

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

Dyfodol Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau

Rhagfyr 2013



Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliadcymru.org

Gellir cael rhagor o gopiau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopiau caled gan:

Y Pwyllgor Menter a Busnes
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8154
Ffacs: 029 2089 8021
E-bost: Pwyllgor.Menter@cymru.gov.uk

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2013
Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

**Dyfodol Masnachfrait Rheilffyrdd
Cymru a'r Gororau**

Rhagfyr 2013



Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

Y Pwyllgor Menter a Busnes

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 22 Mehefin 2011. Ei gylch gwaith yw archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif drwy graffu ar ei gwariant, ei gweinyddiaeth a'i pholisi, gan gwmpasu datblygu economaidd; trafndiaeth a seilwaith; cyflogaeth; addysg uwch a sgiliau; ac ymchwil a datblygu, gan gynnwys technoleg a gwyddoniaeth.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor



Nick Ramsay (Cadeirydd)
Ceidwadwyr Cymreig
Mynwy



Mick Antoniw
Llafur Cymru
Pontypridd



Byron Davies
Ceidwadwyr Cymreig
Gorllewin De Cymru



Keith Davies
Llafur Cymru
Llanelli



Rhun ap Iorwerth
Plaid Cymru
Ynys Môn



Julie James
Llafur Cymru
Gorllewin Abertawe



Alun Ffred Jones
Plaid Cymru
Arfon



Eluned Parrott
Democratiaid Rhyddfrydol Cymru
Canol De Cymru



David Rees
Llafur Cymru
Aberavon



Joyce Watson
Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Cynnwys

Argymhellion y Pwyllgor	4
Rhagair.....	5
Cyflwyniad i'r ymchwiliad	7
Y Fasnachfrait Gyfredol.....	8
Cyfraith a pholisi masnachfreintiau rheilffordd	8
Barn pobl am y fasnachfrait gyfredol	8
Rhaglen masnachfreintiau rheilffordd yr Alban	10
Datblygu'r Fasnachfrait Newydd	13
Cyfrifoldeb a datganoli	13
Amserlenni	14
Arbenigedd ac adnoddau	15
Cyfnod y fasnachfrait.....	17
Manyleb y fasnachfrait a monitro perfformiad.....	19
Ymgysylltu â rhanddeiliaid	21
Llwybrau a seilwaith	23
Cerbydau.....	24
Model Rheoli'r Dyfodol.....	29
Ymwneud cymunedol mewn gwasanaethau rheilffordd	33
Gweithredwr y Fasnachfrait a Network Rail	35
Siarter i Fasnachfrait Nesaf Cymru a'r Gororau	38
Atodiad A – Cylch gorchwyl yr ymchwiliad	42
Atodiad B – Digwyddiad i randdeiliaid, 3 Hydref 2013.....	43
Atodiad C – Map ardal Masnachfrait Cymru a'r Gororau	49
Tystion.....	50
Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig	52

Argymhellion y Pwyllgor

Mae argymhellion y Pwyllgor i Lywodraeth Cymru ar ffurf Siarter ar gyfer Masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau. Gweler paragraff 138 isod.

Rhagair

1. Mae llawer iawn yn dibynnu ar ddyfodol Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau o 2018. Mae i'r fasnachfaint y potensial i wella'r gwasanaethau trên i deithwyr yn sylweddol ac i sicrhau gwell gwerth am arian i'r trethdalwr.
2. Bydd y fasnachfaint nesaf yn ymgymeriad enfawr ac yn ein barn ni rhaid dechrau paratoi nawr amdani. Yn gyntaf oll credwn fod angen datrys yn gyflym y diffyg sicrwydd ar hyn o bryd ynglŷn ag union rôl Llywodraeth Cymru ac Adran Drafnidiaeth y Deyrnas Unedig yn datblygu ac yn caffael y fasnachfaint nesaf, fel bod modd cychwyn ar y broses lunio'r fasnachfaint, a gwneud hynny yn y ffordd orau bosibl.
3. Mae angen ymgynghori cynnar ac eang gyda'r holl grwpiau rhanddeiliaid ynglŷn â nodi'r allbynnau a'r canlyniadau allweddol sy'n ofynnol o'r fasnachfaint.
4. Bydd yn cymryd rhai blynyddoedd i gaffael a darparu'r trenau y bydd eu hangen dros gyfnod y fasnachfaint a'r tu hwnt. Mae angen gweithredu'n fuan felly ar hyn. Un o'r materion a oedd yn ein pryderu oedd y bydd angen i'r trenau a'r cerbydau gael eu cynllunio fel eu bod yn cydymffurfio â'r rheoliadau anabledd ac yn gallu ymdopi â graddol gyflwyno'r rhaglen drydaneiddio - bydd y ddwy elfen hyn yn dod i rym ar ôl dyddiad y fasnachfaint nesaf. Daethom i'r casgliad hefyd fod ar Lywodraeth Cymru angen mwy o staff sydd â'r profiad a'r arbenigedd angenrheidiol yn y maes hwn yn ogystal ag ym maes caffael masnachfreintiau'n gyffredinol.
5. Rydym wedi gwrandao ar ddadleuon o blaid ac yn erbyn y gwahanol fodelau posibl i reoli'r fasnachfaint nesaf. Nid ydym â'n bryd ar un dull neilltuol ond rydym yn cytuno â rhai tystion mai'r maen prawf allweddol fydd dewis y model sy'n gwireddu'r canlyniadau gorau i deithwyr a threthdalwyr. Mae angen i Lywodraeth Cymru fod yn glir hefyd ynglŷn â sut y rheolir y risg sydd ymhlyg yn y model rheoli a ddewisir. Rhaid penderfynu ar hyn erbyn 2015 fan hwyraf.
6. Un o'n hegwyddorion yw sicrhau bod y map masnachfaint cyfredol yn cael ei gadw os nad ei ehangu fel bod llwybrau a gwasanaethau trawsffiniol yn cael eu gwarchod ar gyfer teithwyr yn ardaloedd Cymru a Lloegr o'r fasnachfaint.

7. Yn olaf, credwn fod angen dod â'r holl ffactorau cymhleth hyn ynghyd mewn cynllun cydlynol ar gyfer y fasnachfaint nesaf. Hefyd, mae angen ystyried y fasnachfaint o fewn amcanion strategol ehangach Llywodraeth Cymru, megis y Metro arfaethedig i ddeddwyrain Cymru a'r polisiau ynglŷn â dinas-ranbarthau.

8. Mae ein Siarter yn nodi cyfres glir o gamau gweithredu y bydd angen i Lywodraeth Cymru eu rhoi ar waith i sicrhau a gwireddu masnachfaint effeithiol ar gyfer y dyfodol.

Cyflwyniad i'r ymchwiliad

9. Roeddem yn falch o glywed gan nifer o randdeiliaid fod ein hymchwiliad i ddyfodol Masnachfrait Cymru a'r Gororau wedi'i amseru'n dda. Fel y dywedodd Trenau Arriva Cymru wrthym:

“This committee is happening at the right time, because it is far enough ahead for us to build those consultation processes with passengers into the process. So, I think that it is very timely that we are having those thoughts now.”¹

10. Dechreuwyd yr ymchwiliad drwy lansio ymgynghoriad i dderbyn tystiolaeth ysgrifenedig dros haf 2013. Mae cylch gorchwyl yr ymchwiliad ynghlwm fel Atodiad A. Daeth 54 o gyflwyniadau ysgrifenedig i law, ac maent wedi'u rhestru ar ddiwedd yr adroddiad hwn.

11. Digwyddiad ymgysylltu yn y Pierhead ym Mae Caerdydd oedd ein sesiwn tystiolaeth lafar gyntaf lle bu Aelodau'r Pwyllgor yn cymryd rhan mewn trafodaethau anffurfiol o gwmpas y bwrdd gyda chynrychiolwyr o grwpiau defnyddwyr rheilffyrdd o ardal Masnachfrait Cymru a'r Gororau. Hoffem ddiolch yn arbennig i Passenger Focus² am ei gymorth yn gwneud y sesiwn yn gymaint o lwyddiant. Mae crynodeb o'r trafodaethau, a ddarparodd sylfaen gadarn o dystiolaeth ar gyfer gweddill ein hymchwiliad, ynghlwm fel Atodiad B.

12. Roedd gweddill yr ymchwiliad yn cynnwys sesiynau tystiolaeth lafar gydag amrywiaeth o dystion, yn cynnwys Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth a'i swyddogion, Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU a Llywodraeth yr Alban.

13. Rydym yn ddiolchgar i bawb a gyfrannodd ei farn, a gobeithiwn fod ein Siarter ar gyfer y fasnachfrait nesaf yn gwneud cyfiawnder â'r sylwadau a wnaethpwyd.

¹ Cofnod y Trafodion paragraff 120, 3 Hydref 2013

² Passenger Focus yw'r corff gwarchod statudol i deithwyr rheilffordd ledled Prydain Fawr, ac i deithwyr bysiau, tramiau a choetsys yn Lloegr (y tu allan i Lundain)

Y Fasnachfaint Gyfredol

Cyfraith a pholisi masnachfreintiau rheilffordd

14. Ymdrinnir â masnachfreinio yn bennaf drwy *Ddeddf Rheilffyrdd 1993* (fel y'i diwygiwyd). Ysgrifennydd Gwladol y DU sy'n dynodi'r gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr sydd i gael eu cyflenwi gan fasnachfreintiau yng Nghymru a Lloegr; mae'n paratoi ac yn cyhoeddi gwahoddiad i Dendro; ac yn dethol o blith y tendrau y sawl y dyfarnir y fasnachfaint iddo. O dan *Ddeddf Rheilffyrdd 2005* (fel y'i diwygiwyd) rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol ymgynghori â Gweinidogion Cymru ynglŷn â chytundebau masnachfaint sy'n cynnwys Gwasanaeth i Gymru.³ Rhaid i Weinidogion Cymru fod yn gyd barti i unrhyw fasnachfaint sy'n cynnwys gwasanaeth i Gymru'n unig.⁴

15. Dyfarnwyd Masnachfaint gyfredol Cymru a'r Gororau gan yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol am gyfnod o 15 mlynedd, gan gychwyn yn 2003. Diddymodd *Deddf Rheilffyrdd 2005* yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol gan drosglwyddo'i bwerau mewn perthynas â masnachfreintiau Cymru i'r Adran Drafnidiaeth a Llywodraeth Cymru. Daeth Llywodraeth Cymru'n gyfrifol am reoli ac ariannu Masnachfaint Cymru a'r Gororau ym mis Ebrill 2006.

