynnwys y prosesau manwl sy'n sail i ofynion deddfwriaethol, gan gynnwys y meini prawf ar gyfer sut y bydd GBR yn gwneud penderfyniadau ar y 'defnydd gorau o'r rhwydwaith' wrth gydbwyso ei ddyletswyddau

statudol, canllawiau ac, os cânt eu cyhoeddi, unrhyw gyfarwyddiadau gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar ddefnyddio'r rhwydwaith.

Roedd mwyafrif yr ymatebion i'r ymgynghoriad yn galw am yr angen i Lywodraeth y DU gael gofyniad deddfwriaethol i ymgynghori ar ei pholisïau sy'n ymwneud â mynediad i'r rheilffordd a'i defnyddio, a'u cyhoeddi. Felly, er mwyn rhoi sicrwydd y bydd yr AUP yn deg ac yn dryloyw, bydd gofyniad deddfwriaethol i Lywodraeth y DU ymgynghori â'r sector ar ei pholisïau a'i phrosesau, ac i'r ORR a'r Llywodraethau Datganoledig fod yn ymgynghoreion statudol fel rhan o'r broses hon. Yn ei rôl fel ymgynghorai statudol, rydym yn disgwyl i'r ORR sicrhau, wrth iddo gael ei datblygu gan GBR, fod yr AUP yn gyson ag unrhyw ganllawiau a gyhoeddir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar flaenoriaethau'r llywodraeth ar gyfer sut mae'r rhwydwaith yn cael ei ddefnyddio, ac yn eu hadlewyrchu. Bydd yr ORR yn adrodd yn gyfnodol ar sut mae'r drefn mynediad yn hwyluso buddsoddiad preifat mewn rheilffyrdd yn gyson â dyletswyddau GBR a'i amcanion ehangach a osodir gan Weinidogion.

Fe wnaethon ni nodi rhai pryderon a godwyd y byddai'r AUP yn galluogi GBR i osod ei reolau ei hun ar gyfer mynediad a chodi tâl heb unrhyw wiriadau a chydbwyseddau. Nid yw hyn yn wir, gan fod yn rhaid i'r AUR alinio â gofynion deddfwriaethol clir.

Roedd yr ymgynghoriad yn ceisio barn ar ba ofynion y dylai fod mewn deddfwriaeth i GBR gyhoeddi polisïau a phrosesau penodol. Felly mae'r Bil yn cynnwys nifer o ofynion ar GBR a all ffurfio rhan o'i AUP, gan gynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i'w feini prawf ar gyfer penderfynu pa lwybrau trên dros seilwaith GBR sydd ar gael ac i bwy y dylid dyrannu'r llwybrau trên hynny.

Cyn i GBR gael ei sefydlu'n ffurfiol, rydym wedi comisiynu Network Rail i weithio gyda'r diwydiant, Llywodraethau Datganoledig, yr ORR a phartïon eraill sydd â diddordeb i ddatblygu papur trafod technegol ar gynnwys yr AUP i'w gyhoeddi yn fuan ar ôl cyflwyno'r Bil. Disgwylir i'r ddogfen dechnegol hon gynnwys manylion am brosesau GBR arfaethedig ar gyfer dyrannu capasiti, codi tâl a chynlluniau perfformiad, yn amodol ar ymgynghoriad ffurfiol. Er na fyddant yn berchen ar y cynnyrch terfynol, mae'r Adran wedi rhoi'r dasg i Network Rail (fel y corff sydd â'r arbenigedd technegol cywir) ddechrau trafodaethau gyda'r diwydiant ar yr AUP.

Bydd cod rhwydwaith GBR newydd yn cael ei greu yn seiliedig ar God Rhwydwaith Network Rail ond gyda rhai newidiadau allweddol i adlewyrchu strwythur newydd y diwydiant a rôl GBR fel meddwl cyfarwyddo integredig. Bydd hyn yn cynnwys newidiadau i Ran C a disodli'r bleidlais a chymeradwyaeth yr ORR. Dros y tymor hwy, bydd GBR yn diweddarau'r cod trwy ymgynghori i adlewyrchu prosesau newydd y diwydiant ar fynediad, gan gynnwys ar amserlennu. Bydd gan weithredwyr lwybr apelio i'r ORR os yw'r gwelliannau'n annheg, neu os ydynt wedi'u rhoi dan anfantais.

Contractau Model

Wrth i GBR ymgymryd â'i rôl newydd fel gwneuthurwr penderfyniadau ar fynediad a dyrannu capasiti, bydd yn datblygu, yn ymgynghori ar ac yn cyhoeddi ei gontract model ei hun gyda thelerau newydd fel safon diwydiant ar gyfer gweithredwyr newydd sy'n ceisio mynediad i rwydwaith GBR. Bydd hyn yn sicrhau bod gan weithredwyr hyder bod dull teg a thryloyw o ymdrin â chontractau mynediad a hefyd yn ei gwneud hi'n effeithlon yn weinyddol i GBR wneud diweddariadau.

ORR fel Corff Apeliadau Annibynnol

Er mwyn sefydlu GBR fel y meddwl cyfarwyddo, bydd angen i rôl yr ORR newid. O dan y fframwaith newydd, bydd yr ORR yn gweithredu fel corff apeliadau cadarn ac annibynnol ar gyfer penderfyniadau mynediad a wneir gan GBR ar y rhwydwaith a reolir gan GBR.

Rydym yn cydnabod pryderon gan rai ymatebwyr ynghylch effaith y newid hwn ar eu gallu i gael mynediad at y rhwydwaith a reolir gan GBR. Bydd swyddogaeth apeliadau'r ORR yn darparu llwybr clir, credadwy a hygyrch i unrhyw ymgymeriad neu weithredwr rheilffordd yr effeithir arnynt yn uniongyrchol herio penderfyniadau y maent yn credu sy'n annheg neu'n anghyson â dyletswyddau GBR ac AUP.

Ceisiodd ymatebwyr sicrwydd y byddai'r swyddogaeth apeliadau yn cael ei diffinio mewn deddfwriaeth, gyda digon o gwmpas i gyflawni canlyniadau teg gan sicrhau bod y broses yn amserol, yn hygyrch, ac nad yw'n tanseilio sicrwydd gweithredol. Roedd eraill hefyd eisiau sicrwydd y byddai'r rhwymedïau'n dryloyw ac yn orfodadwy. Rydym wedi gweithio'n agos gyda'r ORR i sicrhau bod y swyddogaeth apeliadau newydd yn mynd i'r afael â'r pryderon hyn.

Cwmpas Apeliadau

Rydym yn cytuno ag adborth yr ymgynghoriad y dylai'r cwmpas gwmpasu ystod eang o benderfyniadau, prosesau a pholisïau GBR, er enghraifft lle nad yw GBR efallai wedi gweithredu yn unol â'i ddyletswyddau cyfreithiol neu weithdrefnau sefydledig. Felly, bydd deddfwriaeth yn nodi'n glir y gellir gwneud apeliadau ar benderfyniadau dyrannu capasiti, mynediad a chodi tâl GBR.

Y Broses Apelio

Bydd deddfwriaeth yn ei gwneud yn ofynnol i'r ORR gydymffurfio â'i ddyletswyddau yn ogystal â dyletswyddau cyfraith gyhoeddus presennol wrth wrando apeliadau. Bydd yr ORR hefyd yn cymhwyso'r un set o ddyletswyddau â GBR, fel y gall yr ORR asesu a yw GBR wedi gweithredu yn unol â'i ddyletswyddau, heb roi ei farn ei hun yn ei le, na chymhwyso blaenoriaethau gwahanol.

Fel rhan o ddatblygu ei phroses apeliadau, bydd gofyn i'r ORR sicrhau bod ei bolisïau ar amserlenni yn rhesymol a bod y broses yn gredadwy ac yn gallu cyflawni canlyniadau ystyrlon, gan ganiatáu i GBR reoli'r rhwydwaith yn effeithiol.

Rhwymedïau

Fe wnaeth ymatebwyr arddangos pryder ynghylch geiriad blaenorol ynghylch 'cyfarwyddyd' ac 'argymhellion' ar gyfer rhwymedïau. Mewn ymateb, mae'r iaith hon wedi'i disodli i gynnig sicrwydd ynghylch y graddau y gall ORR bob amser gyhoeddi rhwymedïau mewn ffordd ystyrlon. Felly, lle mae apêl yn llwyddiannus, bydd yr ORR yn dewis rhwymedïau priodol fesul achos, a bennir mewn ffordd sy'n ystyried yr apêl benodol dan sylw yn gymesur. Bydd yr ORR yn gallu gwrthod yr apêl a chefnogi penderfyniad y GBR, anfon y penderfyniad yn ôl i'r GBR i'w ailystyried, neu roi penderfyniad y GBR ei hun yn lle ei benderfyniad ei hun.

Terfynau ar apeliadau a rhwymedïauremedies

Wrth benderfynu ar yr ateb priodol, disgwylir i'r ORR ystyried ei effaith ar sefydlogrwydd y rhwydwaith a'r sicrwydd sydd ei angen ar weithredwyr. Yn benodol, rydym yn disgwyl i'r ORR ystyried:

- Amddiffyniadau ar gyfer hawliau mynediad wedi'u cadarnhau a roddwyd trwy brosesau blaenorol
- Sefydlogrwydd a chyfanrwydd amserlenni sydd eisoes wedi'u cyhoeddi
- Buddiannau defnyddwyr rhwydwaith eraill a theithwyr

Ni dd disgwylir i'r ORR gynnig ateb sy'n gwrthdaro â dyraniadau capasiti mynediad sydd eisoes wedi'u cadarnhau, neu a fyddai'n ei gwneud yn ofynnol i GBR newid llwybrau a ddyrannwyd yn flaenorol i ddarparu ar gyfer apêl lwyddiannus. Mae'r cydbwysedd hwn yn bwysig, mae'n rhoi'r lle i GBR gynllunio'r defnydd gorau o'r rhwydwaith, gan roi rhywfaint o sicrwydd i weithredwyr nad yw penderfyniadau capasiti a mynediad GBR mewn perygl o gael eu gwrthdroi sawl wythnos neu fis ar ôl iddynt gael eu cymryd.

Mewn achosion lle canfyddir bod penderfyniad GBR yn anghyson â'r fframwaith ond bod llwybrau eisoes wedi'u dyrannu, mae'n debygol y byddai'r ORR yn ymgynghori â phob parti i gytuno ar ateb amgen. Byddai hyn yn sicrhau datrysiad i'r apelydd heb danseilio'r amserlen ehangach nac effeithio'n negyddol ar weithredwyr y tu allan i'r hawliad gwreiddiol.

Rheolwyr Seilwaith Cyfagos (AIMs)

Bydd y fframwaith cyfreithiol presennol a chyfrifoldebau rheoleiddiol ORR yn parhau i fod yn berthnasol i reolwyr seilwaith a chyfleusterau nad ydynt yn GBR, megis HS1 Ltd sy'n eiddo preifat, Llinellau Craidd y Cymoedd (sy'n eiddo i Lywodraeth Cymru), a rhannau o'r rhwydwaith yn Llundain a weithredir ac a reolir gan TfL. Mae hyn yn sicrhau bod gan y parti hyn (y mae rhai ohonynt yn eiddo preifat gyda buddiannau masnachol) fframwaith sefydlog a rhagweladwy y gallant weithredu oddi tano ochr yn ochr â'r rhwydwaith a reolir gan GBR. Bydd yr ORR yn cydnabod GBR fel sefydliad rhwydwaith-eang gyda dyletswyddau eang eu cwmpas i gefnogi budd y cyhoedd.

Roedd rhanddeiliaid yn gyffredinol o blaid cadw pwerau presennol yr ORR, gan gydnabod gwerth parhad rheoleiddiol ac arbenigedd yr ORR wrth oruchwylio AIMs. Pwysleisiodd llawer o ymatebwyr y byddai cynnal goruchwyliaeth yr ORR ar y rhwydweithiau hyn yn darparu'r craffu annibynnol angenrheidiol ac yn helpu i osgoi creu tirwedd reoleiddio dameidiog.

Fe wnaeth ymatebwyr dynnu sylw hefyd at y ffaith y bydd cydlynu ac alinio effeithiol rhwng GBR ac AIMs yn hanfodol, yn enwedig lle mae gwasanaethau'n croesi ffiniau rhwydwaith. Rydym yn cytuno, a disgwylir i GBR gydweithio ag AIMs ar ddyrannu capasiti ac amserlennu i gefnogi effeithlonrwydd gweithredol. Bydd cysondeb mewn dulliau ar draws rhwydweithiau yn hanfodol i osgoi cymhlethdod gormodol a sicrhau tegwch i weithredwyr.

Y Pŵer i Ddiwygio

Er na fydd GBR o fewn cwmpas yr AIMs fel rheolwr seilwaith, bydd pob AIM fel TfL, HS1 a Llinellau Craidd y Cymoedd yn parhau i fod o fewn y cwmpas. Wrth i brosesau newydd

GBR esblygu a dod i rym, efallai y bydd cyfleoedd i'r cyrff eraill hyn elwa o hyblygrwydd tebyg sy'n cael ei ddarparu i GBR, er enghraifft ar ddyddiadau newidiadau amserlen. Rydym hefyd eisiau sicrhau, lle bo angen, y gall prosesau alinio, a bod y cyrff hyn yn gallu elwa o fwy o hyblygrwydd yn y fframwaith newydd. Er mwyn galluogi hyn, byddwn yn cynnwys pŵer i ddiwygio'r AMRs yn y Bil.

Ar y cyfan, roedd y rhan fwyaf o ymatebwyr yn cefnogi pŵer i ddiwygio'r AMRs ac yn cydnabod ein hamcan i hwyluso prosesau integredig a chyson rhwng rhwydweithiau GBR a rhwydweithiau nad ydynt yn GBR lle gall materion gwahaniaeth godi. Fodd bynnag, nododd nifer o ymatebwyr awydd am fwy o fanylion ynghylch cwrpas a defnydd bwriadedig y pŵer, yn ogystal ag enghreifftiau dangosol o beth mae "*pŵer wedi'i dargedu i wneud gwelliannau technegol*" yn ei olygu yn ymarferol. Er nad ydym am gyfyngu ar y pŵer trwy geisio rhagweld pa fath o newidiadau a allai fod yn angenrheidiol neu'n fanteisiol, mae'n bwysig bod y pŵer yn galluogi ystyried ystod eang o opsiynau polisi, gan gynnwys gwelliannau canlyniadol i ddeddfwriaeth arall lle gallai hyn fod yn angenrheidiol, newidiadau gweithdrefnol i reolau fel cynlluniau perfformiad, codi tâl a gofynion ar gyfer dyddiadau newid amserlenni.

Thema gyffredin ymhlith yr holl grwpiau a ymatebodd oedd y dewis i'r llywodraeth ymgynghori ar unrhyw newidiadau arfaethedig a wneir gan ddefnyddio'r pŵer. Codwyd pryderon hefyd gan weithredwyr y sector preifat y gallai hyn roi pwerau gormodol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth i ddiwygio'r AMRs heb ymgynghori'n glir â rhanddeiliaid. Er mwyn gosod y gwiriadau a'r cydbwyseddau angenrheidiol priodol ar ddefnyddio'r pŵer, bydd yn ddarostyngedig i'r weithdrefn gadarnhaol i sicrhau craffu seneddol gorfodol a bydd gofyniad ymgynghori statudol hefyd ar gyfer unrhyw amser y defnyddir y pŵer.

Pontio i'r fframwaith newydd

O dan ddeddfwriaeth heddiw, mae'r ORR yn gyfrifol am gymeradwyo neu gyfarwyddo'r contractau mynediad a gorsaf sydd gan weithredwyr gyda Network Rail. Rydym wedi ymrwymo y bydd pob hawl bresennol atodlen 5 i gael mynediad i'r rhwydwaith (y rhai â contractau a gymeradwywyd gan yr ORR) yn parhau o dan GBR nes iddynt ddod i ben. Mae telerau'r contractau dwyochrog hynny'n nodi mai dim ond yr ORR all gymeradwyo gwelliannau i'r contractau. Mae gan yr ORR hefyd y pŵer i ddiweddarau contractau mynediad i weithredu penderfyniad terfynol adolygiad cyfnodol er enghraifft fframwaith codi tâl newydd ar gyfer y Cyfnod Rheoli nesaf. Yn olaf, o dan Ran C o'r Cod Rhwydwaith, dim ond yr ORR all gymeradwyo cynnig i ddiwygio'r Cod Rhwydwaith sydd wedi mynd trwy broses bleidleisio pwyllgor cynrychiolwyr dosbarth.

Bydd pŵer cyfyngedig o ran amser i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth ddiwygio contractau mynediad presennol yn wrth gefn angenrheidiol i sicrhau y gall y trosglwyddiad i'r drefn mynediad a chodi tâl newydd o dan GBR ddigwydd. Mae hyn oherwydd bod rhaid gwneud rhai newidiadau i gontractau presennol i sicrhau eu bod yn gweithredu'n iawn o dan y system newydd. Mae angen datrysiaid i sicrhau, wrth barhau i barchu hawliau mynediad atodlen 5 gweithredwyr presennol, bod y newidiadau angenrheidiol i gontractau yn cael eu gwneud i weithredu'r drefn newydd.

Er enghraifft, bydd y Mesur Rheilffyrdd yn gweld pwerau'r ORR o dan S17-22C o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 a'i ddyletswyddau Adran 4 cyfatebol yn cael eu datgymhwyso. O ganlyniad, ni fydd yr ORR bellach yn gallu cymeradwyo newidiadau i contractau mynediad presennol ac ni fydd ganddo sail gyfreithiol i ddiwygio contract presennol heb ganiatâd gweithredwr. Byddai hyn yn golygu na allai diweddariadau rheolaidd a chyfnodol i ffioedd mynediad sy'n ofyniad hanfodol nawr ac yn y dyfodol ddigwydd a byddai contractau presennol yn dod yn anymarferol heb unrhyw ffordd gyfreithiol o'u diweddaru.

Cyn i GBR gychwyn, cynigir y bydd Network Rail yn gweithio gyda'r ORR ac yn ymgysylltu ac yn ymgynghori â gweithredwyr i nodi cymalau anymarferol a chynnig geiriad newydd i ddiwygio contractau.

Bydd y cymal yn rhoi pŵer i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth ddiwygio contractau a'r Cod Rhwydwaith nad ydynt wedi'u diwygio yn dilyn y rhaglen ymgysylltu ac ymgynghori hon. Dim ond fel mesur wrth gefn y bwriedir ei ddefnyddio i sicrhau na all gweithredwyr presennol (y mae gan rai ohonynt contractau sawl blwyddyn) atal y newid i'r model newydd neu gael eu gadael gyda threfniadau anymarferol. Ni fydd y pŵer i ddiwygio contractau yn cael ei arfer yn ysgafn a dim ond fel dewis olaf y byddai'n cael ei ddefnyddio i sicrhau newidiadau angenrheidiol i contractau, megis adlewyrchu rôl newidiol yr ORR a chreu GBR. Rydym wedi ymrwymo i anrhydeddu penderfyniad terfynol Adolygiad Cyfnodol 2023 ORR, gan gynnwys amodau ar godi tâl a chymhellion (hyd at Gyfnod Rheoli 8 pan fydd fframwaith codi tâl newydd GBR yn cael ei gymhwyso).

Rôl Llywodraethau Datganoledig mewn Mynediad a Chodi Tâl

Rydym yn cydnabod rôl y rheilffordd wrth wasanaethu cymunedau amrywiol ledled Prydain Fawr a phwysigrwydd Llywodraethau Cymru a'r Alban wrth lunio blaenoriaethau trafnidiaeth yn y gwledydd datganoledig. Nod ein diwygiadau yw galluogi cydweithio effeithiol rhwng GBR a'r Llywodraethau Datganoledig, gan gynnwys yr eglurder sydd ei angen i reoli'r rhwydwaith yn effeithlon a sicrhau'r defnydd gorau.

Bydd un drefn mynediad integredig yn cael ei sefydlu ar gyfer rhwydwaith GBR, wedi'i hategu gan AUP cyhoeddus. Bydd yr AUP yn cael ei ategu a'i lywio gan ymgysylltiad ystyrlon â Llywodraethau Datganoledig fel cyllidwyr allweddol y sector cyhoeddus a phartneriaid strategol. Bydd cydweithio parhaus yn sicrhau bod blaenoriaethau datganoledig yn cael eu hadlewyrchu ym mhenderfyniadau GBR.

Rydym wedi gwrandao ar y pryderon a godwyd ynghylch sut y gall y fframwaith mynediad adlewyrchu strategaethau ac anghenion datganoledig orau. Er mwyn rhoi effaith ymarferol i'r ymrwymiad hwn, bydd deddfwriaeth yn:

- Gosod dyletswydd statudol ar GBR i ystyried strategaeth reilffordd Gweinidogion yr Alban a Strategaeth Drafnidiaeth Cymru Gweinidogion Cymru; a
- Gwneud Llywodraethau Cymru a'r Alban yn ymgynghoreion statudol wrth ddatblygu Cynllun Defnyddio Gweithredwyr Lloegr.

Bydd swyddogaethau cynllunio defnydd ac amserlennu yn cael eu cyflawni mewn partneriaeth agos â GBR Cymru a'r Gororau a'u dirprwyo i uned GBR yr Alban. Bydd hyn yn sicrhau bod gwybodaeth weithredol leol yn llywio penderfyniadau mynediad a dyrannu

capasiti yn unol â strategaethau datganoledig. Er enghraifft, bydd Cynlluniau Capasiti Seilwaith yn yr Alban yn ystyried Datganiad Amcanion Gweinidogion yr Alban a'r strategaeth reilffyrdd, tra bydd uned fusnes Cymru a'r Gororau yn gweithio gyda TfW ac yn ystyried Strategaeth Drafnidiaeth Cymru.

Rydym yn cydnabod y bydd angen cyfaddawdu weithiau rhwng blaenoriaethau lleol, rhanbarthol, cludo nwyddau a thrawsffiniol. Bydd Llywodraeth Cymru yn gwneud y penderfyniadau hynny'n dryloyw a chan roi sylw dyledus i ymatebion i ymgynghoriadau statudol a'i dyletswyddau ehangach, gan gynnwys hyrwyddo cludo nwyddau rheilffordd. Lle mae Llywodraeth Ddatganoledig yn credu nad yw GBR wedi gweithredu'n rhesymol neu yn unol â'i dyletswyddau statudol, bydd ganddi'r hawl i apelio i'r ORR.

Bydd deddfwriaeth yn galluogi GBR i ddatblygu model mwy targedig ac effeithiol nag sy'n bodoli heddiw. Er enghraifft, bydd deddfwriaeth yn caniatáu i GBR ddatblygu cynlluniau perfformiad pwrpasol ar gyfer gwahanol rannau o'r rhwydwaith lle bo'n briodol gwneud hynny, gan gynnwys ar gyfer Llywodraethau Datganoledig. Yn yr Alban, byddem yn disgwyl i GBR weithio gyda Thrafnidiaeth yr Alban i ddatblygu cynllun perfformiad sy'n adlewyrchu'r trefniadau ariannu penodol rhwng Gweinidogion yr Alban a GBR, y model cynghrair presennol, a chyfleoedd ar gyfer integreiddio pellach. Yng Nghymru, byddem yn disgwyl i'r drefn ystyried statws TfW fel gweithredwr gwasanaeth cyhoeddus a threfniadau partneriaeth yn y dyfodol. Yn y ddau achos, y nod yw galluogi dull mwy ymatebol, sy'n seiliedig ar ganlyniadau, o reoli perfformiad sy'n cyd-fynd â rolau a strategaethau'r Llywodraethau Datganoledig.

4. Fframwaith ariannol

Gofynnon ni

Cwestiwn 12 –

A ydych chi'n cytuno â'r dull deddfwriaethol arfaethedig ynghylch setliad ariannu 5 mlynedd ar gyfer GBR?

Clywson ni

Cwestiwn 12

Fe wnaeth cyfanswm o 608 o ymatebwyr ateb y cwestiwn hwn. Cytunodd 64% â'r dull deddfwriaethol arfaethedig ynghylch setliad ariannu 5 mlynedd ar gyfer GBR, anghytunodd 18% ac nid oedd 13% yn gwybod, gyda 5% yn mynegi barn wahanol. Cefnogodd mwy na thair gwaith cymaint o ymatebwyr y cynigion ag na wnaethant, gan ddangos cefnogaeth sylweddol i'n cynigion.

Pwyntiau allweddol:

- Ym mron pob math o grŵp rhanddeiliaid a nodwyd, roedd y mwyafrif yn cytuno â'r cynigion. Yr eithriadau oedd Llywodraethau Datganoledig a rhanddeiliaid cludo nwyddau, a oedd yn gyffredinol gefnogol o ran tôn y cyfeiriad teithio ond a roddodd ymatebion mwy cynnil a manwl.
- O blith yr holl randdeiliaid a roddodd sylwadau, roedd cefnogaeth llethol i'r ffocws parhaus ar sicrwydd ar gyfer cyllid rheilffyrdd. Yn gyffredinol, croesawyd yr ymrwymiad cyllido 5 mlynedd ac ystyriwyd bod rôl barhaus yr ORR drwy gydol y broses yn darparu amddiffyniadau pwysig. Pwysleisiwyd mai ymrwymladau cyllido tymor hwy oedd y ffordd orau o sicrhau'r gwerth gorau am arian a meithrin

amgylchedd gweithredu sefydlog. Mae'n werth tynnu sylw at y ffaith bod y rhai a oedd o blaid wedi crybwyll strategaeth hirdymor gadarn fel yr allwedd i lwyddiant unrhyw setliad cyllido.

- O blith y rhai a oedd yn feirniadol, dywedodd y rhan fwyaf nad oedd y cynigion yn mynd yn ddigon pell i ddarparu sicrwydd o ystyried natur hirdymor prosiectau rheilffyrdd a rheilffyrdd. Y prif bryder oedd nad oedd 5 mlynedd o gyllid yn ddigon hir, a gellid cyflawni mwy o effeithlonrwydd pe bai cyllid wedi'i ymrwymo am gyfnod hirach. Ochr yn ochr â hyn, roedd llawer yn pryderu y byddai'r setliad PR newydd yn destun newid ychwanegol mewn bywyd, yn enwedig gan Weinidogion, gan leihau sicrwydd cyffredinol y grant. Yn olaf, roedd galwadau i gynnwys gwasanaethau teithwyr a gwelliannau o fewn y setliad PR newydd, gan ymestyn ymhellach fanteision sicrwydd hirdymor i'r meysydd cyllideb hyn.
- Yn ogystal, roedd pryderon yn ymwneud â'r model setliad sefydlog a chyfnod rheoli gan arwain at gyfnodau gwariant anwastad. Mae hyn yn golygu bod prosiectau'n cychwyn yn araf ar ddechrau cyfnod rheoli, ac yn cyrraedd uchafbwynt yng nghanol i ddiwedd cyfnod rheoli gan achosi gweithgaredd anwastad. Awgrymwyd y gallai rhaglen o gynllunio a chyllido treigl, lle mae cynlluniau GBR yn cadw gorwel cynllunio sefydlog yn hytrach na lleihau wrth i ddiwedd cyfnod rheoli agosáu, ddatrys y problemau hyn trwy lyfnhau'r galw a chreu sicrwydd pellach.
- Er bod croeso i ofyniad statudol i ymgynghori ag Awdurdodau Rheoli Rheilffyrdd, galwodd rhai Awdurdodau Lleol am fwy o dryloywder yng ngweithgarwch GBR a'r gallu i ariannu a chyfarwyddo GBR yn yr ardaloedd yr oeddent yn eu gwasanaethu. Roedd hyn yn canolbwyntio ar y manteision y gallai cyllid a mewnwleidiad lleol eu dwyn i welliannau rheilffyrdd.

Ein hymateb

Bydd y llywodraeth yn creu Adolygiad Cyfnodol newydd sy'n cymryd y gorau o'r broses gyfredol o Adolygiad Cyfnodol a rheoli ond sydd wedi'i chynllunio ar gyfer y rheilffordd gyhoeddus ac integredig y bydd GBR yn ei chyfarwyddo. Nod ein cynigion yw cario drosodd y sicrwydd a grëwyd gan Adolygiad Cyfnodol heddiw, gan arwain at werth am arian i'r trethdalwr, amgylchedd gweithredu sefydlog ar gyfer diwydiant, a sylfaen gadarn y gall GBR ei chyflawni yn y tymor hir. O ystyried y gefnogaeth sylweddol a ddangoswyd i hyn, ochr yn ochr â chydabyddiaeth gref o'r manteision a ddyfernir gan sicrwydd ariannu 5 mlynedd, mae'r llywodraeth yn bwriadu bwrw ymlaen â deddfwriaeth i greu Adolygiad Cyfnodol newydd.