16. Trenau Arriva Cymru sydd â'r fasnachfaint ar hyn o bryd; caiff perfformiad y cwmni ei fonitro a'i adolygu bob pum mlynedd.

Barn pobl am y fasnachfaint gyfredol

17. Roedd y rhan fwyaf o'r dystiolaeth ysgrifenedig a ddaeth i law yn feirniadol o'r cytundeb masnachfaint cyfredol. Ymysg y feirniadaeth roedd y diffyg rhagweld galw a darparu ar gyfer twf o ran teithwyr a'r diffyg buddsoddi gan y gweithredwr, methiant i adlewyrchu polisi a blaenoriaethau Llywodraeth Cymru, cyfyngiadau yn y gyfundrefn rheoli perfformiad, cerbydau annigonol, gwasanaethau craidd o safon isel, darpariaeth annigonol i gynnal rheilffyrdd cymunedol, a chost a chymhlethdod prisiau tocynnau.

18. Dywedodd y tyst o ATOC (Association of Train Operating Companies) wrthym y bu'n ymwneud â'r gwaith o ddyfarnu'r

³ Mae gwasanaeth i Gymru'n golygu gwasanaeth sy'n cychwyn, yn gorffen neu'n gwneud o leiaf un stop wedi'i drefnu yng Nghymru

⁴ Ystyr gwasanaeth i Gymru'n unig yw gwasanaeth sy'n cychwyn ac yn gorffen yng Nghymru ac nad yw'n gwneud unrhyw stop arall wedi'i drefnu y tu allan i Gymru

fasnachfrait gyfredol. Wrth egluro'i chyfyngiadau dywedodd i'r fasnachfrait gael ei dyfarnu ar adeg pan oedd cyllidebau'n dynn.⁵ O gofio bod y paratodau ar gyfer y fasnachfrait nesaf hefyd yn cael eu gwneud mewn adeg o galedi, hyderwn na fydd hyn yn arwain at gyfyngiadau tebyg yn y cytundeb masnachfrait nesaf.

19. Dywedodd rhai tystion fel SWWITCH, consortiwm cludiant integredig de-orllewin Cymru, fod Trenau Arriva Cymru wedi gwneud yn dda o ystyried cyfyngiadau'r fasnachfrait.⁶ Mynegwyd y farn hon hefyd gan rai rhanddeiliaid a ddaeth i'n trafodaeth o amgylch y bwrdd yn y Pierhead, Caerdydd ar 3 Hydref.

20. Disgrifiodd Trenau Arriva Cymru y cytundeb masnachfrait cyfredol fel cytundeb effeithiol⁷ sydd wedi helpu i ddarparu rheilffordd sy'n cyflawni ar lefel uchel gyda thwf sylweddol yn y defnydd gan deithwyr a lefelau na welwyd eu tebyg o fodlonrwydd ymysg teithwyr, yn ogystal â gwelliannau o ran prydlondeb. Ar yr un pryd nododd Trenau Arriva Cymru nifer o feysydd y byddai wedi bod yn werth rhoi mwy o ystyriaeth iddynt megis darparu ar gyfer twf yn y nifer o deithwyr, buddsoddi cyfalaf, cysoni cymhellion, disgwyliadau rhanddeiliaid a hyblygrwydd y fasnachfrait. Dywedodd Trenau Arriva Cymru, tra nad oedd y cytundeb masnachfrait cyfredol ond yn ei gwneud yn ofynnol iddo fuddsoddi £400,000 dros gyfnod o 15 mlynedd, ei fod wedi buddsoddi £30m mewn meysydd amrywiol.⁸

21. Anghytunai Passenger Focus fod y cytundeb masnachfrait cyfredol wedi bod yn "effeithiol": credai fod rhai elfennau'n dda ond fod y contract yn ddiffygiol o'r cychwyn⁹ am nad oedd yn cynllunio ar gyfer twf yn y dyfodol.

22. Roedd yr Arolwg Teithwyr Cenedlaethol, a gynhelir yn flynyddol gan Passenger Focus, yn cadarnhau bod y lefelau bodlonrwydd â'r fasnachfrait gyfredol ar eu huchaf yn y Cymoedd a'r De (90 y cant ac 87 y cant y naill a'r llall) ac ar eu hisaf yn y Gogledd (84 y cant).¹⁰ Tynnodd Passenger Focus sylw hefyd at ymchwil sy'n dangos bod teithwyr rheilffyrdd yng Nghymru yn nodi gwerth am arian, amllder, prydlondeb a chapasiti eistedd fel blaenoriaethau gwella.

⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 117, 3 Hydref 2013

⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig SWWITCH paragraff 1.2

⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig Trenau Arriva Cymru paragraff 2.1

⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig Trenau Arriva Cymru paragraff 2.7

⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 11, 3 Hydref 2013

¹⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig Passenger Focus Atodiad A

23. Disgrifiodd Railfuture¹¹ y ffaith i'r fasnachfaint gyfredol gael ei derbyn ar sail dim gwelliannau wedi'u cynllunio fel un syfrdanol.¹² Gwnaeth Sewta y pwynt pwysig mai ychydig o sylw a roddwyd i flaenoriaethau trafndiaeth, cynllunio gofodol a blaenoriaethau amgylcheddol y fasnachfaint gyfredol gan na fu gan Lywodraeth Cymru ran yn y gwaith o'i chaffael.¹³

Rhaglen masnachfreintiau rheilffordd yr Alban

24. Yn ystod ein hymchwiliad cyfeiriodd tystion at Transport Scotland¹⁴, sydd ar hyn o bryd yn y broses o gaffael dwy fasnachfaint rheilffordd. Felly, cymerasom dystiolaeth lafar gan Bennaeth Polisi Rheilffyrdd Transport Scotland, ac rydym yn ddiolchgar iawn i Transport Scotland am gyfrannu at ein hymchwiliad gyda chyn lleied o rybudd.

25. Daw cytundeb masnachfaint cyfredol ScotRail i ben ar 31 Mawrth 2015. Mae Llywodraeth yr Alban wedi penderfynu rhannu'r fasnachfaint gyfredol yn ddwy: Masnachfaint ScotRail a gaiff ei dyfarnu am 10 mlynedd (gyda chymal terfynu pum mlynedd), a fydd yn parhau i ddarparu'r gwasanaethau rhanbarthol, maestrefol a rhwng dinasoedd ar rwydwaith Scottish Rail; a'r Fasnachfaint Calendonian Sleeper a gaiff ei dyfarnu am 15 mlynedd, a fydd yn darparu gwasanaethau rheilffordd dros nos i deithwyr o Euston Llundain i Gaeredin, Glasgow ac Inverness.

26. Efallai fod Transport Scotland yn ymdrin â materion tebyg i Gymru ond mae'n gweithredu mewn sefyllfa fwy datganoledig. Mae gan Lywodraeth yr Alban bwerau gweithredol mewn perthynas â chaffael masnachfreintiau a phennu manylebau seilwaith, ac mae'n cynhyrchu ei Manyleb Cynnyrch Lefel Uchel ei hun sy'n pennu'r amcanion i'r diwydiant rheilffordd am bob Cyfnod Rheoli pum mlynedd.

27. Nid yw'r pwerau i newid strwythur y diwydiant drwyddo draw wedi'u datganoli serch hynny. Fe'i gwnaed yn glir inni gan Transport Scotland fod Llywodraeth yr Alban yn dilyn trefn fasnachfreinio safonol

¹¹ Corff annibynnol sy'n ymgyrchu dros well gwasanaethau rheilffordd i deithwyr a nwyddau yw Railfuture

¹² Tystiolaeth ysgrifenedig Railfuture paragraff 1

¹³ Tystiolaeth ysgrifenedig Cynghrair Trafndiaeth De-ddwyrain Cymru paragraff 5

¹⁴ Asiantaeth yn perthyn i Lywodraeth yr Alban yw Transport Scotland, yn atebol i Senedd yr Alban drwy Weinidogion yr Alban ac yn gyfrifol am y rhwydweithiau rheilffyrdd a chefnffyrdd, prosiectau trafndiaeth gyhoeddus mawr, consesiynau teithio a'r Strategaeth Drafndiaeth Genedlaethol

gan ddefnyddio gweithredwyr o'r sector preifat gan fod y Gweinidogion wedi cyflwyno sylwadau droeon i San Steffan o blaid newidiadau i Ddeddf 1993 i ddatganoli pwerau iddynt, ond i'r sylwadau hynny i gyd gael eu gwrthod.¹⁵

28. Roedd yn ddiddorol iawn clywed bod Transport Scotland yn darparu ym manylebau'r masnachfreintiau ar gyfer rhagor o integreiddio o fewn trafniadaeth gyhoeddus, yn cynnwys darparu tocynnau integredig a gofyn i gynigwyr ddod â chynigion ger bron i integreiddio'r rheilffyrdd gyda bysiau a beicio a cherdded.¹⁶

29. Roedd yn ddiddorol hefyd clywed am yr ymgynghoriad cyhoeddus helaeth a gynhaliwyd gan Transport Scotland rhwng diwedd hydref 2011 a mis Chwefror 2012:

"This consisted of ... 23 stakeholder events right across Scotland for 160 organisations, and 16 station events.[...]it was probably the most extensive consultation that we had ever undertaken, because our Ministers believed that setting the rail agenda for the next 10 or 15 years was that important to the people of Scotland."¹⁷

30. Gofynasom i grwpiau defnyddwyr rheilffyrdd yr Alban am eu barn am ymgynghoriad cyhoeddus Transport Scotland. Dywedodd CRAG (Capital Rail Action Group) wrthym fod rhai o'r syniadau dadleuol a grybwyllwyd, megis cau gorsafoedd sy'n agos at ei gilydd, wedi cael eu gollwng yn gyflym a bod llawer iawn o'r pwyntiau a godwyd gan grwpiau rheilffyrdd a chyrff eraill mewn ymateb wedi cael eu hymgorffori yn ôl pob golwg yn y Gwahoddiad Drafft i Dendro a oedd newydd gael ei gyhoeddi gan Transport Scotland.¹⁸

31. Yn dilyn yr ymgynghoriad, clywsom fod gwaith mwy manwl wedi cael ei wneud i drosi dyheadau'r cyhoedd yn ddogfennau polisi a ddylanwadodd ar y manylebau ar gyfer y masnachfreintiau newydd. Roedd hefyd yn ddiddorol clywed i Transport Scotland ymestyn masnachfaint gyfredol ScotRail am rhyw bum mis i roi digon o amser iddo i ystyried y gwahanol opsiynau'n llawn cyn gwneud penderfyniadau terfynol. Fe'n calonogwyd o glywed bod Transport

¹⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 300, 23 Hydref 2013

¹⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 302, 23 Hydref 2013

¹⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 317, 23 Hydref 2013

¹⁸ E-bost at Glerc y Pwyllgor dyddiedig 21 Tachwedd 2013

Scotland wedi bod yn siarad â swyddogion Llywodraeth Cymru fel y gall Cymru ddysgu o brofiadau'r Alban.¹⁹

¹⁹ Cofnod y Trafodion paragraffau 323-325, 13 Hydref 2013

Datblygu'r Fasnachfrait Newydd

Cyfrifoldeb a datganoli

32. Mae'r cyfrifoldeb am bennu'r fanyleb ac am gaffael Masnachfrait Cymru a'r Gororau yn dal i berthyn i Adran Drafnidiaeth y DU. Bydd Llywodraeth Cymru yn ymwneud â'r fasnachfrait nesaf ond nid yw ei hunion rôl yn datblygu'r fasnachfrait newydd yn glir eto.

33. Fel y dywed papur Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, mae'r Adran Drafnidiaeth a Llywodraeth Cymru wedi cychwyn trafodaethau ynglŷn â'r posibilrwydd o ddatganoli grymoedd pellach o ran y rheilffyrdd a'r setliad ariannol priodol.²⁰ Cadarnhaodd y Gweinidog hyn:

“Discussions with the UK Government are currently on-going and we expect to make progress in the early part of next year. At the moment, however, I suppose that we are defining priorities and outcomes[...]to understand where there could be a DFT-led franchise process or a process that would be led by us. So, it is about what we want out of it. The position should therefore be clear by the end of 2014 for the necessary engagement.”

34. Mae'r naill llywodraeth a'r llall yn ei thystiolaeth i Gomisiwn Silk wedi nodi'r angen am ragor o ddatganoli o ran masnachfreintiau rheilffyrdd. Mae Llywodraeth Cymru wedi dweud ei bod yn gweld lle i newid y setliad fel y mae'n gymwys i wasanaethau rheilffordd a seilwaith. Dywedodd Llywodraeth y DU hyn yn ei thystiolaeth i Gomisiwn Silk:

“The current devolution boundary in respect of the Wales and the Border franchise means that the in-franchise financial risk sits with the Welsh Government but the financial risk of a new franchise (and catastrophic failure) remains with the UK Government. We believe this is undesirable. The Welsh Government has expressed a keen interest in the transfer of

²⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig Llywodraeth Cymru paragraff 10

the UK Government’s residual rail responsibilities in respect of the franchise, as set out in the Joint Parties Agreement.”²¹

35. Yn ein hadroddiad ar Drafnidiaeth Integredig Gyhoeddus yng Nghymru, gwnaethom argymhell y dylid datganoli rhagor o rymoedd yn ymwneud â’r rheilffyrdd o ran masnachfreintiau a seilwaith. Rydym yn cytuno’n llwyr felly â sylw Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ein bod am reoli ein ffawd ein hunain ar y fasnachfaint nesaf.²²

36. Dywed tystiolaeth yr Adran Drafnidiaeth²³ i Gomisiwn Silk y byddai unrhyw “drosglwyddiad llwyr” o gyfrifoldebau masnachfreinio i Gymru yn golygu y byddai rhaid gwneud newidiadau “cyfyngedig” i’r map masnachfreintiau.

37. Mae’r sylw hwn yn arwyddocaol o ystyried i Drenau Arriva Cymru ddweud wrthym mai’r llwybrau o fewn y fasnachfaint sydd yn Lloegr yw’r rhai mwyaf cynaliadwy’n ariannol a chyingor Arriva felly oedd cadw’r llwybrau hynny o fewn ardal y fasnachfaint.²⁴ Mae map o ardal y fasnachfaint gyfredol yn dangos llwybrau trawsffiniol a chyrchfannau yn Lloegr wedi’i gynnwys fel Atodiad C.

38. Yn ein barn ni mae’n hanfodol peidio â newid map y fasnachfaint yn sylweddol fel bod modd gwarchod y cysylltiadau dwyrain-gorllewin rhwng Cymru a Lloegr ynghyd â chynaliadwyedd ariannol y rhwydwaith yn ei gyfanrwydd.

Amserlenni

39. Pwynt pwysig a amlygwyd gan Drenau Arriva Cymru oedd yr angen i gynllunio dyfodol Masnachfaint Cymru a’r Gororau law yn llaw â cham nesaf Masnachfaint Great Western a dyfodol masnachfaint trenau Virgin ar reilffyrdd arfordir y Gogledd – cyfrifoldeb yr Adran Drafnidiaeth fydd y naill a’r llall o’r rhain.²⁵ Bydd yn bryd adnewyddu masnachfaint Cross Country hefyd yn 2019.

²¹ Tystiolaeth Llywodraeth y DU i’r Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru – Rhan II: Setliad Datganoli Cymru, 13 Mawrth 2013 tudalen 59

²² Cofnod y Trafodion paragraff 134, 23 Hydref 2013

²³ Tystiolaeth Llywodraeth y DU i’r Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru – Rhan II: Setliad Datganoli Cymru, 13 Mawrth 2013 tudalen 59

²⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 173, 3 Hydref 2013

²⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 175, 3 Hydref 2013

40. Yn ôl yr Adran Drafnidiaeth, y dyddiadau allweddol o ran caffael Masnachfaint Cymru a'r Gororau yw:

- Mawrth 2017: cyhoeddi hysbysiad yn nghyfnodolyn swyddogol yr Undeb Ewropeaidd
- Awst 2017: cyhoeddi'r Gwahoddiad i Dendro
- Mehefin 2018: dyfarnu'r contract
- Hydref 2018: cychwyn y fasnachfaint.

41. Efallai fod y rhain yn ddyddiadau allweddol ond, fel yr awn ymlaen i ddangos, mae angen dechrau gweithio nawr i sicrhau bod modd cadw at y terfynau amser hyn.

Arbenigedd ac adnoddau

42. Cododd sawl un a ymatebodd i'r ymgynghoriad bryderon ynglŷn â'r lefel o arbenigedd ac adnoddau yn Llywodraeth Cymru ar hyn o bryd i ddatblygu manyleb y fasnachfaint a chaffael y contract. Dadleuodd yr Athro Stuart Cole mai sgiliau "cyfyngedig" sydd yn yr adran ar hyn o bryd i gaffael cerbydau rheilffordd.²⁶ Dadleuodd fod angen tîm o arbenigwyr, a bod angen pobl brofiadol ym maes rheoli a rhedeg rheilffyrdd ar wahanol lefelau, ac o ran yr elfen gerbydau yn enwedig.²⁷

43. Dywedodd Trenau Arriva Cymru wrthym mai'r model rheoli a roddir ar waith fydd i raddau helaeth yn diffinio'r arbenigedd sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cymru:

"If there is a not-for-dividend or gross-cost contract-type arrangement, that implies far more administration and management by the Assembly. If it is more of a net cost, where the operator takes the risks and does the planning, that requires less administration and less risk."²⁸

44. Wrth siarad ag Adran Drafnidiaeth y DU, clywsom mai dyma yr oedd hi wedi'i wneud:

"We have set up our franchise teams.[...]as teams of eight within the department. However, that is proving to be, in my view, quite tight. In addition to that, we have to hire technical

²⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Cole tudalen 13

²⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 216, 9 Hydref 2013

²⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 126, 3 Hydref 2013

advisers, financial advisers and legal advisers. We also draw very widely upon other skills within the department that are not directly within the team. There are support people within the franchising directorate who help design policies. There are people who help us with consistent procurement process. There is also wider support from colleagues in strategy, rolling stock, rail performance, timetable experts and fares experts that we draw upon. When it comes to evaluation, we have a team of about 50 external and internal people.”²⁹

45. Pwysleisiodd yr Adran Drafnidiaeth bwysigrwydd bod ag arbenigedd mewnol:

“Before the west coast franchise, it was our ambition that we kept as much of the process in-house, and that was borne of experience that the wider use of external consultants and interim managers leads to a specification that is not as robust and deliverable as one that has been procured by people with long-term interest and experience inside the department’s procurement process. So, there is a high value to the core team being internal people who have worked long-term for the department.”³⁰

46. Dywedodd Transport Scotland wrthym fod ganddo 65 o bobl sy’n delio â materion rheilffyrdd, a’u bod i gyd bron wedi ymwneud â rhyw agwedd o’r ymarferiad ymgynghori y cyfeiriwyd ato ym mharagraff 29 uchod. Roedd 14 o bobl yn ymwneud â symud y fanyleb fanwl ymlaen. Mae 12 o bobl yn y tîm masnachol, sy’n symud y gwaith o fasnachfreinio’r fanyleb ymlaen. Mae’n ychwanegu at ei adnoddau staff hefyd drwy ddefnyddio cynghorwyr ariannol, cynghorwyr technegol a chynghorwyr cyfreithiol, i gyd yn cael eu cyflenwi o dan gontract gan bartïon sydd wedi gwneud cais am y gwaith ac sydd â phrofiad da o fasnachfreinio yn y DU.³¹