Dylunio'r Adolygiad Cyfnodol Newydd

Mae'r llywodraeth wedi ystyried y sylwadau sy'n ymwneud â dyluniad yr Adolygiad Cyfnodol newydd. Yn benodol, rydym wedi clywed y galwadau i gynyddu hyd y cyllid y tu hwnt i 5 mlynedd, ymestyn cwmpas yr Adolygiad Cyfnodol newydd i gynnwys gwasanaethau a gwelliannau i deithwyr, a mynnu bod cynllunio treigl yn cael ei gynnal gan GBR.

Bydd y PR newydd yn bŵer ariannu a phroses benderfynu newydd wedi'i seilio ar ddeddfwriaeth ac wedi'i chynllunio i ariannu GBR dros gyfnod o 5 mlynedd. Fel y PR heddiw, Gweinidogion yr Alban fydd 'Cyllidwyr' y Cynrychiolydd Cyhoeddus newydd fel yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, gan ddilyn yr un camau i gyrraedd setliad ariannu ar gyfer yr Alban. Mae'r llywodraeth wedi penderfynu peidio â newid hyd y setliad oherwydd y cydbwysedd sydd ei angen rhwng sicrwydd y diwydiant ac amgylchedd gweithredol sy'n newid. Mae unrhyw gyfnod sy'n hirach na 5 mlynedd yn fwy tebygol o arwain at ailagor y setliad beth bynnag, gan fod rhagfynegiadau chwyddiant a rhagolygon eraill yn dod yn fwyfwy annibynadwy ac angen eu hailwerthuso y tu hwnt i 5 mlynedd. Ni fyddai unrhyw gyfnod byrrach na 5 mlynedd yn cadw manteision sicrwydd tymor hwy a welir heddiw.

Mynegodd ymatebwyr yn eang y byddai cysylltiad â strategaeth tymor hwy yn bwysig i alluogi cynllun busnes integredig cydlynol. Dyma pam, yn ddeddfwriaethol, y cynhelir parhad rhwng cyfnodau rheoli trwy ddyletswyddau cyffredinol ar Gyllidwyr a'r Llywodraeth Gyffredinol i ystyried yr LTRS. O ran cynllunio treigl, nid oes angen deddfwriaeth i GBR ymgymryd â hyn. Gan gydnabod y manteision posibl i barhad cyflawni, bydd y llywodraeth yn parhau i ystyried mathau o gynllunio treigl yn ystod sefydlu a dylunio manwl GBR.

Yn gysylltiedig â'r ystyriaethau hyn, mae'r llywodraeth hefyd wedi clywed yr awgrymiadau i weithredu cyllid treigl, lle mae cyllid yn cael ei adolygu gyda rhagolygon 5 mlynedd yn flynyddol, gan gynnal setliad 5 mlynedd bob amser. Er gwaethaf i hyn gael ei awgrymu gan nifer o wahanol fathau o randdeiliaid, yn gyffredinol, mae cyllid treigl wedi'i ddiystyru gan fod gan y trefniant y potensial i esblygu i fod yn gytundeb cyllido blynyddol, gan leihau sicrwydd a'r manteision y mae'n eu gyrru.

Mae'r llywodraeth hefyd wedi penderfynu bwrw ymlaen â chynlluniau i gadw hyblygrwydd ynghylch pa gyllid y gellir ei ymrwymo i GBR fel rhan o'r PR newydd. Fodd bynnag, dim ond gweithrediadau seilwaith, cynnal a chadw, a gweithgaredd adnewyddu fydd yn cael eu pennu drwy'r broses PR newydd nes bod Gweinidogion yn penderfynu ei bod yn briodol ymrwymo agweddau eraill ar gyllid GBR a bod cytundeb ar draws y llywodraeth. Mae'r penderfyniad hwn yn adlewyrchu anhawster rhagweld gwariant gwasanaethau teithwyr dros 5 mlynedd, yn enwedig drwy gydol y cyfnod o newid a ddaeth yn sgil creu GBR. Fodd bynnag, bydd gofyn i GBR gynhyrchu Cynllun Busnes Integredig fel rhan o'r PR newydd a fydd yn amlinellu'r cynllun ar draws holl weithgarwch GBR.

Sefydlu Fframwaith Ariannu Newydd GBR

Mae'r PR heddiw yn broses hyblyg gyda dim ond y gweithgareddau craidd a nodir mewn deddfwriaeth. Bydd y PR newydd yr un fath yn ymarferol ac yn cynnwys mwy na'r hyn a nodir mewn deddfwriaeth. Gan y bydd yr ORR yn parhau i fod yn gyfrifol am redeg y broses yn effeithlon, byddem yn disgwyl i'r union weithgaredd a gynhelir yn ystod y PR newydd addasu dros amser. O ystyried bod mwyafrif yr ymatebwyr wedi cefnogi ein cynigion i gadw'r manteision y mae'r PR presennol yn eu darparu, ar lefel uchel bydd proses ddeddfwriaethol y PR newydd fel a ganlyn:

- Bydd gofyn i Gyllidwyr y PR newydd ddarparu Datganiad o Amcanion lefel uchel i GBR, gan nodi eu gweledigaeth ar gyfer y rheilffyrdd dros y cyfnod ariannu 5 mlynedd. O ystyried dyletswyddau Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban, bydd angen i'r Datganiadau o Amcanion hyn ystyried LTRS pob Cyllidwr.
- Bydd gofyn i Gyllidwyr hefyd nodi faint fydd yn debygol o fod ar gael i GBR ar gyfer y cyfnod ariannu.

- Bydd GBR yn gyfrifol am greu Cynlluniau Busnes Integredig drafft ar gyfer pob Cyllidwr, gan nodi cynlluniau arfaethedig GBR ar gyfer cyflawni ar draws ei holl swyddogaethau, trac a thrên.
- Bydd yr ORR yn craffu ar gynlluniau GBR ac yn cynghori Cyllidwyr drwy gydol y cyfnod. Bydd hyn yn arwain at ddarn terfynol o gyngor cyffredinol i bob Cyllidwr ar Gynllun Busnes Integredig GBR sy'n darparu asesiad o effeithlonrwydd ac effeithiolrwydd y cynllun wrth gyflawni Datganiad o Amcanion y Cyllidwr.
- Ar ôl ystyried y cyngor hwn, bydd Cyllidwyr yn llofnodi cynlluniau ar gyfer cyflawni, a bydd y cyfnod ariannu 5 mlynedd yn barod i ddechrau.
- Drwy gydol y cyfnod rheoli bydd gan yr ORR swyddogaeth gynghori a chraffu well a nodir mewn deddfwriaeth, i roi cyngor annibynnol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban ar berfformiad GBR yn erbyn ei gynllun busnes, effeithlonrwydd, rheoli asedau a risgiau sy'n dod i'r amlwg

Ochr yn ochr â'r newidiadau hyn, bydd y llywodraeth yn sicrhau bod pwerau i ariannu (lle bo'n briodol) gweithgareddau GBR y tu allan i gwmpas y Cynllun Cynnal a Chadw newydd a bydd yn sicrhau bod y pwerau hyn yn cydymffurfio â rhwymedigaethau rheoli cymorthdaliadau rhyngwladol y DU. Bydd y pwerau hyn yn cael eu defnyddio yn dilyn penderfyniadau Adolygiad Gwariant a Phiblinell Gwella Rhwydwaith Rheilffyrdd, gyda Chynllun Busnes Integredig GBR yn sicrhau bod un llinyn strategol rhwng gwahanol setliadau ariannu GBR a bod gan Gyllidwyr ddigon o wybodaeth i wneud eu penderfyniad. Mae hefyd yn hyrwyddo amgylchedd tryloyw, gan y bydd yn ofynnol i GBR gyhoeddi unrhyw fersiwn newydd o'r Cynllun Busnes Integredig pan gytunir arno.

Hyder Hirdymor

Gan adlewyrchu'r adborth gan bob math o ymatebwyr, mae'r llywodraeth yn cydnabod mai'r gwerth mwyaf a ddaw yn sgil y PR i'r diwydiant yw sicrwydd cyllid a all yrru gwell effeithlonrwydd a gwerth am arian. Cefnogodd ymatebwyr y diwydiant yn benodol y craffu annibynnol y mae'r ORR yn ei ddarparu a'r effaith gadarnhaol y mae sicrwydd hirdymor yn ei chael ar eu gallu i gynllunio a chynnal eu busnes. Felly, mae'n bwysig bod y sicrwydd hwn yn cael ei annog yn ystod cyfnod rheoli PR newydd hefyd. Er mwyn hyrwyddo sicrwydd, bydd deddfwriaeth yn caniatáu i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth nodi proses y mae'n rhaid ei dilyn os bydd newidiadau sylweddol i gyllid gweithrediadau, cynnal a chadw ac adnewyddu.

Mae'r dull newydd hwn yn newid o'r ffordd y mae'r grant yn cael ei ddiogelu heddiw. Fodd bynnag, mae'r llywodraeth yn credu mai dyma fydd y ffordd fwyaf effeithiol o sicrhau sefydlogrwydd a sicrwydd, gan gofleidio rôl newydd Gweinidogion mewn rheilffordd sy'n eiddo cyhoeddus.

Gwerth i drethdalwyr

Mae'r llywodraeth hefyd yn cydnabod bod y PR heddiw yn ffordd effeithiol i'r llywodraeth a GBR sicrhau gwerth am arian a chyflenwi o ansawdd uchel. Fel y mynegwyd gan lawer o randdeiliaid, gan gynnwys yn benodol y rhai o gludo nwyddau a'r gadwyn gyflenwi, rhan allweddol o sicrhau'r gwerth hwn yw rôl yr ORR fel trydydd parti annibynnol ac arbenigol. Roedd yr ymatebwyr yn gefnogol i'r craffu y mae'r ORR yn ei ddarparu heddiw ar ddigonolrwydd ac effeithlonrwydd cyllid, a'i rôl wrth helpu i gynnal sicrwydd. Felly, rôl yr ORR yn y dyfodol mewn cyllid fydd:

- Rheoli'r PR newydd drwy reoli'r dyddiadau cau craidd.
- Craffu ar Gynllun Busnes Integredig drafft GBR fel rhan o'r PR newydd, gan ei asesu i sicrhau defnydd effeithlon o arian cyhoeddus. Er mwyn creu amgylchedd datblygu cydweithredol a heriol, bydd gofyn i GBR ymgynghori ag ORR yn ystod datblygiad y Cynllun Busnes Integredig.
- Cynghori Cyllidwyr drwy gydol y broses PR newydd. Bydd angen i gyllidwyr ystyried cyngor yr ORR cyn cymeradwyo cynllun GBR, gan sicrhau bod y llywodraeth yn cael gwybod yn llawn cyn gwneud penderfyniadau ar ymrwymadau ariannu 5 mlynedd.

Er y bydd yr ORR yn rhan werthfawr o'r PR newydd, mae'n bwysig bod Gweinidogion, sy'n atebol am wariant arian cyhoeddus, yn cadw'r holl offer a'r pŵer i wneud penderfyniadau ar ganlyniadau cyllido. Felly, bydd Gweinidogion yn cwblhau unrhyw setliad PR newydd ac yn gyfrifol am lofnodi'r canlyniadau allweddol y maent yn disgwyl i'r GBR eu cyflawni, yn hytrach na chynnal cyfrifoldeb presennol yr ORR i nodi 'penderfyniad terfynol'. Mae hyn yn adlewyrchu gofynion y system newydd o'i gymharu â heddiw; o'r ORR sy'n gosod lefel taliadau mynediad ar gyfer diwydiant preifat sydd hefyd yn arwain at benderfynu ar grant gan y llywodraeth, i ariannu meddwl cyfarwyddo sy'n eiddo cyhoeddus. Bydd yr ORR hefyd yn symud i gael rôl gynghori gryfach wrth fonitro perfformiad busnes y GBR fel y nodir ym mhennod 1.

Cyflawni ar gyfer cymunedau lleol

Mae'r llywodraeth yn cydnabod ac yn gwerthfawrogi'r arbenigedd y gall cymunedau lleol ei gael yn eu gwasanaethau rheilffordd. Wedi dweud hynny, oherwydd bod y PR newydd yn cynrychioli penderfyniad ymrwymiad cyllido llywodraeth hirdymor mawr, ac oherwydd rôl y GBR fel y meddwl cyfarwyddo, ni fyddai darparu cynrychiolaeth bellach yn y PR newydd yn briodol. Fel y nodir ym mhennod 6, bydd GBR yn gweithio'n agos gyda chymunedau lleol a bydd unrhyw gynllun a grëir gan GBR fel rhan o'r broses hon yn adlewyrchu'r berthynas waith hon.

Mae'n bwysig bod unrhyw setliad PR newydd yn ystyried blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ac felly bydd Gweinidogion Cymru yn cael eu hymgorffori yn y broses PR newydd lle bo'n briodol. Yn benodol, bydd gofyn i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth ymgynghori ac ystyried unrhyw sylwadau a wneir gan Weinidogion Cymru wrth ddatblygu'r Datganiad o Amcanion.

Yn ogystal, yn dilyn ymrwymadau blaenorol, bydd y llywodraeth yn bwrw ymlaen â deddfwriaeth i roi rôl statudol i MSAs yn y PR newydd.

5. Prisiau, tocynnau a manwerthu

Gofynnon ni

Cwestiwn 13 –

A ydych chi'n cytuno â'r dull deddfwriaethol a nodir i gadw rôl yr Ysgrifennydd Gwladol wrth sicrhau fforddiadwyedd cyffredinol prisiau tocynnau a pharhau i ddiogelu rhai cynlluniau disgownt cardiau rheilffordd?

Cwestiwn 14 –

Pa ddiogelwch, os o gwbl, sydd ei angen i sicrhau marchnad fanwerthu rheilffyrdd ffyniannus a chystadleuol tra hefyd yn sicrhau y gall GBR ddarparu cynnig o ansawdd uchel i'w gwsmeriaid?

Clywson ni

Cwestiwn 13

Atebodd cyfanswm o 581 o ymatebwyr y cwestiwn hwn. Cytunodd 74% â'r cynnig uchod; anghytunodd 15%; ac nid oedd 11% yn gwybod, ni fynegodd farn nac ni ddarparodd safbwyntiau amgen. Mae hyn yn dangos cefnogaeth sylweddol i'r cynnig.

Pwyntiau allweddol:

- Yn gyffredinol, roedd cefnogaeth gref i osod a rheoli prisiau GBR ar gyfer y gwasanaethau y mae'n eu rheoli. Roedd cefnogaeth hefyd i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth gadw rôl wrth arwain lefel gyffredinol y prisiau y mae GBR yn eu codi ar deithwyr, gan adlewyrchu pwysigrwydd eu rôl wrth reoli'r cydbwysedd cyffredinol o gyllid rhwng teithwyr a threthdalwyr.
- Roedd cefnogaeth sylweddol i barhau â chardiau rheilffordd – y rhai a ddarperir gan ddeddfwriaeth bresennol a chardiau rheilffordd ychwanegol a gyflwynwyd gan y llywodraeth a gweithredwyr i gefnogi grwpiau penodol, fel y cerdyn rheilffordd i gyn-filwyr a'r cerdyn rheilffordd 26-30. Roedd grwpiau hawliau teithwyr yn arbennig o gefnogol i hyn. Er bod cefnogaeth gref i'r dull cyffredinol, roedd ystod eang o

safbwyntiau ynghylch sut y dylai prisiau ar gyfer gwasanaethau GBR a rôl goruchwyllo'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth weithio'n ymarferol.

- Roedd y cwmnïau trên o blaid cadw cardiau rheilffordd ond roeddent o'r farn y dylai'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth ddwyn GBR i gyfrif am ganlyniadau cyffredinol yn hytrach na manylion penodol, gan gapio rhai prisiau a chaniatáu hyblygrwydd GBR, yn enwedig ar gyfer ardaloedd lleol. Cynigiodd rhai awdurdodau lleol rôl ddeddfwriaethol i arweinwyr lleol wrth osod prisiau ar gyfer eu hardaloedd hefyd.
- O ran disgowntiau rhatach, awgrymwyd amrywiol ddewisiadau amgen i'r cynnig cardiau rheilffordd presennol, gan gynnwys cyflwyno cerdyn rheilffordd cenedlaethol (yn hytrach na disgowntiau rhatach amrywiol), camu'n ôl o gardiau rheilffordd yn gyfan gwbl a gwthio am brisiau mwy fforddiadwy yn gyffredinol.
- I'r ymatebwyr nad oeddent yn cytuno â'r cynnig cyffredinol, thema arwyddocaol oedd pryder ynghylch y risg o ymyrraeth wleidyddol oherwydd bod yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn cadw rôl wrth ddiogelu prisiau a mesurau fforddiadwyedd. Awgrymodd rhai ymatebwyr y byddai'n well i GBR gael ymreolaeth lawn wrth osod prisiau, er mwyn caniatáu gwneud cynlluniau hirdymor sy'n aros ar wahân i wleidyddion a newidiadau llywodraeth. Awgrymodd eraill y dylai'r llywodraeth ystyried mesurau diogelwch pellach mewn perthynas â rôl yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, er enghraifft ei gwneud yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth ymgynghori'n gyhoeddus ynghylch gosod prisiau.
- Awgrymodd rhai ymatebwyr fodel amgen lle dylid cynnal penderfyniadau ar y materion hyn gyda goruchwyliaeth annibynnol, er mwyn osgoi ymyrraeth wleidyddol.
- Er ei fod y tu allan i gwmpas uniongyrchol y ddeddfwriaeth yr ydym yn ei chynnig, manteisiodd llawer o ymatebwyr ar y cyfle i amlinellu'r angen am strwythurau prisiau symlach a phrisiau mwy fforddiadwy.

Cwestiwn 14

Derbyniwyd cyfanswm o 485 o ymatebion i'r cwestiwn hwn. Roedd lefel gref o gefnogaeth i'r safbwynt manwerthu ar-lein a nodwyd yn yr ymgynghoriad. Rhoddodd y rhan fwyaf o ymatebwyr awgrymiadau i sicrhau marchnad fanwerthu lewyrchus a chystadleuol – er bod rhai ymatebion yn cwestiynu'r angen am farchnad fanwerthu gystadleuol, o blaid dull sy'n canolbwyntio ar GBR fel yr unig fanwerthwr tocynnau.

Pwyntiau allweddol:

- Cytunodd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr y dylai GBR fanwerthu a chydgrynhoi gwefannau TOC i mewn i GBR. Roedd llawer o ymatebwyr hefyd yn cydnabod y gwerth y mae manwerthwyr annibynnol wedi'i gyflwyno yn y farchnad wrth godi safonau i wneud prynu tocynnau'n haws i deithwyr.

- Roedd cefnogaeth sylweddol gan grwpiau hawliau teithwyr a rhai unigolion i GBR ddarparu cynnig manwerthu o ansawdd uchel i deithwyr, wedi'i gefnogi gan wefan ac ap GBR sydd wedi'u cynllunio'n dda ac yn hygyrch, sy'n hawdd ei ddefnyddio i bawb. Fodd bynnag, pwysleisiasant na ddylai hyn ddod ar draul teithwyr ar incwm is neu ag anableddau, nad oes ganddynt efallai fynediad hawdd at ffônau clyfar neu brynu tocynnau ar-lein, ac y dylid cadw sianeli manwerthu corfforol hefyd.
- Yn gyffredinol, roedd cefnogaeth gref gan awdurdodau lleol, unigolion, grwpiau hawliau teithwyr a grwpiau cynrychioliadol busnes ar gyfer system docynnau symlach a thryloyw gyda fframwaith trwyddedu teg a chadarn ar gyfer manwerthwyr tocynnau. Cytunodd sefydliadau'r sector preifat â hyn ond pwysleisiodd hefyd bwysigrwydd bod y farchnad fanwerthu rheilffyrdd yn 'faes chwarae teg'.
- Mynegodd manwerthwyr annibynnol ddewis cryf i'r ORR ddod yn gorff rheoleiddio sy'n goruchwyllo'r farchnad fanwerthu gyfan ac yn cyflawni rhai swyddogaethau ynddi. Byddai hyn yn ei gwneud yn gyfrifol am reoli mynediad i'r marchnadoedd a'r safonau y mae angen i fanwerthwyr eu dilyn, gan gynnwys mynediad manwerthwr GBR, a gorfodi cod ymarfer i bob manwerthwr ei ddilyn. Awgrymodd rhai hefyd gryfhau'r rôl hon trwy gael dyletswydd mewn deddfwriaeth i drin pob manwerthwr yn deg ac y dylai hyn gael ei orfodi gan yr ORR. Awgrymodd nifer llai o ymatebwyr o'r sector preifat y dylai'r CMA ymgymryd â'r rôl hon, yn hytrach na'r ORR.
- Yn ogystal, mynegodd manwerthwyr annibynnol awydd i (yn ddelfrydol trwy ddeddfwriaeth) wneud manwerthwr ar-lein GBR ar wahân yn strwythurol ac yn fasnachol i'r Grŵp GBR ehangach.
- Clywsom hefyd y byddai mwy o eglurder ynghylch yr hyn yr oedd y cynigion yn ei olygu i weithredwyr mynediad agored yn ddymunol.
- Er bod y rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn gweld gwerth mewn marchnad gystadleuol lle mae GBR yn manwerthu ochr yn ochr â manwerthwyr annibynnol, nid oedd nifer fach o grwpiau ymgyrchu ac undebau yn gweld yr angen i farchnad manwerthu rheilffyrdd y sector preifat aros - yn hytrach yn awgrymu y dylid ei dileu'n llwyr.

Ein hymateb

Prisiau tocynnau

Bydd GBR yn gweithredu'r rhan fwyaf o'r gwasanaethau rheilffordd i deithwyr yn Lloegr. Fel yr amlinellwyd yn yr ymgynghoriad ac a gefnogwyd gan y rhan fwyaf o'r ymatebwyr, mae hyn yn golygu mai un o'i swyddogaethau craidd fydd gosod prisiau ar gyfer y gwasanaethau y mae'n eu gweithredu.

O ystyried y gefnogaeth sylweddol a nodwyd ar gyfer y dull hwn, bydd y fframwaith newydd hefyd yn cadw rôl i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth wrth bennu'r paramedrau cyffredinol ar gyfer prisiau rheilffordd i sicrhau bod prisiau'n cydbwysu'r angen am gyllid trethdalwyr a theithwyr ochr yn ochr â sicrhau eu bod yn fforddiadwy i deithwyr.

I wneud hyn, rydym yn rhagweld y bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn gosod un neu fwy o baramedrau ar gyfer prisiau sy'n cyd-fynd â setliad ariannol GBR, ac y mae'n rhaid i GBR weithio oddi mewn iddynt. Bydd y rhain yn cael eu diffinio maes o law, a'r bwriad yw y byddant yn strategol eu natur, gan roi rhyddid i GBR reoli prisiau o ddydd i ddydd i fodloni gofynion gweithredol a lleol.

Bydd y Bil hefyd yn parhau i ddiogelu gostyngiadau sydd eisoes wedi'u darparu mewn statud - sef gostyngiadau i bobl anabl, teithwyr iau a hŷn - ac sydd heddiw'n cael eu darparu trwy gardiau rheilffordd. Er na fydd disgowntiau rhatach eraill nad ydynt wedi'u diffinio mewn statud ar hyn o bryd yn cael eu cynnwys yn y Bil, rydym yn cytuno â'r ymatebion i'r ymgynghoriad eu bod hwythau'n bwysig, yn enwedig yr amrywiaeth o ddisgowntiau sydd ar gael (a gynigir ar hyn o bryd drwy gardiau rheilffordd). Nid oes unrhyw gynlluniau cyfredol i dynnu'r cynigion hyn yn ôl. Yn ogystal, rydym yn cydnabod pa mor bwysig yw darpariaethau teithio staff, gan gynnwys y rhai ar gyfer staff wedi ymddeol a staff presennol sy'n cael eu diogelu, i weithwyr rheilffordd y gorffennol a'r presennol. Codwyd hyn fel rhan o'r ymgynghoriad a bydd deddfwriaeth bresennol sy'n ymwneud â hyn yn cael ei chadw.

Fe wnaeth rhai ymatebion dynnu sylw at y ffaith y gallai cyfranogiad yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth arwain at lefelau annerbyniol o ymyrraeth wleidyddol ym mhennu prisiau GBR. Mae'r llywodraeth yn ystyried bod angen i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth gael rôl glir wrth oruchwylio pennu prisiau, o ystyried eu cyfrifoldeb dros fforddiadwyedd cyffredinol y rheilffordd, a'i dibyniaeth ar deithwyr a threthdalwyr am gyllid. Fodd bynnag, bydd gan GBR fwy o ymreolaeth a hyblygrwydd wrth bennu prisiau o'i gymharu â'r system heddiw. O ystyried y bydd GBR yn wasanaeth a ariennir yn gyhoeddus, mae'n iawn y dylai'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth allu gosod cyfeiriad strategol, ond nid y bwriad yw bod yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn ymyrryd yn rheolaidd â rheolaeth ddyddiol prisiau tocynnau. Yn hytrach, byddant yn darparu set o baramedrau i GBR eu dilyn. O fewn hyn, bydd gan GBR y rhyddid i weithredu. Dim ond i'r graddau sy'n angenrheidiol i sicrhau cyd-fynd â setliad ariannol GBR, neu mewn amgylchiadau eithriadol, y disgwylir newidiadau i'r paramedrau cyffredinol hyn.

Clywsom gan lawer o ymatebwyr fod y system brisiau bresennol yn rhy gymhleth. Bydd y system newydd yr ydym yn ei gweithredu yn dileu'r cymhellion gwrthnysig a'r darnio o'r system fasnachfaint sydd wedi arwain at gymhlethdod cynyddol prisiau. Bydd y dull hwn yn galluogi GBR i ddatblygu a chyflwyno system brisiau symlach a mwy cyson y gall teithwyr ymddiried ynddi. Bydd hyn yn adeiladu ar gynnydd a wnaed eisoes y tu allan i ddeddfwriaeth i gyflawni diwygio prisiau, er enghraifft ehangu cynlluniau Talu Wrth Fynd ledled y wlad a threialon prisiau symlach parhaus ar lwybrau pellter hir LNER.

Clywsom hefyd gan awdurdodau lleol, ac roedd rhai ohonynt eisiau rôl statudol mewn perthynas â phennu prisiau yn eu hardaloedd. Mae refeniw prisiau yn ffynhonnell allweddol o gyllid i'r rheilffordd, felly mae'n bwysig bod pwy bynnag sy'n gyfrifol am benderfynu ar bolisiau prisiau hefyd yn gyfrifol am y penderfyniadau hynny. O'r herwydd, mae datganoli gwneud penderfyniadau ar brisiau yn fater cymhleth na ellir ei ymdrin ag ef fel un mater. Fodd bynnag, mae'r fframwaith a osodwyd gennym ar gyfer partneriaethau maerol (gweler Pennod 6) yn darparu llwybr i MSAs gael mwy o ddylanwad ar bob agwedd ar wasanaethau rheilffordd yn eu rhanbarth, gan gynnwys prisiau tocynnau.

Fe wnaeth ymatebion eraill annog GBR i adolygu'r disgowntiau cardiau rheilffordd sydd ar gael ar hyn o bryd. Yn hytrach na nodi hyn mewn deddfwriaeth, bwriad y llywodraeth yw i GBR gael hyblygrwydd hefyd ynghylch y cynlluniau disgownt hyn yn y dyfodol, gan

ganiatáu i'r cynnig i gwsmeriaid esblygu dros amser gyda gofynion teithwyr sy'n newid, ond hefyd gan sicrhau bod disgowntiau ar gyfer grwpiau penodol (pobl ifanc, pobl hŷn ac anabl) yn parhau i fod wedi'u diogelu. Mae nifer o'r cynlluniau disgownt eraill yn berthnasol ar draws y rhwydwaith ar hyn o bryd, a bydd GBR yn ymgysylltu â gweithredwyr eraill cyn gwneud unrhyw newidiadau.

Cyflwyno marchnad fanwerthu lewyrchus

Nododd yr ymgynghoriad ein bwriad y byddai GBR yn manwerthu ar-lein, gan ddod â gwefannau ac apiau'r 14 gweithredwr rheilffordd ynghyd i leihau darnio, cyflawni arbedion trwy gael gwared ar ddyblygu, a darparu cynnig mwy cydlynol i deithwyr. Roedd hefyd yn amlwg ein bod yn gweld gwerth sylweddol yn rôl manwerthwyr annibynnol, gan eu bod yn helpu i arloesi a chodi safonau i deithwyr. Nodwyd y byddai manwerthwyr annibynnol yn parhau i fanwerthu ochr yn ochr â GBR, mewn marchnad deg ac agored.