47. Yn ei thystiolaeth wrth inni graffu ar gynigion cyllideb drafft 2014-15 Llywodraeth Cymru, tynnodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth sylw at brinder arian refeniw ar gyfer y rheilffyrdd, a chredwn y gallai hynny effeithio ar allu Llywodraeth Cymru i gaffael a rheoli’r fasnachfrait nesaf. Mae hyn yn arbennig o

²⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 38, 23 Hydref 2013

³⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 42, 23 Hydref 2013

³¹ Cofnod y Trafodion paragraff 345, 23 Hydref 2013

wir yng ngoleuni sylw Transport Scotland y byddai mynd drwy ymarferiad masnachfreinio yn costio i Lywodraeth, a siarad yn fras, oddeutu £4 miliwn.³²

Cyfnod y fasnachfrait

48. Roedd yr ymatebion i'r ymgynghoriad yn amrywio o ran pa mor hir yr oedd pobl am i'r fasnachfrait nesaf bara. Awgrymai'r rhan fwyaf y byddai masnachfrait hir yn annog buddsoddi, er eu bod yn cydnabod yr angen am hyblygrwydd i gefnogi arloesi a'r angen am adolygiadau rheolaidd a chymalau terfynu i fynd i'r afael â thanberfformio. Awgrymai Angel Trains³³, er enghraifft, y byddai masnachfrait hirach yn annog buddsoddi mewn cerbydau a chostau oes gyfan,³⁴ mater yr ydym yn dychwelyd ato ym mharagraffau 78-101 isod.

49. Cwestiynai Adolygiad Brown, a gomisiynwyd gan yr Adran Drafndiaeth yn sgil canslo Masnachfrait InterCity West Coast yn 2012, fantais masnachfreiniau hir o ran cymell buddsoddi ac awgrymai eu bod yn cynyddu'r risg. Roedd yr Adolygiad yn rhybuddio felly yn erbyn masnachfreiniau hirach na 15 mlynedd heb gymalau terfynu, er ei fod yn cydnabod y gallai fod cyfiawnhad iddynt ar fasnachfreiniau llai sydd â refeniw sefydlog, gan awgrymu cyfnod cychwynol o 7 i 10 mlynedd gydag opsiwn parhau o 3 i 5 mlynedd.³⁵

50. Awgrymodd Railfuture y gellid efallai ymestyn y fasnachfrait gyfredol am gyfnod byr, penodedig o amser i hwyluso newid i reilffordd ddiddifidend.³⁶

51. Dywedodd yr Adran Drafndiaeth wrthym nad oedd masnachfreiniau tymor hir wedi profi mor ddeniadol ag yr oeddent yn ymddangos ar un adeg ac mai ei pholisi bellach o ran hyd masnachfreintiau yw pennu cyfnod sy'n briodol yn yr achos unigol.³⁷

³² Cofnod y Trafodion paragraff 346, 23 Hydref 2013

³³ Cwmni gweithredu cerbydau (ROSCO) yw Angel Trains sy'n berchen ar oddeutu 37% o gerbydau Prydain, yn cynnwys y fflyd dosbarth 158 sy'n gweithredu yn y fasnachfrait gyfredol

³⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig Angel Trains paragraff 3.4

³⁵ Yr Adran Drafndiaeth, The Brown Review of the Rail Franchising Programme, Ionawr 2013, tudalennau 25-26

³⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 54, 3 Hydref 2013

³⁷ Cofnod y Trafodion paragraffau 58-61, 23 Hydref 2013

52. Awgrymodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth y byddai hi'n ffafrio trefniant am gyfnod hirach.³⁸

³⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 239, 23 Hydref 2013

Manyleb y fasnachfaint a monitro perfformiad

53. Daeth amryw o faterion i'r amlwg yn y dystiolaeth yn ymwneud â strwythur y fasnachfaint a chynnwys y cytundeb.

54. Awgrymodd nifer sylweddol o'r rhai a ymatebodd y dylai fod safonau gwasanaeth/allbynnau gofynnol wedi'u diffinio yn y fasnachfaint newydd, a hynny'n cynnwys amllder, prydlondeb, capasiti ac ansawdd y cerbydau, glendid, integreiddio â dulliau trafndiaeth eraill, cyfleusterau gorsafoedd, delio â chwynion, protocolau clir ar gyfer oedi a tharfu ar y gwasanaeth, a phrisiau tocynnau fforddiadwy.

55. Crybwyllodd sawl ymatebydd yr angen am hyblygrwydd i ddarparu ar gyfer anghenion tymor byr, megis problemau a digwyddiadau mawr a thywydd drwg.

56. Awgrymodd Passenger Focus y dylai'r fanyleb gynnwys mesurau "caled" fel gorlenwi trenau a symlder a thryloywder y fframwaith prisiau tocynnau, ond y dylai hefyd gynnwys mesurau "mwy meddal" yn ymwneud ag ansawdd y gwasanaeth.³⁹ Cytunodd Trenau Arriva Cymru fod rheoli gorlenwi ar drenau yn flaenoriaeth.⁴⁰

57. Awgrymodd Passenger Focus y dylai gweithredwr y fasnachfaint gynhyrchu datganiadau blynyddol neu hyd yn oed chwe misol am sut mae'n cyflawni yn erbyn y targedau penodedig, er y gellid monitro perfformiad yn erbyn rhai mesurau fel prydlondeb yn barhaus ar lwybrau neu wasanaethau unigol.⁴¹

58. Awgrymodd yr Athro Stuart Cole fod y system gosbi gyfredol yn dibynnu'n ormodol at brydlondeb yn unig ac y dylai'r fasnachfaint newydd ystyried ffactorau megis y twf yn y nifer o deithwyr, y profiad ar y daith, glendid trenau a diogelwch personol teithwyr.⁴²

59. Argymhellodd nifer o ymatebwyr y system cymhellion ansawdd gwasanaeth (SQUIRE - Service Quality Incentive Regime) sydd ar gwaith yn yr Alban, lle mae 10 o staff Transport Scotland yn monitro ansawdd y gwasanaeth a ddarperir gan 200 trên ScotRail a'r 347 o orsafoedd bob pedair wythnos, gan archwilio pethau fel graffiti, toiledau, amserlenni, glendid y trenau, y gwasanaeth gan staff a'r system sain.

³⁹ Cofnod y Trafodion paragraffau 36 a 40, 3 Hydref 2013

⁴⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 152, 3 Hydref 2013

⁴¹ Cofnod y Trafodion paragraffau 24, 36 a 47, 3 Hydref 2013

⁴² Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Cole tudalen 3

Caiff y canlyniadau perfformiad eu cyhoeddi'n chwarterol a gellir eu dangos fesul gorsaf, trênn neu lein. Caiff ScotRail gymhellion ariannol i wella perfformiad a chosbau am fethu cyrraedd y targedau.

60. Dywedodd Transport Scotland wrthym ei fod wedi buddsoddi £0.25 miliwn i roi dyfeisiau gliniadur i'w arolygwyr fel y gallant gynhyrchu adroddiadau monitro yn y fan a'r lle. Barnai fod y system yn llwyddiant o ystyried i'r gweithredwr gael cosbau o £1 miliwn yn 2008-09, ond roedd y ffigur cyfredol yn llai na £200,000.⁴³

61. Dywedodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth wrthym ei bod yn cael ei denu at elfennau o drefn SQUIRE.⁴⁴

62. Dyma oedd barn CRAG (Capital Rail Action Group) o'r Alban:

"SQUIRE has, on the whole, been a good thing". However, a target-setting culture is one where micro-management prevails and there's a real danger that you begin not to see the wood for the trees. If something's not a target, it doesn't get attention. Thus a piece of chewing gum or litter on a seat or carpet or one strip light out in a train is a disaster - but not losing hundreds of thousands of pounds through uncollected fares on a single line (the North Berwick line, especially between Musselburgh and Edinburgh) where no SQUIRE target is in place.⁴⁵

63. Awgrymodd CRAG felly y gallai Passenger Focus wneud rhywfaint o waith gyda theithwyr a rheolwyr i adolygu'r targedau cyfredol ac efallai i osod rhai newydd.

64. Roedd gennym ddiddordeb i glywed gan yr Adran Drafnidiaeth fod ganddi system gymhellion ddwy ffordd lle caiff meincnod ei bennu, a hwnnw'n cynyddu'n gyson, er mwyn annog gwelliannau; caiff y rhai sy'n ymgeisio am fasnachfreintiau eu gwobrwyo'n ariannol os ydynt yn rhagori ar y meincnod ond bydd rhaid iddynt dalu'n ariannol os byddant yn tangyflawni.⁴⁶

65. O ran setiau data, nododd sawl ymatebydd, yn cynnwys y grwpiau defnyddwyr rheilffyrdd y siaradom â nhw yn ein digwyddiad

⁴³ Cofnod y Trafodion paragraff 362, 23 Hydref 2013

⁴⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 223, 23 Hydref 2013

⁴⁵ Ebost at Glerc y Pwyllgor dyddiedig 21 Tachwedd 2013

⁴⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 112, 23 Hydref 2013

ymgysylltu, yr angen i Lywodraeth Cymru ddatblygu dealltwriaeth drylwyr o sut, pam a ble mae pobl yn teithio ar draws y rhwydwaith a sut mae trafndiaeth reilffordd yn cydgysylltu â'r galw am wasanaethau fel ysbytai a gofal iechyd, tai, busnes a hamdden.

66. Nodai papur ysgrifenedig Network Rail y bydd ei waith ar asesu a chynllunio ar gyfer y galw ar y rheilffyrdd yn y dyfodol hyd at 2034 drwy'r Broses Cynllunio Tymor Hir yn cyfrannu tuag at lunio'r fanyleb ar gyfer y fasnachfaint.⁴⁷ Yn y sesiwn tystiolaeth lafar dywedwyd wrthym fod gwaith ar y gweill yn barod ac y bydd wedi'i gwblhau erbyn haf 2015,⁴⁸ er ein bod yn credu y dylai fod gan Network Rail raglen fwy strwythuredig i ymgysylltu'n uniongyrchol â theithwyr rheilffordd i geisio'u barn.

Ymgysylltu â rhanddeiliaid

67. Nododd sawl tyst - Passenger Focus, Trenau Arriva Cymru ac ATOC (Association of Train Operating Companies) - ymwneud teithwyr fel elfen hanfodol wrth ddatblygu'r fasnachfaint rheilffordd nesaf a'i rheoli wedyn. Cefnogwyd hyn yn eang hefyd gan y rhai a ymatebodd i'r ymgynghoriad. Credai Passenger Focus y dylai fod gan deithwyr rôl yn monitro'r fasnachfaint, er enghraifft drwy asesu perfformiad yn erbyn y targedau y cytunwyd arnynt.⁴⁹ Roedd pobl yn gweld mwy o rôl hefyd i'r Pwyllgor Defnyddwyr Trafndiaeth Gyhoeddus⁵⁰ a Passenger Focus yn y broses honno. Awgrymai Capital Traffic Management Limited y dylai fod "panel masnachfaint" o ddefnyddwyr.⁵¹

68. Dywedodd Trenau Arriva Cymru eu bod yn ymrwymo'n llwyr i ymgysylltu â rhanddeiliaid Cymru, ond roeddent yn cydnabod hefyd fod y system rheilffyrdd yn gymhleth: bydd rhanddeiliaid yn aml yn gofyn am fwy o stopiau, ond ar yr un pryd maent am gael gwasanaethau cyflymach.⁵² Serch hynny roeddem yn falch o glywed gan Arriva fod rhaid i unrhyw fasnachfaint newydd fod â mecanwaith cryf i sicrhau bod barn y teithwyr yn flaenllaw ym mhopeth a wna'r gweithredwr trenau.⁵³

⁴⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig Network Rail tudalen 1

⁴⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 30, 17 Hydref 2013

⁴⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig Passenger Focus paragraff 3

⁵⁰ Nodwn y bydd y Pwyllgor yn cael ei ddisodli gan Banel Defnyddwyr Trafndiaeth Gyhoeddus

⁵¹ Tystiolaeth ysgrifenedig Capital Traffic Management Limited paragraff 3.2

⁵² Tystiolaeth ysgrifenedig Trenau Arriva Cymru paragraffau 2.11-2.13

⁵³ Cofnod y Trafodion paragraff 157, 3 Hydref 2013

69. Yn ystod y digwyddiad ymgysylltu a gynhaliwyd yn y Pierhead yng Nghaerdydd ar 3 Hydref, mynegodd sawl rhanddeiliad bryder ynglŷn â'r diffyg cynrychiolaeth uniongyrchol i'r teithwyr hynny sy'n byw o fewn ardal y fasnachfrait ond y tu allan i Gymru.

70. Calonogwyd ni o glywed y bydd y ffordd o weithredu a fabwysiedir gan Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU yn "newid yn sylweddol" ar gyfer y masnachfreintiau sydd i ddod:

"We need to get much better in engaging with passengers directly, rather than just through stakeholders. We have previously gone through passenger groups.[...]. we refused to accept comments from individual passengers during a consultation process. At the moment, there is a formal stakeholder consultation process, which takes place as part of the development of the specification, but we do not believe that it engages widely enough with passengers. Far too many passengers do not realise that their franchise has changed until the first day it operates and they suddenly have a new announcement and new colours start appearing on some of the carriages. There is already a project just starting in the department to look at this."⁵⁴

71. Cyfeiriodd yr Adran Drafnidiaeth hefyd at newid sylweddol y bydd yn ei ddisgwyl yn y cyfathrebu rhwng gweithredwyr masnachfrait a'u teithwyr a'u rhanddeiliaid. Bydd hyn drwy ei gwneud yn orfodol i'r masnachfreintiau gyhoeddi adroddiad blynyddol i'w cwsmeriaid, yn nodi beth yn union y maent yn bwriadu ei gyflawni yn y flwyddyn i ddod, beth y maent wedi'i gyflawni yn y flwyddyn flaenorol, sut maent yn ymgysylltu'n uniongyrchol â theithwyr, sut maent wedi cymryd barn y teithwyr i ystyriaeth, sut maent yn ymgysylltu â rhanddeiliaid a sut maent yn ymgysylltu ag awdurdodau lleol.⁵⁵

72. Dywedodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth wrthym ei bod o blaid ystyried rhyw fath o fforwm o grwpiau teithwyr.⁵⁶

⁵⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 50, 23 Hydref 2013

⁵⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 53, 23 Hydref 2013

⁵⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 198, 23 Hydref 2013

Llwybrau a seilwaith

73. Galwai ymatebion i'r ymgynghoriad am amryw o lwybrau a gwasanaethau newydd yn y fasnachfaint newydd, gyda phwyslais ar gysylltedd â Lloegr, yn enwedig y gogledd orllewin yn cynnwys Meysydd Awyr Manceinion a Lerpwl, yn ogystal â Birmingham a Llundain.

74. Rydym wedi cyfeirio ym mharagraff 37 uchod at bwysigrwydd llwybrau Lloegr ar fap cyfredol y fasnachfaint. Roedd yn ddiddorol clywed gan Arriva Cymru mor arwyddocaol yw'r llwybrau hyn i'r rhwydwaith yn ei gyfanrwydd:

“Very simplistically - and I am simplifying - the routes within Wales do not cover their operational cost. When we go cross border and into England, those routes do cover their costs, and, in fact, contribute a little to the cost of the franchise. So, our advice to the committee would be that it is important to keep those routes, not only from a financial aspect, but also because it is a key customer flow.”⁵⁷

75. Galwodd nifer o ymatebwyr am well gwasanaeth o Aberystwyth i Amwythig a'r tu hwnt ar reilffordd y Cambrian. Nodwyd hefyd y dylid parhau â'r gwasanaethau treialu presennol i Abergwaun.

76. O ran gwelliannau seilwaith, galwodd ymatebwyr am ailagor cyswllt rheilffordd mewnol rhwng y Gogledd a'r De drwy Gaerfyrddin ac Aberystwyth; am drydaneiddio'r rheilffordd yn y Gogledd; ac am reilffordd ysgafn mewn nifer o drefi a dinasoedd yn ne-ddwyrain a chanol de Cymru.

77. Credwn mai'r priod nod i Lywodraeth Cymru fyddai sicrhau gwelliannau i'r seilwaith ar draws ardal y fasnachfaint yn ei chyfanrwydd, er mwyn annog twf pellach a sicrhau bod y rhwydwaith rheilffyrdd yn gwireddu dyheadau Cymru. Fodd bynnag, er mwyn manteisio'n llawn ar y datblygiadau hyn rhaid i gytundeb y fasnachfaint fod yn hyblyg. Lle mae gwelliannau i'r rhwydwaith neu ddatblygiadau yn nhechnoleg rheilffyrdd yn gwneud gwell gwasanaethau neu gapasiti ychwanegol yn bosibl, rhaid i gytundeb y fasnachfaint sicrhau y manteisir yn llawn ar y rhain.

⁵⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 173, 3 Hydref 2013

Cerbydau

78. Roedd llawer o'r ymatebwyr yn teimlo bod oed, capasiti ac ansawdd y cerbydau presennol yn ystyriaeth o bwys. Dywedasant fod angen i'r fasnachfrait nesaf ddarparu rhagor o gerbydau, a'r rheini'n fwy cyfforddus, Wi-Fi a phlygiau, mynediad i'r anabl, cyfleusterau lluniaeth a thoiledau a mwy o ddarpariaeth ar gyfer beiciau a bagiau.

79. Mae'n ymddangos bod gwahaniaeth barn pa un a ddylid prynu cerbydau newydd ynteu "raeadru" cerbydau sy'n bodoli'n barod o fasnachfreintiau eraill, a hefyd pa un a ddylid parhau i brydlesu cerbydau gan gwmnïau cerbydau (ROSCOs) ynteu a ddylai Llywodraeth Cymru eu prynu.

80. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, awgrymodd yr Athro Stuart Cole fod "dadl" o blaid gweld Llywodraeth Cymru ei hun yn dod yn ROSCO, a thynnodd sylw at rôl yr Adran Drafnidiaeth fel ariannwr anuniongyrchol rhaglen yr Intercity Express sy'n caffael trenau i'w defnyddio ar Fasnachfrait Great Western ar ôl trydaneiddio. Ni chefnogodd yr Athro Cole y drefn hon yn benodol, ond tynnodd sylw at y ffaith y gallai Llywodraeth Cymru, gyda phwerau benthyca priodol, ddod yn berchennog fflyd rheilffordd Cymru a'r Gororau o 2018.⁵⁸ Mewn tystiolaeth lafar dywedodd wrthym yn ddiweddarach na ddylai, mwy na thebyg, ddod yn ROSCO onid oedd ganddi bartneriaid.⁵⁹

81. Credai Angel Trains fod uwchraddio fflydoedd presennol yn darparu gwell gwerth am arian na chaffael cerbydau newydd, a bod modd adnewyddu hyd at safon uchel.⁶⁰ Awgrymodd Trenau Arriva Cymru, fodd bynnag, y byddai trenau newydd yn cael effaith gadarnhaol ar ddibynadwyedd a phrydlondeb.