Dangosodd yr ymatebion fod cefnogaeth gref i sefydlu manwerthwr GBR a pharhad marchnad fanwerthwyr annibynnol lewyrchus. Bydd y ddeddfwriaeth arfaethedig yn galluogi GBR i fanwerthu'n uniongyrchol i gwsmeriaid trwy ddarparu gwefan ac ap hawdd ei ddefnyddio, yn ogystal â gwerthu tocynnau mewn swyddfeydd tocynnau gorsafoedd, peiriannau gwerthu tocynnau a, lle bo angen, ar drenau fel y gall teithwyr nad ydynt eisiau neu na allant brynu tocyn ar-lein (a/neu sydd angen cymorth ychwanegol) brynu tocyn yn rhwydd a theithio'n hyderus. Bydd gweithredwyr mynediad agored a datganoledig, fel TfW a ScotRail, hefyd yn gallu manwerthu i deithwyr, yn union fel y maent yn ei wneud heddiw.

Clywsom gan rai rhanddeiliaid y dylai GBR fod yr unig fanwerthwr yn y farchnad. Fodd bynnag, credwn fod cystadleuaeth mewn manwerthu ar-lein wedi helpu i godi safonau er budd teithwyr, a dylai hyn barhau.

O ran sut mae manwerthwr ar-lein GBR wedi'i sefydlu, awgrymodd rhai rhanddeiliaid, er mwyn darparu marchnad gystadleuol, y dylai ei wefan a'i ap fod, i bob pwrpas, yn fanwerthwr annibynnol, wedi'i wahanu'n strwythurol oddi wrth GBR. Fodd bynnag, er y bydd GBR yn cystadlu â manwerthwyr annibynnol, ni fydd yn sefydliad cymharol. Bydd GBR yn gyntaf ac yn bennaf yn weithredwr, ac mae manwerthu yn swyddogaeth graidd i unrhyw weithredwr trafniadaeth. Ac fel uchod, bydd gan GBR swyddogaeth fanwerthu eang, gan ddefnyddio'r holl sianeli sydd ar gael i wasanaethu teithwyr, sut bynnag y maent yn prynu eu tocynnau. Wrth gyflawni'r gweithgareddau hyn, bydd yn ddarostyngedig i ddyletswyddau cyfraith gyhoeddus nad yw busnesau preifat.

Felly, a chan gydnabod yr angen am feddwl cydgysylltiedig ar draws yr holl swyddogaethau hyn sy'n wynebu teithwyr, y bwriad yw i fanwerthu GBR (gan gynnwys ei wefan a'i ap) ffurfio rhan integredig o fusnes gweithredol ehangach GBR, yn hytrach na chael ei sefydlu fel manwerthwr annibynnol. Dyma'r strwythur arferol ar gyfer gweithredwyr trafniadaeth gyhoeddus a phreifat ar draws llawer o wahanol wledydd a dulliau trafniadaeth. Bydd hefyd yn cyfrannu at effeithlonrwydd y sefydliad cyffredinol, gan wneud y mwyaf o fuddion i drethdalwyr a theithwyr fel ei gilydd.

Bwriad y llywodraeth hefyd yw symud y swyddogaethau rheoli diwydiant manwerthu a gyflawnir ar hyn o bryd gan yr RDP i GBR. Mae hyn yn cynnwys:

- Goruchwylio a rheoli systemau canolog y mae pob manwerthwr yn eu defnyddio

- Gwneud penderfyniadau ar y safonau gofynnol i drydydd partïon weithredu fel manwerthwyr tocynnau rheilffordd a'u gorfodi.

Mae'r llywodraeth wedi bod yn glir bod mynd i'r afael â darnio yn y diwydiant rheilffyrdd yn ganolog i leihau costau a chyflawni canlyniadau gwell i deithwyr a threthdalwyr fel ei gilydd. GBR sydd yn y sefyllfa orau i reoli realiti dyddiol rhedeg systemau'r diwydiant, gan sicrhau eu bod yn cael eu cynnal yn y tymor hir, a bydd ganddo'r arbenigedd technegol a gweithredol sy'n angenrheidiol i gyflawni trefniant effeithlon i bob cyfranogwr yn y farchnad.

Fe wnaeth rhai ymatebwyr dynnu sylw at risgiau posibl gyda dull o'r fath - lle bydd GBR yn dod yn fanwerthwr ac yn cymryd cyfrifoldeb am fynediad i'r farchnad a'i llywodraethu. O'r rhain, nododd is-set eu bod yn teimlo y gallai hyn niweidio marchnad deg ac agored i bob manwerthwr, ac y byddent yn well ganddynt weld yr ORR neu'r CMA yn cymryd y rôl hon.

Er mwyn rheoli unrhyw bryderon o'r fath, ac i sicrhau tegwch, bwriedir i swyddogaethau rheoli'r diwydiant manwerthu a reolir gan GBR gael llinellau adrodd sydd ar wahân ac yn wahanol i'w gangen weithredol a masnachol - gyda mesurau diogelwch gwybodaeth priodol hefyd ar waith. Bydd y swyddogaethau hyn a gweithgarwch perthnasol arall GBR yn cael eu llywodraethu gan god ymarfer, a fydd yn ymgorffori gofynion clir ar gyfer sut mae GBR yn rhyngweithio â phob cyfranogwr yn y farchnad ac yn gosod gwahanu penderfyniadau lle bo'n berthnasol. Bydd trwydded GBR yn ei gwneud yn ofynnol iddo gydymffurfio â'r cod (gyda chmau gorfodi yn bosibl am unrhyw fethiant i wneud hynny), a fydd yn eiddo i ac yn cael ei reoli gan yr ORR. Bydd angen cymeradwyaeth yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth ar y cod cychwynnol ac unrhyw newidiadau iddo (yn dilyn proses a gynhelir gan yr ORR). Bydd cynhyrchu'r cod yn destun ymgynghoriad llawn, a thrwy hynny'n sicrhau mewnbwn sylweddol gan y diwydiant, rhanddeiliaid rheoleiddio a rhanddeiliaid eraill. Mae'r llywodraeth yn cydnabod y bydd amrywiaeth o bartïon â diddordeb wrth reoli ei ddatblygiad gwreiddiol ac unrhyw ddiweddariadau parhaus i sicrhau ei fod yn parhau i fod yn berthnasol ac yn effeithiol.

Er mwyn sicrhau bod GBR yn gydymffurfio â'r rheolau a nodir yn y cod ymarfer, bydd trydydd partïon yr effeithir arnynt yn gallu herio unrhyw benderfyniadau neu gamau gweithredu y maent yn eu hystyried yn anghydfurfiol, trwy eu codi'n uniongyrchol gyda'r ORR. Bydd gofyn i'r ORR ymchwilio ac, os yw'n ystyried nad yw GBR wedi gydymffurfio, bydd yn gallu mynnu camau cywirol trwy gyhoeddi gorchmynion rhwymol ar GBR.

Mae'r fframwaith hwn yn darparu'r amgylchedd sydd ei angen ar GBR i gyflawni'n llwyddiannus i deithwyr a threthdalwyr fel ei gilydd. Yn ogystal, mae'n darparu mesurau diogelwch cadarn i sicrhau bod GBR yn gweithredu'n ddiduedd wrth oruchwylio'r farchnad fanwerthu. Mae'r llywodraeth yn credu y bydd y dull hwn yn darparu marchnad deg ac agored, lle mae ystod amrywiol o fanwerthwyr (gan gynnwys yn y sector preifat) yn parhau i chwarae rhan allweddol wrth yrru twf a chyflawni gwelliannau i deithwyr.

6. Datganoli

Gofynnon ni

Cwestiwn 15 –

Mae'r llywodraeth yn bwriadu y dylai dyletswydd statudol Rheilffordd Fawr Prydain (GBR) mewn perthynas ag arweinwyr datganoledig daro cydbwysedd rhwng gwella eu rôl a sicrhau hefyd bod gan GBR yr hyblygrwydd priodol i gyfarwyddo'r rhwydwaith cenedlaethol. Ydych chi'n cytuno â'r dull hwn?

Cwestiwn 16 –

A ydych chi'n cytuno â'r dull arfaethedig yn yr Alban ar alluogi cydweithio pellach rhwng trac a thrên wrth gadw'r setliadau datganoledig?

Cwestiwn 17 –

A ydych chi'n cytuno â'r dull arfaethedig yng Nghymru ar alluogi cydweithio pellach rhwng trac a thrên wrth gadw'r setliadau datganoledig?

Cwestiwn 18 –

A ydych chi'n cytuno â dull y llywodraeth o wneud gwelliannau wedi'u targedu i ddeddfwriaeth bresennol i egluro rôl arweinwyr datganoledig mewn perthynas â GBR?

Clywson ni

Cwestiwn 15

Roedd 625 o ymatebion i'r cwestiwn hwn, gyda 64% yn cytuno â GBR yn cael dyletswydd statudol mewn perthynas ag arweinwyr datganoledig a ddylai daro cydbwysedd rhwng gwella eu rôl a sicrhau hefyd bod gan GBR yr hyblygrwydd priodol i gyfarwyddo'r rhwydwaith cenedlaethol. Roedd 14% yn anghytuno, a 22% yn ansicr, heb fynegi barn, neu'n darparu barn nad oedd o fewn cwrpas y cwestiwn. Roedd cefnogaeth sylweddol i'r dull arfaethedig. Ymhlith y rhai a anghytunodd, roedd gwrthwynebiad eang i ddatganoli ar y rheilffordd yn gyffredinol, o blaid un sefydliad yn gyfrifol. Mynegwyd rhybudd hefyd ynghylch y risg o greu cymhlethdod ychwanegol i GBR trwy'r rôl statudol hon, hyd yn oed ymhlith y rhai a gytunodd â'r dull arfaethedig.

Pwyntiau allweddol:

- Roedd MSAs yn gyffredinol gadarnhaol ynglŷn â'r dull arfaethedig, gydag un yn tynnu sylw at y synergedd â pholisi ehangach y llywodraeth ar ddatganoli o ystyried y pwyslais ar rôl meiri. Mynegwyd awydd clir y dylid nodi rôl MSAs mewn statud i roi eglurder ynghylch eu rôl a sut y byddai GBR yn ymgysylltu â nhw.
- Fe wnaeth cwmnïau trên, cwmnïau cludo nwyddau, a grwpiau cynrychioliadol busnes dynnu sylw at bwysigrwydd sefydlu llinellau clir o wneud penderfyniadau i sicrhau nad yw'r rôl statudol yn greu cymhlethdod ychwanegol yn y system.
- Hoffai llawer o ymatebwyr, yn enwedig awdurdodau lleol, weld y rôl statudol yn ymgorffori lefelau eraill o lywodraeth leol.
- Codwyd pryderon hefyd ynghylch effeithiau posibl datganoli a'r risg o ddarnio pellach. Tynnwyd sylw at y pwynt hwn gan gwmnïau trên a sefydliadau eraill y sector preifat yn benodol.

Cwestiwn 16

O'r 542 o ymatebion i'r cwestiwn, cytunodd 62% â'r dull arfaethedig ac anghytunodd 11%, gyda 27% yn ansicr, heb fynegi barn, neu'n darparu safbwyntiau y tu hwnt i gwmpas y cwestiwn hwn. Ar y cyfan, mae hyn yn dangos cefnogaeth sylweddol i gynigion yn yr Alban i archwilio opsiynau i alluogi cydweithio pellach rhwng trac a thrên o fewn y setliad datganoledig presennol. Fel gyda chwestiwn 15, roedd y rhai a anghytunodd yn gwrthwynebu datganoli yn gyffredinol ac yn mynegi dewis i gyfrifoldebau datganoledig yn yr Alban gael eu cyflawni drwy GBR.

Pwyntiau allweddol:

- Dadleuodd Llywodraeth yr Alban dros ddatganoli rheilffyrdd yn llawn i Senedd yr Alban ac asedau seilwaith i Lywodraeth yr Alban. Fodd bynnag, nododd Llywodraeth yr Alban eu bod yn barod i barhau i weithio gyda Llywodraeth y DU i archwilio opsiynau ar gyfer sut y gallai Scotrail a GBR gydweithio yn y dyfodol o fewn y setliad datganoli presennol. Dadleuodd Gweinidogion yr Alban dros reilffordd integredig i'r Alban, yn atebol i Weinidogion yr Alban.
- Mynegodd unigolion bryder na fydd y cynigion yn yr ymgynghoriad yn cyflawni rheilffordd integredig i'r Alban ac yn peryglu ychwanegu mwy o gymhlethdod. Awgrymwyd hefyd y gallai datganoli seilwaith ymhellach i Lywodraeth yr Alban fod

yn llwybr gwell at integreiddio. Y nod yw adeiladu ar, ac nid tanseilio, y cynnydd a wnaed yn yr Alban trwy'r integreiddio a gyflawnwyd trwy Gynghrair ScotRail.

- Roedd awydd clir ymhlith yr ymatebwyr i weld sut y gallai'r cydweithrediad weithio'n ymarferol. Nododd un sefydliad yn y sector preifat nad oedd yr ymgynghoriad yn darparu llawer o fanylion ar sut y byddai'r rhyngwyneb rhwng GBR a rolau datganoledig yr Alban yn gweithredu'n ymarferol. Fe wnaeth grŵp hawliau teithwyr dynnu sylw hefyd at yr angen i gynnwys sut y byddai'r berthynas rhwng GBR a Llywodraeth yr Alban yn cael ei hariannu a pha safonau fydd yn berthnasol.
- Fe wnaeth cwmnïau cludo nwyddau nodi pwysigrwydd targed cludo nwyddau Llywodraeth yr Alban a dylai gael ei ymgorffori yng ngweithgarwch GBR, gan gefnogi gweithrediad cludo nwyddau trawsffiniol llyfn parhaus.
- Gwnaed pwyntiau tebyg mewn perthynas â gwasanaethau teithwyr trawsffiniol. Fe wnaeth grŵp cynrychioliadol busnes dynnu sylw at bwysigrwydd hyn a dysgu gwersi o Gynghrair ScotRail wrth ddatblygu trefniadau newydd yn yr Alban.