82. Cyngor cryf Porterbrook Leasing Company Ltd⁶¹ oedd, os oedd trenau newydd i gael eu caffael a'u hariannu drwy ROSCO, y dylai'r

⁵⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalen 16

⁵⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 217, 9 Hydref 2013

⁶⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig Angel Trains paragraffau 4.2-4.3

⁶¹ Cwmni gweithredu cerbydau (ROSCO) yw Porterbrook sy'n caffael ac yn prydlesu fflydoedd trenau i weithredwyr masnachfreintiau. Mae'n berchen ar oddeutu 31% o drenau teithwyr Prydain yn cynnwys 97 uned ddiesel, sydd i gyfrif am 40% o gerbydau'r masnachfreintiau ar hyn o bryd

ariannwr gael ei gynnwys yn gynnar ac ymhell cyn i unrhyw gontract gael ei lofnodi.⁶²

83. Roedd yn arwyddocaol clywed hyn gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth:

“We will consider both new and refurbished trains. I was a bit sceptical about refurbished trains, but I have met some of the individuals involved and they have shown me what refurbishment could do and it is a reality in terms of the standard - that is, the standard would actually be quite good.”⁶³

84. Mae caffael cerbydau yn broblemus, fodd bynnag, gan fod oes y cerbydau yn debygol o fod gryn lawer yn hwy na hyd cyfnod y fasnachfrait.

85. Pwysleisiodd Trenau Arriva Cymru fod cerbydau Cymru bron yn 40 oed ac y bydd angen uwchraddio'r stoc hŷn, bresennol, i gydymffurfio â'r Rheoliadau Pobl â Chyfyngiadau Symudedd (PRM – *Person with Reduced Mobility*) erbyn 1 Ionawr 2020.⁶⁴

86. Amcangyfrifai Porterbrook na fydd 73 y cant o'r fflyd bresennol yn gallu gweithredu ar ôl 2020. Tynnodd sylw at y ffaith y bydd angen gosod contractau am waith PRM yn ystod y fasnachfrait gyfredol. Credai fod hyn yn “her fawr” sy'n wynebu Llywodraeth Cymru ar hyn o bryd oherwydd, yn ystod y fasnachfrait hon, nid oes unrhyw rwymedigaeth ar weithredwr y fasnachfrait i sicrhau bod ei gerbydau'n cydymffurfio ac ni fydd yn bosibl addasu'r holl drenau hyn fel eu bod yn cydymffurfio o fewn cyfnod o 14 mis.⁶⁵

87. Cymhlethir y polisi cerbydau ymhellach gan y ffaith fod prif reilffordd Great Western i Abertawe a Valleys Lines i gael eu trydaneiddio fesul cam (yn ôl y Gweinidog bydd hyn yn cychwyn ym mis Hydref 2018 a bydd wedi'i gwblhau erbyn mis Rhagfyr 2019)⁶⁶ a bydd hynny hefyd yn digwydd ar ôl i'r fasnachfrait nesaf gychwyn.

88. Dywedodd Porterbrook yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, er byddai'n “ymarfer da” cyflwyno trenau trydan cyn gynted ag y mae'r brif reilffordd wedi cael ei thrydaneiddio, y byddai'n “fwy synhwyrol”

⁶² Tystiolaeth ysgrifenedig Porterbrook paragraff 25

⁶³ Cofnod y Trafodion paragraff 155, 23 Hydref 2013

⁶⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig Trenau Arriva Cymru paragraffau 3.1-3.2

⁶⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 23, 9 Hydref 2013

⁶⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 171, 23 Hydref 2013

disgwyl nes bydd Valleys Lines wedi cael eu trydaneiddio er mwyn caffael un fflyd homogenaidd.⁶⁷ Dywedodd Angel Trains wrthym fod yr amserlen er trydaneiddio Valley Lines yn “dyngedfennol”, a phe bai’n digwydd ar ôl 2020 byddai cost ychwanegol i addasu trenau fel eu bod yn cydymffurfio â PRM am ddim ond cyfnod byr o amser.

89. Esboniodd Porterbrook hefyd nad oes unrhyw drenau diesel yn cael eu cynhyrchu ar gyfer marchnad y DU ar hyn o bryd.⁶⁸ Awgrymodd Porterbrook felly, pe bai Llywodraeth Cymru’n penderfynu gwneud gwaith PRM, y byddai’n well gwerth am arian efallai pe câi trenau diesel wedi’u hadnewyddu eu defnyddio ar y rhwydwaith trydan i ymestyn y cyfnod defnyddio.

90. Awgrymodd yr Athro Stuart Cole fod angen asesu’r cymysgedd o drenau yn ôl y mathau o wasanaeth sy’n ofynnol – rhestrodd drenau trydan ar batrwm metro, gwasanaethau cyflym trydan rhanbarthol, trenau diesel rhanbarthol a threnau diesel lleol.⁶⁹

91. Cawsom sgwrs ddiddorol gyda’r cwmnïau cerbydau ynglŷn â’r diffyg darpariaeth i gario beiciau ar drenau, yn enwedig o ystyried amcanion *Bill Teithio Llesol (Cymru)* i annog rhagor o bobl i gerdded a beicio.⁷⁰ Sylweddolwn fod sialensiau o ran cario beiciau ar drenau ac y gallai danseilio’r capasiti seddau a hyd yr arhosiad mewn gorsafoedd er mwyn i feiciau cael eu llwytho ar y trêen a’u dadlwytho.

92. Ar y llaw arall, dywedodd Cymdeithas y Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol wrthym fod perygl inni ddilyn trywydd ofer ynglŷn â chario beiciau ar drenau a’u bod, yn yr Iseldiroedd, wedi canolbwyntio ar ffyrdd o adael beic mewn gorsaf a ffyrdd o logi beic yn y pen arall. Felly, efallai y dylid edrych ar yr ystyriaethau ychydig yn wahanol.⁷¹

93. Credwn fod rhaid datrys y mater hwn er mwyn cyflawni blaenoriaethau Llywodraeth Cymru o ran trafndiaeth ac iechyd drwyddynt draw.

⁶⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig Porterbrook paragraff 16

⁶⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 26, 9 Hydref 2013

⁶⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Stuart Cole tudalen 14

⁷⁰ Cofnod y Trafodion paragraffau 110-128, 9 Hydref 2013

⁷¹ Cofnod y Trafodion paragraffau 219 a 221

94. Awgrymodd ATOC mai'r drefn orau oedd sicrhau bod y polisi o ran cerbydau yn hyblyg, yn cael ei reoli gan weithredwr y fasnachfrait, a'i fod yn ystyried y gwerth gorau i'r gweithredwr a'r trethdalwr.⁷²

95. Dywedodd Trenau Arriva Cymru wrthym fod angen meddwl am strategaeth cerbydau o safbwynt tymor hir.⁷³ Bydd eglurder ynglŷn â chynlluniau'r dyfodol yn rhoi hyder i'r diwydiant ac yn lleihau costau drwy wella effeithlonrwydd caffael.

96. Roedd Angel Trains hefyd yn cefnogi strategaeth cerbydau tymor hir ar y sail y gellid caffael trenau'n fwy effeithlon, byddai'r gost o ran adnewyddu cerbydau presennol yn well ac, yn gyffredinol, ni all costau is ond bod o fudd i Lywodraeth Cymru ac, yn y pen draw, i'r teithiwr sy'n talu.⁷⁴ Dywedasant yn eu tystiolaeth ysgrifenedig yr hoffent weithio gyda Network Rail, rhanddeiliaid yn y diwydiant, Llywodraeth Cymru a'r Adran Drafnidiaeth i ddatblygu strategaeth gerbydau i'r diwydiant, a dywedodd hyn:

“Rolling stock should not be considered in isolation but rather as part of the wider long term rail strategy and demand forecasting that links to economic development strategies and plans for future employment distribution in Wales.”⁷⁵

97. Nid oedd yr Adran Drafnidiaeth o blaid strategaeth gerbydau; yn hytrach, roedd yn ffafrio pennu allbynnau a gofynion a'i gadael i'r fasnachfrait i gyflawni.⁷⁶ Mewn cyferbyniad, dywedodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth wrthym y dylai Llywodraeth Cymru ystyried strategaeth tymor hir o ran pa drenau y mae eu hangen arnom.⁷⁷

98. Mae Llywodraeth Cymru eisoes yn archwilio'i hopsiynau er caffael cerbydau, yn cynnwys prynu ei cherbydau ei hun. Dyma a ddywedodd swyddog arweiniol Llywodraeth Cymru wrthym:

“Rolling stock leasing companies, in my view, are quite expensive. The current stock is very expensive. We have tried to buy it several times over the last 10 years, and we were unable to buy it because the company was making so much

⁷² Tystiolaeth ysgrifenedig ATOC paragraff 18

⁷³ Cofnod y Trafodion paragraff 131, 3 Hydref 2013

⁷⁴ Cofnod y Trafodion paragraff 46, 9 Hydref 2013

⁷⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig Angel Trains Ltd paragraff 3.1

⁷⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 126, 23 Hydref 2013

⁷⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 184, 23 Hydref 2013

money in leasing it to us. So, there is more than one way to go about this.”⁷⁸

99. Ac ychwanegodd y Gweinidog yn ddiweddarach nad y ffordd y mae hyn wedi cael ei wneud yn y gorffennol yw'r ffordd y bydd Llywodraeth Cymru'n ei mabwysiadu wrth symud ymlaen o reidrwydd. Cadarnhaodd y Gweinidog hefyd fod Llywodraeth Cymru o blaid cytuno ynglŷn â phrynu cerbydau cyn iddi osod y fasnachfaint.⁷⁹

100. Roedd yn ddiddorol clywed bod Transport Scotland wedi dilyn trefn debyg:

“At the end of the current ScotRail franchise, we have agreed that we will novate some of the electric rolling stock into the next franchise. So, effectively, the current franchisee in ScotRail was able to sign up a 17-year agreement, even though its franchise had only seven years to run.”⁸⁰

101. Rhybuddiodd yr Athro Stuart Cole y dylai'r opsiynau er prydlesu cerbydau, boed nhw'n rhai newydd neu'n cael eu rhaedru, fod yn eu lle erbyn diwedd 2014.⁸¹ Rydym yn cytuno â hyn o gofio i Angel Trains ddweud wrthym ei bod fel arfer yn cymryd dwy i dair blynedd i gaffael a chyflenwi trenau newydd.⁸²

⁷⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 157, 23 Hydref 2013

⁷⁹ Cofnod y Trafodion paragraff 165, 23 Hydref 2013

⁸⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 336, 23 Hydref 2013

⁸¹ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Cole tudalen 15

⁸² Cofnod y Trafodion paragraff 33, 9 Hydref 2013

Model Rheoli'r Dyfodol

102. Gellir rhannu'r modelau rheoli posibl a awgrymwyd gan ymatebwyr i'n hymgynghoriad i dri chategori bras.

- Model masnachfrait "cost net" safonol, lle mae gweithredwyr yn derbyn risg fasnachol ac yn cael y refeniw, gydag un ai gymhorthdal yn cael ei dalu gan yr awdurdod (Llywodraeth Cymru) neu bremiwm yn cael ei ddychwelyd gan weithredwr y fasnachfrait.
- Modwl consesiwn "cost grynswth", lle telir ffi i'r gweithredwyr i ddarparu'r gwasanaethau sy'n cael eu pennu gan yr awdurdod masnachfreinio. Yr awdurdod sy'n cael y refeniw a hefyd yn cario'r risg fasnachol. Mae MerseyRail yn enghraifft.
- Model diddifidend, a allai gynnwys gwahanol amrywiadau, megis masnachfrait ddiddifidend; cwmni diddifidend o eiddo'r wladwriaeth yn gweithredu o hyd braich; a masnachfrait gydweithredol.