Cwestiwn 17

Allan o gyfanswm o 546 o ymatebion i'r cwestiwn, cytunodd 60% â'r dull arfaethedig a ac anghytunodd 12%, gyda 28% yn ansicr, heb fynegi barn, neu'n darparu safbwyntiau nad ydynt o fewn cwrpas y cwestiwn. Felly mae cefnogaeth sylweddol i'n dull arfaethedig yng Nghymru i alluogi cydweithio pellach rhwng y trac a'r trê'n wrth gadw'r setliad datganoledig. Fel gyda'r ddau gwestiwn blaenorol, roedd y rhai a anghytunodd yn gwrthwynebu datganoli yn gyffredinol ac yn mynegi dewis i GBR ysgwyddo cyfrifoldebau sydd wedi'u datganoli yng Nghymru ar hyn o bryd.

Pwyntiau allweddol:

- Dadleuodd Llywodraeth Cymru dros fwy o atebolrwydd GBR i Weinidogion Cymru yn ogystal â dull pwrpasol i weithredwyr y sector cyhoeddus fel TfW o'i gymharu â gweithredwyr mynediad agored neu gludo nwyddau. Roeddent yn gefnogol iawn i fwy o integreiddio a symleiddio sefydliadau a phrosesau rheilffyrdd gan barchu'r setliad datganoledig ar gyfer Gweinidogion Cymru.
- Mynegodd awdurdodau lleol, yn enwedig MSAs y mae eu hardaloedd yn cael eu gwasanaethu gan wasanaethau Rheilffordd datganoledig Trafnidiaeth Cymru, awydd i gael eu hymgyngori ar effeithiau posibl ar wasanaethau trawsffiniol.
- Mynegodd rhai unigolion bryder na fyddai'r cynigion yn yr ymgynghoriad yn cyflawni rheilffordd integredig i Gymru ac yn peryglu ychwanegu mwy o gymhlethdod. Roedd awgrymiadau amgen yn cynnwys datganoli seilwaith, neu ddatganoli pwerau ariannu seilwaith i gyd-fynd â Llywodraeth yr Alban.
- Teimlai ymatebwyr y byddai mwy o fanylion ynghylch sut y gallai'r cydweithrediad arfaethedig weithio'n ymarferol, gan gynnwys trefniadau ariannu a chymhwyso safonau, wedi bod yn ddefnyddiol.

- Nododd sefydliadau'r sector preifat a grwpiau cynrychioliadol busnes bwysigrwydd gwasanaethau trawsffiniol, ac y byddai angen i unrhyw gydweithrediad gydnabod rôl TfW fel gweithredwr rhai gorsafoedd yn Lloegr.

Cwestiwn 18

Cafwyd 575 o ymatebion i'r cwestiwn hwn. Cytunodd 68% â'r cynnig, anghytunodd 10%, ac roedd 22% yn ansicr, ni fynegwyd barn, neu rhoddwyd barn nad oedd o fewn cwmpas y cwestiwn. Felly, mae hyn yn dangos bod cefnogaeth sylweddol i wneud gwelliannau wedi'u targedu i ddeddfwriaeth bresennol i egluro rôl arweinwyr datganoledig mewn perthynas â GBR. Fodd bynnag, nid oedd llawer o ymatebwyr yn teimlo'n gymwys i roi ymateb, gan nodi diffyg gwybodaeth fanwl ynghylch y ddeddfwriaeth a sut y gellid ei diwygio. Tynnwyd sylw hefyd at bwysigrwydd sefydlu fframwaith deddfwriaethol clir i MSAs ymgysylltu ag ef.

Pwyntiau allweddol:

- Fel gyda chwestiynau eraill ynghylch datganoli, mynegodd rhai anghytundeb â datganoli yn gyffredinol a thynnu sylw at y cymhlethdod a'r darnio y gall eu hachosi.
- Roedd awdurdodau lleol, gan gynnwys MSAs, yn gefnogol ar y cyfan ond yn cadw rhywfaint o farn nes ei bod yn glir yn union pa elfennau o'r ddeddfwriaeth bresennol fyddai'n cael eu diwygio. Am resymau tebyg, nid oedd llawer o ymatebwyr yn teimlo'n gymwys i roi ymateb.
- Roedd awgrym hefyd i ailsefydlu adran 20 o Ddeddf Trafnidiaeth 1968 a oedd ar waith tan 2005 ac a ddarparodd fecanweithiau i alluogi rheolaeth a goruchwyliaeth leol. Yn gyffredinol, pwysleisiwyd pwysigrwydd sefydlu fframwaith deddfwriaethol clir i MSAs ymgysylltu ag ef.
- Fe wnaeth ymatebwyr o'r diwydiant cludo nwyddau dynnu sylw at bwysigrwydd GBR yn gallu cyflawni ei ddyletswyddau mewn perthynas â chludo nwyddau tra hefyd yn cefnogi rôl arweinwyr datganoledig. Gwnaeth grwpiau cynrychioliadol busnes bwyntiau tebyg, gydag un yn nodi bod yn rhaid i welliannau gael eu ffocysu a'u halinio i ddiwallu buddiannau teithwyr a chludo nwyddau.
- Gan fyfyrir ar yr ymatebion i'r ymgynghoriad a'r cynnydd dilynol gyda datblygu deddfwriaeth, rydym yn bwriadu cynnwys rhai darpariaethau newydd i egluro rôl arweinwyr datganoledig ochr yn ochr â gwelliannau wedi'u targedu i ddeddfwriaeth bresennol.

Ein hymateb

Rôl statudol i arweinwyr datganoledig

Mae gan ddatganoli rôl hanfodol i'w chwarae wrth gefnogi cenhadaeth y llywodraeth i roi hwb i dwf economaidd ac wrth sicrhau bod pob gwlad a rhanbarth yn gwireddu ei botensial llawn. Yn gysylltiedig â'r dull hwn, bydd y Bil Rheilffyrdd yn cynnwys rôl statudol newydd i lywodraethau datganoledig ac MSAs wrth lywodraethu, cynllunio, rheoli a datblygu'r rheilffordd o dan GBR. Mae'r llywodraeth yn cefnogi mwy o gyfranogiad i arweinwyr

datganoledig a lleol gan mai nhw sy'n adnabod eu hardaloedd orau. Bwriad hyn yw cydbwyso rôl gyfarwyddo GBR â sicrhau bod blaenoriaethau datganoledig a lleol yn ystyriaeth sylweddol yn ei broses gwneud penderfyniadau. Nid oedd tua thraean o'r ymatebwyr yn cefnogi'r rôl statudol. Roedd llawer o'r ymatebion hyn yn gwrthwynebu'r datganoli presennol yn gyfan gwbl, gan awgrymu y dylid cyflawni pob gweithrediad rheilffordd trwy GBR. Dadleuodd eraill fod y rôl statudol yn peryglu dod â chymhlethdod ychwanegol i'r system ar adeg pan fo creu GBR yn rhoi cyfle i symleiddio prosesau.

Fel yr amlinellwyd yn yr ymgynghoriad, bydd cyfrifoldebau datganoledig presennol yn yr Alban, Cymru, Llundain a Rhanbarth Dinas Lerpwl yn parhau yn eu lle. Mae'r llywodraeth yn cefnogi datganoli presennol, yn enwedig ar rwydweithiau annibynnol ar wahân, a'r manteision y gall rheolaeth leol eu dwyn i brofiad teithwyr. Mae hefyd yn hanfodol bod GBR yn sefydliad sy'n wynebu'r tu allan nad yw'n rhy ganolog ac yn bell o'r cymunedau y mae'n eu gwasanaethu. Bydd GBR yn gweithio'n agos gyda Llywodraethau Datganoledig, MSAs ac asiantaethau trafndiaeth datganoledig, sydd â chyfrifoldebau trafndiaeth sylweddol, i dynnu ar arbenigedd lleol yn ei broses gwneud penderfyniadau.

Nid deddfwriaeth yw'r unig fecanwaith a fydd yn galluogi ymgysylltiad lleol, ond bydd yn chwarae rhan wrth sicrhau bod strategaethau cenedlaethol a lleol yn cael eu hystyried ym mhroses gwneud penderfyniadau GBR. Bydd gofyn i GBR ymgynghori â Llywodraethau Datganoledig ac MSAs ar rai newidiadau sylweddol i wasanaethau teithwyr rheilffordd, ystyried eu strategaethau trafndiaeth a rhannu gwybodaeth benodol.

Teimlai rhai ymatebwyr fod y rôl statudol fel y'i cyflwynwyd yn yr ymgynghoriad yn wan ac na fyddai'n darparu digon o gyfleoedd i ddylanwadu'n lleol ar GBR. Fe wnaeth eraill dynnu sylw at awydd i weld rhwymedigaethau statudol mwy penodol yn cael eu gosod ar GBR a sut mae'n cyflawni ei weithgarwch. Mewn ymateb i'r pryderon hynny, rydym yn glir y bydd deddfwriaeth yn galluogi ystod o opsiynau posibl i integreiddio trac a thrên yng Nghymru a'r Alban ochr yn ochr ag opsiynau partneriaeth a datganoli rhwng GBR a meiri yn Lloegr. Felly, mae rôl statudol arweinwyr datganoledig yn sail i'r perthnasoedd hyn, a bydd eu hymarferoldeb yn cael eu manylu mewn dogfennaeth. Bydd y dull hwn yn caniatáu i GBR weithredu'n hyblyg, yn hytrach na chael ei gyfyngu'n ormodol gan ofynion statudol a allai fod yn amhriodol ar ôl i GBR gael ei sefydlu. Ar y cyfan, roedd cefnogaeth sylweddol i'r cynnig ac ar ôl ystyried yr ystod o ymatebion, bydd rôl statudol yn cael ei gweithredu.

Rôl arweinwyr datganoledig mewn perthynas â GBR

Roedd cefnogaeth gref i gynlluniau i wneud gwelliannau wedi'u targedu i ddeddfwriaeth bresennol. Er bod llawer yn cytuno, gan ei nodi fel dull synhwyrol, roedd rhai yn teimlo na allent wneud sylwadau oherwydd diffyg adnabyddiaeth o deddfwriaeth berthnasol fel Deddf Rheilffyrdd 1993 a Deddf Rheilffyrdd 2005 a diffyg manylion ynghylch pa ddarpariaethau fyddai'n cael eu diwygio. Pwysleisiodd y rhai a gytunodd hefyd yr angen i wneud gwelliannau yn ofalus, gan dynnu sylw at bwysigrwydd sefydlu fframwaith deddfwriaethol clir i Lywodraethau Datganoledig ac MSAs ymgysylltu ag ef. Tynnodd y rhai a anghytunodd â'r dull sylw at y ffaith bod y Bil Rheilffyrdd yn rhoi cyfle i gynnwys darpariaethau newydd mewn deddfwriaeth i egluro ymhellach rôl arweinwyr datganoledig mewn perthynas â GBR.

Gan fyfyrrio ar yr ymatebion a dderbyniwyd, a datblygiad parhaus y Bil Rheilffyrdd ers cyhoeddi'r ymgynghoriad, bydd darpariaethau newydd i egluro ymhellach rôl arweinwyr datganoledig yn cael eu cynnwys ochr yn ochr â gwelliannau wedi'u targedu i ddeddfwriaeth bresennol. O ran eglurder ynghylch rolau, y sefyllfa yw mai GBR yw'r

meddwl cyfarwyddo ac felly rhaid iddo fod yn gwneud y penderfyniadau terfynol, os yw'n ymddangos bod anghysondeb rhwng penderfyniadau lleol neu ddatganoledig a meysydd gwneud penderfyniadau GBR gyda'r hawl bwysig i apelio i'r ORR ar benderfyniadau mynediad. Un ddarpariaeth o'r fath yn y Bil fydd dau gymal ar wahân sy'n ei gwneud yn ofynnol i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth baratoi a chyhoeddi Memorandwm o Ddealltwriaeth (MoU) gyda'u Gweinidogion cyfatebol yn Llywodraethau'r Alban a Chymru yn y drefn honno. Bydd y cymalau'n cynnwys arwydd lefel uchel o'r hyn a fydd wedi'i gynnwys ym mhob MoU, bydd hyn yn cynnwys rolau Gweinidogion Cymru a'r Alban mewn llywodraethu GBR, a bwriad i gefnogi integreiddio traciau a threnau yn yr Alban a Chymru a'r Gororau.

Yr Alban

Bydd GBR yn chwarae rhan hanfodol wrth gynnal cysylltedd trawsffiniol parhaus a sicrhau bod yr Alban wedi'i hintegreiddio'n llawn â'r rhwydwaith cenedlaethol. Cadarnhaodd yr ymgynghoriad fwriad y llywodraeth i gadw'r setliad datganoledig yn yr Alban, gan alluogi opsiynau posibl ar gyfer integreiddio pellach rhwng traciau a thrên os cytunir arnynt rhwng Gweinidogion yr Alban a'r DU. Dangosodd ymatebion i'r ymgynghoriad gefnogaeth sylweddol i hyn, gan nodi cyflawniadau a wnaed trwy Gynghrair ScotRail bresennol. Rydym yn cydnabod bod llawer o ymatebion wedi nodi diffyg eglurder ynghylch trefniadau'r dyfodol. Ers cyhoeddi'r ymgynghoriad, mae ymgysylltu mynych wedi parhau â Llywodraeth yr Alban ar fodel priodol ar gyfer diwygio'r rheilffyrdd. Mae materion allweddol i'w pennu yn ymwneud â sut y gallai trefniadau'r dyfodol weithio'n ymarferol mewn perthynas â llywodraethu, gwasanaethau trawsffiniol (teithwyr a nwyddau), cyllid a safonau. Yn eu hymateb, tynnodd Llywodraeth yr Alban sylw'n benodol at bryderon ynghylch dyfodol gwelliannau hygyrchedd a bydd y mater hwn yn cael blaenoriaeth mewn trafodaethau ynghylch trefniadau'r dyfodol.

Fe wnaeth rhai ymatebion dynnu sylw at y ffaith y dylid datganoli seilwaith rheilffyrdd yn llwyr yn yr Alban, tra bod eraill yn pryderu y gallai unrhyw ddatganoli cynyddol arwain at ddarnio pellach a chyfyngu ar allu GBR i ddarparu rhwydwaith cenedlaethol cydlynol. Rhoddir ystyriaeth fanwl i sut mae opsiynau integreiddio'n rhyngweithio â gweithrediadau GBR a'i swyddogaethau rhwydwaith-eang megis gwasanaethau trawsffiniol, mater a godir yn aml mewn ymatebion i'r ymgynghoriad. Gan fyfyrto ar yr adborth, gan fod Gweinidogion yr Alban yn ariannu ac yn gyfrifol am weithgareddau rheilffyrdd yr Alban, mae ateb sefydliadol wedi'i nodi i gyflawni eu hamcan o gyflawni integreiddio fertigol y rheilffordd o fewn yr Alban. Bydd MoU gyda Gweinidogion yr Alban yn mynd i'r afael â sut mae'r llywodraethu a'r atebolrwydd i Weinidogion yr Alban a GBR wedi'u trefnu ar gyfer eu cyfrifoldebau priodol o fewn yr Alban.