103. Nid oedd fawr o gonsensws ymysg y rhai a ymatebodd i'r ymgynghoriad ar y pwnc hwn, patrwm a adlewyrchwyd yn y digwyddiad i randdeiliaid a gynhaliwyd gennym yn y Pierhead. Er bod llawer o ymatebwyr yn credu bod rheilffordd ddiddifidend yn werth ei hystyried o leiaf a bod nifer yn gryf eu cefnogaeth i'r model, roedd diffyg eglurder ynglŷn â beth y gallai ei olygu.

104. Awgrymodd nifer o ymatebwyr fod ffurf y model rheoli yn llai pwysig na'r amcanion yr oedd angen i'r model eu cyflawni, megis ansawdd a gwerth am arian. Rhybuddiodd eraill y byddai'r dewis o fodel yn effeithio ar y lefel o risg y byddai Llywodraeth Cymru'n ei hysgwyddo a bod angen ystyried hyn.

105. Dywedodd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru na fyddai'n cefnogi unrhyw fodel na fyddai'n gwella ansawdd y gwasanaeth.⁸³

106. Awgrymodd yr Athro Stuart Cole fod manteision i fasnachfreinio sy'n deillio'n bennaf o gystadleuaeth yn ystod y broses gaffael (cystadleuaeth ochr gyflenwi) a sefydlogrwydd o ran y rhwydwaith a'r gwasanaethau. Dadleuai mai gostwng costau, cynyddu refeniw a chynnal neu wella ansawdd y gwasanaeth fyddai'r prif ysgogwyr i

⁸³ Tystiolaeth ysgrifenedig Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru paragraff 14

newid model. Dywedodd hefyd y byddai angen i'r penderfyniadau buddsoddi a chytundebol yn ymwneud â'r model rheoli fod wedi'u pennu'n derfynol erbyn 2015 er mwyn cael trosglwyddo trefnus.⁸⁴

107. Yn ei dystiolaeth lafar, amlinellodd yr Athro Cole rinweddau pob un o'r modelau rheoli gan gwestiynu pa un fyddai'n rhoi'r gwelliant mwyaf o ran gwasanaeth i'r cwsmer:

“The only option.[...]that is proven in the transport industry on a large scale is the conventional method of having a public limited company running the franchise following a bidding process.”⁸⁵

108. Yn ei farn ef, roedd angen proses fasnachfreinio gystadleuol o hyd i roi'r gwerth gorau o safbwynt gwariant cyhoeddus ac ansawdd y gwasanaeth, ond rhagwelai mai'r cwmni diddifidend, wedi'i seilio ar fodel Network Rail a Glas Cymru, yw'r opsiwn mwyaf poblogaidd mwy na thebyg. Credai fod Llywodraeth Cymru â'i bryd ar reoli'r rheilffordd drwy gwmni hyd braich. Roedd yn hanfodol iddi weithio gyda phartneriaid fel MerseyRail a ScotRail i ddod ag arbenigedd i mewn ym maes caffael masnachfaint a phrynu cerbydau.⁸⁶

109. Dywedodd Railfuture yn glir ei fod yn ffafrio cwmni rheilffordd diddifidend, hyd braich, yn eiddo i'r Llywodraeth [ac wedi'i integreiddio'n fertigol]⁸⁷ i Gymru.⁸⁸ Ei gyfiawnhad oedd bod caffael masnachfaint yn broses wastraffus o gostus; bod taliadau i gyfranddalwyr yn arwain at golli symiau enfawr o arian yn hytrach na'u hailfuddsoddi; ac y byddai gweithredwr sy'n eiddo i'r wladwriaeth mewn gwell sefyllfa i ymdopi â dirywiad economaidd drwy, er enghraifft, ostwng prisiau tocynnau.

110. Mewn cyferbyniad, dywedodd Trenau Arriva Cymru mai dim ond 6 y cant o'u henillion y maent yn ei gadw fel elw. Heb elw'n gymhelliant, a heb drosglwyddo risg oddi wrth y llywodraeth i weithredwr a'r arbedion maint a fyddai'n deillio o endid pwerus yn y diwydiant megis Deutsche Bahn AG, byddai costau ac atebolrwydd y llywodraeth yn

⁸⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig yr Athro Cole paragraff 9

⁸⁵ Cofnod y Trafodion paragraff 172, 9 Hydref 2013

⁸⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 212, 9 Hydref 2013

⁸⁷ Mae integreiddio fertigol yn golygu bod gweithrediadau'r cledrau a'r trenau yn cael eu cyfuno mewn un sefydliad

⁸⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig Railfuture paragraff 3

cynyddu.⁸⁹ Dywedodd Arriva wrthym, pe bai Llywodraeth Cymru'n mabwysiadu model arall, fod rhaid iddi wneud hynny gyda'i llygaid ar agor ynglŷn â'r risg⁹⁰ (pethau fel cynnydd mewn costau llafur, prisiau tanwydd cyfnewidiol a gostyngiad yn y refeniw).

111. Mae ATOC wedi cyhoeddi adroddiad a seiliwyd ar ddadansoddiad gan KPMG sydd, dywed, yn darparu tystiolaeth bwerus fod y gystadleuaeth rhwng gweithredwyr masnachfreintiau ers preifateiddio wedi bod yn dyngedfennol i lwyddiant y rheilffyrdd dros yr 20 mlynedd diwethaf.⁹¹ Dadleuai hefyd fod bodlonrwydd teithwyr a'r twf yn y nifer o deithwyr wedi cynyddu, bod y cymhorthdal wedi gostwng a'r buddsoddiad wedi cael ei gynnal.

112. Cwestiynai'r papur a gyflwynwyd gan yr Institute of Transport Studies ym Mhrifysgol Leeds rai o gasgliadau KPMG, fodd bynnag. Dadleuai fod y twf yn y nifer o deithwyr cyn 2006 yn deillio'n bennaf o dwf economaidd, cynnydd ym mhrisiau tanwydd a thagfeydd ar y ffyrdd, er bod angen gwaith pellach i ganfod pam mae'r twf mewn niferoedd wedi parhau drwy'r dirwasgiad. Dadleuai hefyd fod masnachfreinio wedi bod yn llai llwyddiannus o ran costau, gan i'r costau fesul km trên gynyddu'n sylweddol rhwng 2000 a 2006.⁹²

113. Anfonodd Railfuture adroddiad gan CRESC (Centre for Research on Socio-Cultural Change)⁹³ atom. Dadleuai hwn fod anghydbwysedd rhwng cymorthdaliadau uniongyrchol i weithredwyr trenau a chymhorthdal anuniongyrchol drwy daliadau isel am gael mynediad i'r cledrau, sy'n tanbriso cost gweithredu a datblygu seilwaith ac sydd felly'n cyfrannu at y dyledion sylweddol sydd gan Network Rail.⁹⁴ Awgrymodd fod y cymorthdaliadau anuniongyrchol hyn yn tanseilio barn ATOC fod cymorthdaliadau wedi gostwng. Dadleuodd hefyd fod dyled Network Rail yn anghynaliadwy yn y tymor hir ac yn cynrychioli mecanwaith buddsoddi mewn cyllid i ariannu dyledion hyd braich oddi wrth y Llywodraeth fel nad yw'n ymddangos yn ffigurau benthyca'r Llywodraeth.

⁸⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig Trenau Arriva Cymru paragraffau 2.26-2.27

⁹⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 212, 3 Hydref 2013

⁹¹ Tystiolaeth ysgrifenedig ATOC paragraff 3

⁹² Tystiolaeth ysgrifenedig yr Institute of Transport Studies paragraff 3

⁹³ CRESC, The Conceit of Enterprise: train operators and trade narrative, Medi 2013

⁹⁴ Mae Swyddfa Rheoleiddio'r Rheilffyrdd yn rhagweld y bydd dyled Network Rail yn fwy na £47 biliwn erbyn 2018-19

114. Nododd CRESC hefyd gydbertynas rhwng y twf yn y nifer o deithwyr a Chynnyrch Mewnwladol Crynswth (CMC), gan awgrymu mai hyn a ffactorau eraill fel prisiau petrol sydd i gyfrif am y twf yn y nifer o deithwyr yn hytrach na'r hyn y mae gweithredwyr masnachfreintiau eu hunain yn ei wneud.