Mae Gweinidogion yr Alban yn ariannu GBR a gweithgareddau Rheilffyrdd yr Alban ac er mwyn rhoi sicrwydd y bydd GBR yn cyflawni amcanion Gweinidogion yr Alban, bydd ganddynt bwerau i ddarparu canllawiau a chyfarwyddiadau i GBR ynghylch swyddogaethau GBR i'r graddau y maent yn effeithio ar weithgareddau rheilffyrdd yr Alban. Er mwyn osgoi senario lle mae GBR yn derbyn cyfarwyddiadau gwrthgyferbyniol gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban, bydd pŵer i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth ddirymu cyfarwyddiadau sy'n anghyson neu'n gwrthdaro â chyfarwyddyd gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth, neu lle mae'n ymddangos bod y cyfarwyddyd yn mynd y tu hwnt i gyfrifoldebau Gweinidogion yr Alban.

Myfyriodd y diwydiant cludo nwyddau ar rôl Llywodraeth yr Alban mewn perthynas â chludo nwyddau ar reilffyrdd, gan nodi bod ganddynt darged cludo nwyddau sy'n wahanol i darged Llywodraeth y DU. Bydd GBR yn parhau i yrru twf cludo nwyddau ymlaen a bydd

yn ofynnol iddo ystyried targedau twf cludo nwyddau ar reilffyrdd a gyhoeddir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth neu Weinidogion yr Alban. Bydd hyn yn cael ei ystyried mewn trefniadau yn y dyfodol gyda Llywodraeth yr Alban a GBR.

Cymru

Fel rheolwr seilwaith y rhan fwyaf o seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru a gweithredwr gwasanaethau trawsffiniol heb eu datganoli, bydd GBR yn chwarae rhan hanfodol wrth sicrhau bod y rheilffordd yng Nghymru wedi'i hintegreiddio'n llawn â'r rhwydwaith cenedlaethol. Cadarnhaodd yr ymgynghoriad fwriad y llywodraeth i gynnal y setliad datganoledig yng Nghymru, gan alluogi opsiynau posibl ar gyfer integreiddio pellach rhwng trac a thrên, os cytunir arnynt rhwng Gweinidogion Cymru a'r DU. Dangosodd ymatebion yr ymgynghoriad gefnogaeth sylweddol i'r dull arfaethedig, er bod galwadau hefyd am ddatganoli pellach i Lywodraeth Cymru o ran perchnogaeth neu gyllid seilwaith. Bydd cyfleoedd pellach ar gyfer integreiddio 'trac a thrên' yng Nghymru yn cael eu hamlinellu ar lefel y llywodraeth yn yr MoU rhyngweinidogol a fydd yn cael ei baratoi ymhellach i'r Bil. Y bwriad yw cynnwys gofyniad yn yr MoU hwn i Weinidogion Cymru a'r DU osod amcanion ar y cyd ar gyfer rheilffyrdd Cymru a'r Gororau.

Fel gyda'r Alban, roedd diddordeb sylweddol a phwyslais ar bwysigrwydd gwasanaethau trawsffiniol. Mae'r rhwydwaith rheilffyrdd rhwng Cymru a Lloegr wedi'i gysylltu'n dda, gyda chyfran sylweddol o wasanaethau TfW datganoledig yn croesi i Loegr. Gan adlewyrchu hyn, mynegodd MSAs a wasanaethir gan TfW ddiddordeb yn y trefniadau yn y dyfodol yng Nghymru. Mae gan Lywodraeth Cymru uchelgais am uned fusnes Cymru a'r Gororau wedi'i grymuso o fewn strwythur rhanbarthol GBR, gan adlewyrchu daearyddiaeth gwasanaethau datganoledig. Ers cyhoeddi'r ymgynghoriad, rydym wedi parhau i ymgysylltu â Llywodraeth Cymru ar fodel priodol a fydd yn galluogi cydweithio agos rhwng TfW ac uned fusnes Cymru a'r Gororau GBR ac sy'n ddigon atebol i Lywodraethau Cymru a'r DU. Bydd y Bil yn galluogi perthnasoedd gwaith agos rhwng GBR a TfW, gydag Uned Fusnes Cymru a'r Gororau yn ymrwymo i drefniant partneru i gydweithio ar gyflawni eu cyfrifoldebau priodol dros seilwaith a gwasanaethau teithwyr. Bydd y trefniant partneru hwn yn adeiladu ar y trefniant partneru sydd eisoes yn cael ei ddatblygu ar hyn o bryd rhwng llwybr Cymru a'r Gororau Network Rail a TfW.

Lloegr

Roedd cefnogaeth helaeth i'r dull arfaethedig yn Lloegr ac ymateb cadarnhaol ar y cyfan i ddiagram Fframwaith Partneriaethau Maerol a gynhwyswyd yn yr ymgynghoriad. Ynghyd â dod â'r rheilffordd yn agosach at gymunedau, bydd partneriaethau'n galluogi cydweithio agos rhwng GBR ac MSAs, neu sefydliadau sy'n gweithredu ar eu rhan, ar flaenoriaethau lleol i gyflawni ar gyfer teithwyr. Gallai hyn alluogi dylanwad lleol cynyddol ar faterion fel hygyrchedd a gorsafoedd, ochr yn ochr â gwelliannau mewn cysylltedd amlfoddol. Er na fydd cytundeb terfynol ar bartneriaethau yn digwydd nes bod GBR wedi'i sefydlu'n ffurfiol, mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i weithio gyda meiri i archwilio cyfleoedd ar gyfer cynnydd cyn gweithrediad GBR felly bydd ymgysylltu ag MSAs a chyrff trafniadaeth lleol eraill yn parhau.

Gwthiodd rhai ymatebion am ddatganoli pellach i ranbarthau Lloegr, yn enwedig Llundain Fwyaf, gan nodi llwyddiant London Overground a Llinell Elizabeth. Fel y nodwyd yn yr ymgynghoriad, amlinellodd [Papur Gwyn Datganoli Lloegr](#) fwriad i sefydlu 'haw' i ofyn' am ddatganoli pellach. Bydd hyn yn creu proses ffurfiol i meiri mewn MSAs Sefydledig

gyflwyno eu hachos dros ddatganoli gwasanaethau neu seilwaith ymhellach, gan gynnwys rheoli gorsafoedd. Bydd angen i unrhyw benderfyniadau ynghylch datganoli pellach ystyried yn ofalus y goblygiadau ariannol a masnachol o hyn o ystyried lefel bresennol y cymhorthdal trethdalwyr ar y rhwydwaith rheilffyrdd. Cyhoeddir canllawiau maes o law a, gan fyfyrir ar yr adborth a dderbyniwyd yn yr ymgynghoriad, byddwn hefyd yn sicrhau bod barn rhanddeiliaid ehangach y diwydiant fel cludo nwyddau a haenau eraill o lywodraeth leol yn cael eu hystyried wrth i ganllawiau ddatblygu. Bydd hyn yn ychwanegol at ymgysylltu ag MSAs Sefydledig.

Mewn gwrthwynebiad i'r uchod, thema gyffredin arall yma oedd pryder y gallai rhoi mwy o ddylanwad i faerion wrthdaro â'r weledigaeth ar gyfer GBR grymus fel meddwl cyfarwyddo ar gyfer y rhwydwaith cyfan. Ar y nodyn hwn, awgrymodd rhanddeiliaid cludo nwyddau fod risg y gallai rôl well i faerion danseilio gofynion GBR mewn perthynas â chludo nwyddau. I egluro'r sefyllfa, ni fydd meiri yn gallu pennu'r gofynion cludo nwyddau ar gyfer rhwydweithiau lleol oni bai bod cyfrifoldebau wedi'u datganoli. Fel y meddwl cyfarwyddo ar gyfer y rhwydwaith cenedlaethol, GBR fydd â'r gair olaf ar flaenoriaethau cenedlaethol mewn cyd-destun lleol neu ranbarthol. Ar ben hynny, fel y trafodwyd yn yr adran rôl statudol uchod, bydd y ddeddfwriaeth yn alluogwr ystod eang o berthnasoedd â GBR, gan ddarparu llinell sylfaen ar gyfer ymgysylltu ar gyfer pob MSA. Felly, bydd ein dull yn sicrhau y bydd yr egwyddorion allweddol a alluogodd fwy o gyfranogiad lleol mewn rheilffyrdd wedi'u hymgorffori mewn deddfwriaeth a diwylliant GBR. Felly, bydd y manylion a'r blaenoriaethau y cytunwyd arnynt trwy bartneriaethau lleol â GBR yn amrywio, fel y dangosir gan fframwaith Partneriaethau Maerol. Mae ymgysylltiad parhaus rhwng yr Adran Drafnidiaeth a'r Weinyddiaeth Tai, Cymunedau a Llywodraeth Leol i sicrhau bod gan MSA y pwerau priodol i alluogi partneriaethau a datganoli.

Codwyd pryderon hefyd ynghylch diffyg rôl statudol i haenau eraill o lywodraeth leol, gyda'r ymatebwyr yn gwneud sylwadau y gallai canolbwyntio gormod ar faeri eithrio rhannau o'r wlad lle nad oes MSA yn bodoli. Fel y nodir ym Mhapur Gwyn Datganoli Lloegr, mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i gwmpas cyffredinol o Awdurdodau Strategol yn Lloegr gyda'r pwerau mwyaf pellgyrhaeddol a hyblyg sydd ar gael i MSAs. Mae gan feiri fandad i wneud penderfyniadau anodd, gallant gynnull partneriaid lleol i fynd i'r afael â phroblemau a rennir, a chael llwyfan i gael gwared ar rwystrau i dwf sydd angen dull rhanbarthol. Wedi dweud hynny, rydym yn cydnabod nad yw gwasanaethau rheilffordd bob amser yn mapio i ddaearyddiaeth wleidyddol a rhagwelir y bydd GBR yn cael ei drefnu i weithio ar y cyd ag arweinwyr datganoledig a rhanddeiliaid lleol i sicrhau bod y rheilffyrdd yn diwallu anghenion lleol. Fel y cyfeiriwyd ato yn yr ymgynghoriad, bydd pob haen o lywodraeth leol yn Lloegr yn elwa o unedau busnes lleol grymusedig GBR a fydd yn darparu un pwynt cyswllt ar gyfer materion rheilffyrdd lleol. Mae dyluniad GBR yn cael ei ddatblygu ar wahân i ddeddfwriaeth a bydd manylion ynghylch y strwythur rhanbarthol yn cael eu cadarnhau cyn gweithrediad GBR.

7. Cyfundrefn drwyddedu ac ardystio gyrwyr trenau

Gofynnon ni

Cwestiwn 19 –

Mae'r llywodraeth yn bwriadu creu pŵer dirprwyedig newydd a fyddai'n galluogi'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth i ddiweddarau, diwygio neu ddirymu darpariaethau yn y Gyfundrefn Drwyddedu ac Ardystio Gyrwyr Trenau (TDLCR) a chyfraith gysylltiedig wedi'i chymathu ym Mhrydain Fawr, yn amodol ar ymgynghoriad cyhoeddus. A ydych chi'n cytuno â'r dull hwn?

Clywson ni

Cwestiwn 19

Atebodd cyfanswm o 537 o ymatebwyr y cwestiwn hwn. Cytunodd 64% â'r cynnig uchod, anghytunodd 8%, ac nid oedd 28% o'r ymatebwyr yn gwybod neu'n darparu barn amgen. Mae hyn yn dangos cefnogaeth sylweddol i'r cynigion hyn, gyda dros saith gwaith cymaint o ymatebwyr o blaid ag yn erbyn.

Pwyntiau allweddol:

- Y grwpiau a oedd yn gefnogol i raddau helaeth i'r pŵer dirprwyedig newydd arfaethedig oedd grwpiau hawliau teithwyr, grwpiau cynrychioliadol busnesau, TOCs a grwpiau perchnogion, undebau llafur, ac unigolion. Roedd y safbwyntiau'n fwy cymysg ymhlith elusennau, cyrff y sector preifat, awdurdodau lleol, a chwmnïau gweithredu cludo nwyddau. Fodd bynnag, roedd yr anghytundeb yn fach, gyda'r rhan fwyaf o'r grwpiau hyn yn ddifater neu'n gefnogol o dan rai amodau, megis sicrhau bod unrhyw newidiadau i Reoliadau Trwyddedau a Thystysgrifau Gyrru Trenau 2010 yn cael eu hymgyngori'n eang ar.
- Ymhlith y rhai a gefnogodd y cynnig, thema gref a oedd yn codi dro ar ôl tro ar draws y rhan fwyaf o grwpiau ymatebwyr oedd y byddai'n caniatáu hyblygrwydd i ddiweddarau TDLCR yn ôl yr angen. Roedd cytundeb yr un mor gryf hefyd â'r cynnig

mewn egwyddor, ar yr amod y byddai unrhyw ddefnydd o'r pwerau neu gynigion i ddiwygio TDLCR yn destun ymgynghoriad cyhoeddus. Teimlai sawl rhanddeiliad y dylai fod ymrwymiad cryf i ymgynghoriad cyhoeddus i sicrhau bod pob safbwynt yn cael ei ystyried wrth weithredu newidiadau. Pwysleisiodd llawer o ymatebwyr unigol a oedd o blaid y cynnig hefyd bwysigrwydd blaenoriaethu diogelwch wrth weithredu unrhyw newidiadau i TDLCR.

- Pryder ynghylch effeithiau posibl ar ddiogelwch oedd y thema fwyaf cyffredin ymhlith y rhai yn erbyn y cynnig, yn bennaf gan unigolion. Roedd y safbwyntiau ar bryderon diogelwch yn cynnwys pryder bod hwn yn faes diogelwch sy'n cael ei reoleiddio'n fanwl a bod angen ei reoli'n ofalus. Pryder cyffredin arall oedd yr effaith bosibl ar, neu gyfranogiad, undebau llafur. Roedd rhai ymatebwyr unigol yn pryderu y byddai'r cynnig yn cynyddu pŵer undebau llafur yn anghymesur, tra bod eraill yn pryderu y gallai wanhau pwerau gyrrwyr trên.
- Roedd nifer fach iawn o ymatebwyr unigol o'r farn nad y llywodraeth sydd yn y sefyllfa orau i wneud penderfyniadau ynghylch trwyddedu ac ardystio gyrrwyr trên. Teimlai rhai mai GBR ddylai fod yn gyfrifol am osod gofynion. Dadleuodd eraill na ddylai'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth gael pwerau uniongyrchol ar faterion sy'n ymwneud â gyrrwyr trên, neu y dylai penderfyniadau ar drwyddedu fod yn gwbl annibynnol ar wleidyddiaeth.
- Thema gyffredin ar draws y rhan fwyaf o gategoriâu o ymatebwyr oedd y dylai unrhyw bwerau neu gynigion i ddiwygio'r TDLCR fod yn destun ymgynghoriad cyhoeddus llawn, a dim ond pan fyddai'r ymrwymiad hwn i ymgynghori cyhoeddus yn glir y byddent yn cytuno â'r cynnig. Mynegodd nifer o'r ymatebwyr hyn bryder ynghylch y defnydd posibl o'r pwerau, gan bwysleisio na ddylent arwain at feichiau ychwanegol i'r diwydiant. Nododd rhai ymatebwyr hefyd y dylai unrhyw ddiwygiadau posibl gael eu harwain gan y diwydiant yn hytrach na'r llywodraeth.
- Mynegodd ychydig o ymatebwyr awdurdodau lleol â barn gymysg bryder na fyddai barn arweinwyr datganoledig yn cael ei hystyried yn llawn oni bai eu bod yn cael eu gwneud yn ymgynghoreion statudol i unrhyw newidiadau a gynigir gan yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth.
- Fe wnaeth dwy elusen a ymatebodd i'r ymgynghoriad dynnu sylw at bwysigrwydd caniatáu digon o amser a darparu fformatau hygyrch i sicrhau y gall teithwyr ag amrywiaeth o anghenion gyfrannu eu profiad bywyd at ymgynghoriadau.

Ein hymateb

Fe wnaethon ni ymgynghori ar bwerau arfaethedig i ddiwygio'r TDLCR a chyfraith gysylltiedig wedi'i chymathu er mwyn sicrhau bod y drefn drwyddedu gyrrwyr trên yn parhau i fod yn addas at y diben ac yn ymatebol i anghenion newidiol y diwydiant. Bydd y pwerau newydd hyn yn cefnogi strategaeth y llywodraeth i greu amgylchedd rheoleiddio symlach sy'n annog arloesedd, yn cyflawni effeithlonrwydd, yn lleihau biwrocratiaeth, ac yn gwella diogelwch a pherfformiad. Bydd hyn yn bosibl oherwydd bydd gan y llywodraeth bwerau parhaol i gyflawni diwygiadau cymesur a seiliedig ar dystiolaeth i reoliadau gyrru trên, yn seiliedig ar ymgynghoriadau â'r diwydiant, i fodloni blaenoriaethau'r rhai o fewn y diwydiant a'r cyhoedd yn ehangach.

Gallai diwygiadau yn y dyfodol, a fydd yn destun ymgynghoriad cyhoeddus, wella recriwtio a chadw gyrwyr trên, lleihau beichiau, cefnogi canlyniadau diogelwch, a gwella effeithiolrwydd gweithredol TDLCR.

Mae canlyniadau'r ymgynghoriad wedi dangos bod cefnogaeth eang i'r cynnig hwn i ddiwygio'r TDLCR.

Mynegodd rhai rhanddeiliaid bryderon ynghylch yr angen i'r mesurau ei gwneud yn ofynnol i ymgynghori â'r cyhoedd cyn gweithredu unrhyw newidiadau. Gallwn roi sicrwydd pendant y bydd hyn yn digwydd. Bydd gofyn i'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth roi unrhyw newidiadau i ymgynghoriad cyhoeddus fel amod o ddefnyddio'r pwerau hyn. Bydd y gofyniad hwn i ymgynghori yn amod penodol a nodir yn y Bil Rheilffyrdd. Mae hyn yn golygu y bydd gofyniad cyfreithiol ar yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth i gynnal ymgynghoriad cyhoeddus cyn y gellir gwneud unrhyw newidiadau i TDLCR gan ddefnyddio'r pwerau hyn.

Dim ond i ddiwygio'r TDLCR a'r gyfraith gysylltiedig y bydd yr Ysgrifennydd Trafnidiaeth yn gallu defnyddio'r pŵer. Ni fydd yn bosibl ei ddefnyddio i newid telerau cyflogaeth na'r rhai sy'n ymwneud â hawliau'r gweithlu. Ni fydd y pŵer ei hun yn newid rôl na dylanwad undebau llafur chwaith. Pwrpas y pŵer yw darparu mecanwaith ar gyfer diwygio rheoleiddio gyrru trenau mewn ffordd strwythuredig ac ailadroddus yn seiliedig ar dystiolaeth gref a barn y cyhoedd a'r diwydiant. Rydym yn ystyried bod hyn yn angenrheidiol i gadw'r drefn yn gyfredol, o ystyried y pwerau cyfyngedig ac un defnydd i ddiwygio'r ddeddfwriaeth hon o dan Ddeddf Cyfraith yr UE a Gedwir (Dirymu a Diwygio) 2023.

Bydd unrhyw newidiadau a wneir gan ddefnyddio'r pŵer dirprwyedig yn destun ymgynghoriad cyhoeddus ffurfiol, gan sicrhau bod lefelau diogelwch uchel yn parhau i fod yn ganolog i'r drefn. Bydd unrhyw ddiwygiadau yn y dyfodol hefyd yn cynnwys ymgynghori llawn â'r diwydiant i sicrhau bod unrhyw newidiadau arfaethedig yn cael eu llunio gan y rhai sy'n gweithio o fewn y drefn. Byddwn yn gweithio'n agos gyda'r diwydiant i ddatblygu cynigion diwygio sy'n nodi cyfleoedd i leihau beichiau, pan fo tystiolaeth glir ac achos cryf dros wneud hynny.

Rydym hefyd yn cydnabod pwysigrwydd sicrhau bod barn arweinwyr datganoledig yn cael ei hystyried mewn unrhyw newidiadau yn y dyfodol i'r drefn drwyddedu gyrwyr trên. Gan ein bod yn ymrwmo i ymgynghoriad cyhoeddus statudol ar unrhyw ddefnydd o'r pwerau, bydd pob parti sydd â diddordeb, gan gynnwys Llywodraethau Datganoledig ac MSAs, yn gallu cyflwyno eu barn.

Yn ogystal, byddwn yn sicrhau bod anghenion teithwyr anabl yn cael eu hystyried yn llawn mewn unrhyw welliannau yn y dyfodol i'r TDLCR. Bydd ymrwymiad y llywodraeth i ymgynghori â'r cyhoedd yn sicrhau y bydd ystod eang o safbwyntiau yn cael eu hystyried, gyda digon o amser a fformatau hygyrch yn cael eu darparu i alluogi cyfranogiad ystyrlon gan bob ymatebydd.

Yn unol â'r gefnogaeth eang i'r pŵer hwn a'r manteision y bydd yn eu darparu, mae'r llywodraeth felly yn bwriadu bwrw ymlaen â chreu pŵer dirprwyedig newydd a fyddai'n galluogi'r Ysgrifennydd Trafnidiaeth i ddiweddarau, diwygio neu ddirymu darpariaethau yn y TDLCR a chyfraith gysylltiedig wedi'i chymathu ym Mhrydain Fawr, yn amodol ar ymgynghoriad cyhoeddus ar unrhyw gynigion a ddatblygir ar gyfer diwygio.

Tystiolaeth Ychwanegol a'r Camau Nesaf

Gofynnon ni

Cwestiwn 20 –

Darparwch dystiolaeth o gostau neu fuddion trosiannol neu barhaus disgwyledig i chi neu'ch busnes o ganlyniad i'r cynigion hyn.

Clywson ni

Atebodd cyfanswm o 207 o ymatebwyr y cwestiwn hwn. Darparodd 21 o ymatebion dystiolaeth. Diffinnir hyn fel ymatebion sydd wedi ateb y cwestiwn yn uniongyrchol trwy ddarparu tystiolaeth ansoddol neu feintiol ar y costau a'r buddion disgwyledig i'r ymatebydd o ganlyniad i'r cynigion.

Pwyntiau Allweddol:

- Roedd mwyafrif yr ymatebion gan unigolion ac yn ymwneud â'u profiadau personol a'u problemau gyda'r rheilffyrdd, megis eu profiadau gydag oediadau, newidiadau i'r amserlen a chost prynu tocynnau trên. Rhoddodd unigolion awgrymiadau hefyd ar sut y dylid datrys y problemau hyn yn seiliedig ar eu profiad personol. Ailadroddodd llawer o sefydliadau feddyliau a barn ar feysydd polisi penodol, sydd wedi'u trafod mewn manau eraill yn yr ymateb llywodraethol hwn.
- Awgrymodd llawer o ymatebwyr ei bod yn anodd darparu tystiolaeth o ansawdd uchel ar y costau a'r manteision disgwyledig y byddent yn eu profi ar hyn o bryd heb fanylion pellach ar strwythur y diwydiant yn y dyfodol, sy'n dibynnu ar benderfyniadau a wneir ar ôl deddfwriaeth ar ddyluniad GBR. Serch hynny, darparodd rhai sefydliadau asesiadau o'r effeithiau tebygol arnynt, fel y nodir isod.
- Un effaith allweddol a godwyd gan ymatebwyr yw costau pontio. Codwyd hyn gan amrywiaeth o sefydliadau, gan gynnwys sefydliadau'r Sector Cyhoeddus, cwmnïau gweithredu trenau a nwyddau, grwpiau cynrychioliadol busnes, sefydliadau seilwaith, a chwmnïau cadwyn gyflenwi rheilffyrdd. Mae'r mathau o gostau pontio a godwyd yn cynnwys ymgyfarwyddo â strwythur newydd y diwydiant, fframweithiau rheoleiddio a modelau gweithredol, yn ogystal â chostau ar gyfer integreiddio systemau, costau cyfreithiol, ac addasu gweinyddol gan gynnwys monitro sut y gallai newidiadau posibl effeithio ar fusnesau. Roedd yr ymatebion yn amrywio o ran maint y costau hyn. Honnodd rhai ymatebwyr na fyddent yn wynebu unrhyw

gost o gwbl, datgelodd rhai y byddai costau trosglwyddo yn gymedrol ac yn annhebygol o fod yn arwyddocaol, tra bod eraill angen mwy o fanylion er mwyn gallu rhoi syniad o raddfa.

- Mae costau posibl eraill a godwyd gan sefydliadau yn cynnwys tarfu tymor byr ar y gadwyn gyflenwi ehangach a buddsoddiad pe bai ansicrwydd ynghylch manylion strwythur newydd y diwydiant yn parhau. Codwyd pryderon ynghylch dyfodol mentrau bach a chanolig yn y gadwyn gyflenwi rheilffyrdd, pe bai GBR yn ceisio arbedion maint mewn caffael mewn ffordd a arweiniodd at ychydig o gyflenwyr dominyddol, gan leihau cystadleuaeth. Nododd rhai sefydliadau y gallai costau tymor byr gael eu gorbwyso gan fanteision GBR, megis y sefydlogrwydd ariannol a'r hwb cysylltiedig mewn hyder buddsoddwyr, yn ogystal â galluogi cynllunio tymor byr mwy ar gyfer uwchraddio a chynnal a chadw a thwf posibl cyfrolau cludo nwyddau rheilffyrdd.
- Fe wnaeth rhai elusennau dynnu sylw at yr angen i GBR ymgysylltu â materion penodol, megis diogelu plant, hygrychedd, a defnyddio mesurau trafndiaeth a rennir. Fe wnaethant ddarparu tystiolaeth a data i amlygu tueddiadau a materion cyfredol sy'n ymwneud â'r meysydd hyn, yn ogystal â thystiolaeth ar fanteision cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd rheilffyrdd.

Ein hymateb

Rydym yn cydnabod yr amrywiaeth o ymatebion a dderbyniwyd i Gwestiwn 20 o'r ymgynghoriad ar y Bil Rheilffyrdd, a oedd yn gofyn am dystiolaeth ar gostau neu fuddion trosiannol neu barhaus disgwylidig i ymatebwyr neu eu sefydliadau yn sgil y cynigion.

Byddwn yn ceisio casglu tystiolaeth allweddol a ddarparwyd yn Asesiad Effaith Cam Terfynol y Bil Rheilffyrdd. Er enghraifft, mae rhestr yr ymatebwyr wedi llywio ein hasesiad o'r sefydliadau sy'n debygol o wynebu costau gweinyddu ac ymgysylltu sylweddol, ac rydym wedi defnyddio eu hymatebion i lywio'r rhagdybiaethau yn ein dadansoddiad. Mae'r ymatebion hefyd wedi cefnogi nodi risgiau a buddion posibl y ddeddfwriaeth, sydd wedi'u hadlewyrchu yn yr Asesiad Effaith.

Camau Nesaf

Mae Prydain yn haeddu rheilffordd ddibynadwy ac effeithlon, un sy'n blaenoriaethu teithwyr, yn cynyddu twf i'r eithaf, ac yn cyflawni ar gyfer trethdalwyr. Mae'r mewnwelediadau a'r profiadau a rannwyd drwy'r ymgynghoriad hwn wedi bod yn ganolog i lunio'r cynigion deddfwriaethol sydd eu hangen i alluogi'r trawsnewidiad hwn. Yn y pen draw, roedd y consensws yn glir, mae angen diwygio cyfanwerthu, a dyna fydd y llywodraeth hon yn ei gyflawni. Fel rhan o hyn rydym wedi ymrwymo i barhau i ymgysylltu â theithwyr, ymgyrchwyr a rhanddeiliaid y diwydiant i sicrhau bod y trawsnewidiad hwn yn arwain at y gwelliant mwyaf i'n rheilffyrdd mewn cenhedlaeth gyda theithwyr, gweithredwyr cludo nwyddau a threthdalwyr yn ôl wrth wraidd y rheilffyrdd unwaith eto.

Y cam nesaf i wireddu hyn yw ailwampio ein fframwaith deddfwriaethol cymhleth, hen ffasiwn ac mae'r llywodraeth yn bwriadu cyflwyno'r Bil Rheilffyrdd i'r Senedd yn y sesiwn gyntaf i gyflawni hyn. Bydd hyn yn darparu'r sylfeini i ddechrau sefydlu GBR ac yn darparu'r fframwaith sydd ei angen i ddarparu rheilffordd sy'n addas ar gyfer dyfodol Prydain.