115. Roedd yn ddiddorol clywed gan Adran Drafnidiaeth y Deyrnas Unedig nad oedd yn credu bod ganddi waharddiad ar gwmnïau diddifidend yn ceisio cyn-gymhwyso a chael eu derbyn i'r broses dendro gystadleuol. Er i'r Adran Drafnidiaeth ychwanegu nad oedd eto wedi gweld model o gwmni diddifidend yn gweithio'n effeithiol, ac er nad oedd yn diystyru'r model, roedd yn wylidwrus rhag gadael i brosiect mawr fod yn destun arbrawf.⁹⁵

116. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrthym nad oedd wedi archwilio'r gwahanol fodelau rheoli yn dra manwl, ond awgrymodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ei bod o blaid ystyried model consesiwn a fyddai'n galluogi corff dielw i wneud cais am y fasnachfaint, ond byddai angen y grymoedd arni er mwyn i hynny ddigwydd.⁹⁶

117. Ym mhrofiad Transport Scotland nid oes unrhyw sefydliadau diddifidend sydd â'r capasiti i wneud cais am redeg rheilffyrdd a chyflawni hynny:

“Throughout the whole of our pre-franchise exercise, we have been saying that we would encourage not-for-dividend bidders to come forward. None have come forward, and we do not believe that there are any out there at the moment with the necessary competence to deliver a railway service.”⁹⁷

118. Ni waeth pa fodel rheoli a fabwysiedir, credwn y dylai Llywodraeth Cymru fod yn glir ynglŷn â'r manteision i deithwyr a sut y bydd yn arwain at welliannau yn y gwasanaethau. Credwn hefyd fod angen iddi lwyr ddeall y risg sy'n gysylltiedig â pha fodel bynnag a fabwysiedir, yn arbennig y risg fasnachol y bydd rhaid i Lywodraeth Cymru ei hysgwyddo os caiff y drefn consesiwn y cyfeiriodd y Gweinidog ati ei mabwysiadu.

⁹⁵ Cofnod y Trafodion paragraffau 72 a 90, 23 Hydref 2013

⁹⁶ Cofnod y Trafodion paragraffau 242-256, 23 Hydref 2013

⁹⁷ Cofnod y Trafodion paragraff 309, 23 Hydref 2013

119. Rydym yn bryderus i'r Gweinidog ddweud nad oes gwaith sylweddol wedi cael ei wneud yn unman ynglŷn â rheilffordd ddiddifidend, o ystyried bod y Rhaglen Lywodraethu yn cynnwys cynnig i archwilio dichonoldeb rhedeg Masnachfaint Cymru a'r Gororau ar y sail honno.

Ymwneud cymunedol mewn gwasanaethau rheilffordd

120. Roedd y papur a ddarparwyd gan Gymdeithas y Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol yn awgrymu bod prosiectau rheilffordd cymunedol arloesol yn gallu helpu i leihau costau. Dywedodd, er bod rheilffyrdd cymunedol yn cael eu rhedeg gydag adnoddau minimal ac mai cyfyngedig felly yw'r posibiladau i gwtogi ar ariannu, bod profiad wedi dangos bod y nifer o deithwyr wedi cynyddu'n "ddramatig" tra mae costau wedi aros yn gyson, gan roi gwell gwerth am arian felly.⁹⁸

121. Awgrymodd Fforwm Rheilffordd Calon Cymru fod partneriaethau rheilffordd cymunedol yn gallu bod yn ddefnyddiol o ran creu arbedion effeithlonrwydd a hyrwyddo gwelliannau a dulliau gweithredu newydd ar wasanaethau ym mherfeddion cefn gwlad.⁹⁹ Mae'r Fforwm wedi bod yn gweithio ar brosiect i archwilio opsiynau ar gyfer mwy o reoli a gweithredu lleol ar reilffordd Calon Cymru, rhywbeth sydd, yn ei farn ef, ymhell o fod wedi'i ddatblygu i'w lawn botensial yn y fasnachfaint gyfredol.

122. Roedd Trenau Arriva Cymru yn gefnogol o'r math hwn o waith o ran ei botensial i leihau costau ar reilffyrdd cangen.¹⁰⁰

123. Fodd bynnag, yn ystod ein digwyddiad ymgysylltu â rhanddeiliaid yn y Pierhead yng Nghaerdydd, mynegwyd pryderon fod partneriaethau rheilffordd cymunedol yn cael llawer gwell cefnogaeth yn Lloegr a'r Alban nag yng Nghymru. Er enghraifft, nid oes swyddog datblygu rheilffyrdd cymunedol wedi'i leoli yng Nghymru ond mae dau yn yr Alban.

124. Calonogwyd ni o glywed gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ei bod yn cryfhau'r berthynas â phartneriaethau

⁹⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig Cymdeithas y Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol paragraff 7

⁹⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig Fforwm Rheilffordd Calon Cymru paragraff 10

¹⁰⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig Trenau Arriva Cymru paragraff 3.15

rheilffordd cymunedol er mwyn iddynt allu helpu o safbwynt datblygu polisi.¹⁰¹

125. Credwn fod rheilffyrdd cymunedol yn cynrychioli cyfle i wella'r lefelau gwasanaeth a gwella gwerth am arian i deithwyr ac arianwyr fel ei gilydd. Rydym felly yn cefnogi bwriad Llywodraeth Cymru i weithio gyda'r sector hwn a'i ddatblygu er ein bod yn credu y bydd angen cefnogaeth ychwanegol gan weithredwr y fasnachfaint a Llywodraeth Cymru.

¹⁰¹ Cofnod y Trafodion paragraff 282, 23 Hydref 2013

Gweithredwr y Fasnachfaint a Network Rail

126. Nodai “Adroddiad McNulty” a gomisiynwyd gan Lywodraeth y DU ddiffyg cysondeb rhwng gweithredwyr trenau a Network Rail o ran cymhellion a strwythurau.¹⁰² Awgrymai y dylai fod gan reolwyr seilwaith a gweithredwyr trenau fuddiant masnachol yng nghostau a refeniw ei gilydd er mwyn lleihau costau’r rheilffyrdd drwyddynt draw.

127. Roedd Swyddfa Rheoleiddio’r Rheilffyrdd yn nodi bod cynghreirio a datblygiadau eraill fel datganoli rhagor o bwerau rheilffordd yn sgil ail adroddiad Comisiwn Silk yn cynnig cyfleoedd i gysoni mwy ar gymhellion yn ymwneud ag effeithlonrwydd a gwasanaeth i gwsmeriaid ar draws y diwydiant.¹⁰³

128. Awgrymodd Cymdeithas y Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol fod i gynghreirio’r potensial i wireddu llawer o fudd drwy ymdrin mewn ffordd fwy cydlynol â rhedeg y rheilffordd fel gwasanaeth di-dor i deithwyr.¹⁰⁴

129. Nododd tystiolaeth ysgrifenedig Network Rail fod i gynghreirio’r potensial i wireddu mwy o wella parhaus, mwy o gysoni cymhellion rhwng Network Rail a gweithredwr y fasnachfaint, a hyblygrwydd i wireddu allbynnau mewn ffordd fwy effeithlon.¹⁰⁵ Dywedodd y papur hefyd y bydd Network Rail yn darparu gwybodaeth i Lywodraeth Cymru yn ddiweddarach eleni am gynghreirio, yn cynnwys y gwersi a ddysgwyd o’i gynghrair dwfn â South West Trains yn Rhanbarth Wessex.

130. Y “cynghrair dwfn” hwn yw’r cyntaf yn y DU; mae un uwch dîm reoli ar y cyd yn gyfrifol am y trenau a’r cledrau. Tynnodd nifer o ymatebwyr, megis y Pwyllgor Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus, Sewta a Threnau Arriva Cymru, sylw at fanteision y model hwn.

131. Dywedodd Network Rail wrthym nad yw ond “dyddiau cynnar iawn” i’r cynghrair dwfn ac mai yn y tymor hwy y gwelir y manteision

¹⁰² Yr Adran Drafndiaeth, Realising the Potential of GB Rail: Report of the Rail Value for Money Study – Summary Report, Mai 2011, tudalen 49

¹⁰³ Swyddfa Rheoleiddio’r Rheilffyrdd paragraff 8

¹⁰⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig Cymdeithas y Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol paragraff 8i)

¹⁰⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig Network Rail tudalen 4

mwy yn dod i'r amlwg; mae'n anodd manylu ar y rheini ar hyn o bryd.¹⁰⁶

132. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, pwysleisiai Network Rail hefyd mai dim ond lle mae alinio daearyddol cryf rhwng llwybrau ac ardal masnachfaint y byddai cynghreirio dwfn yn briodol.¹⁰⁷ Er bod Llwybrau Cymru Network Rail yn adlewyrchu ardal Masnachfaint Cymru a'r Gororau yn fras, mae elfennau arwyddocaol o'r rhan o'r rhwydwaith sydd yn Lloegr heb eu cynnwys (y rhannau o Amwythig i Birmingham ac o Gaer ac Amwythig i Crewe a Manceinion).

133. Roedd Railfuture yn ffafrio integreiddio fertigol llawn rhwng cyflenwi gwasanaethau i deithwyr rheilffordd a seilwaith; roedd Passenger Focus yn ffafrio rhyw fath o integreiddio, a fyddai, dywedodd, yn well na dadintegreiddio.¹⁰⁸

134. Awgrymodd ATOC (Association of Train Operating Companies) y dylid gadael i'r rhai sy'n gwneud cais am fasnachfaint weithio gyda Network Rail i gynnig opsiynau i wella'u perthynas, a fyddai'n arwain at gynigion mwy penodol ac yn sicrhau cysondeb rhwng amcanion y diwydiant a chymhellion.¹⁰⁹

135. Roedd gennym ddiddordeb i glywed gan yr Adran Drafnidiaeth ei bod yn archwilio gwahanol fodolau o weithrediadau cytundebol gyda Network Rail o ran rhedeg gorsafoedd:

“The Greater Anglia franchise, and, indeed, the Essex Thameside franchise, are being let on the basis of a 99-year lease being held by the franchisee. So, we are looking at different models, because it is an area where there has not been sufficient investment and people do not necessarily think that the current one works at its best. So, that is a case of ‘watch this space’, I think.”¹¹⁰

136. Dywedodd Transport Scotland wrthym ei fod yn cefnogi cynigwyr yn eu trafodaethau gyda Network Rail cyn iddynt gyflwyno'u cynigion

¹⁰⁶ Cofnod y Trafodion paragraff 64, 17 Hydref 2013

¹⁰⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig Network Rail tudalen 7

¹⁰⁸ Cofnod y Trafodion paragraff 105, 3 Hydref 2013

¹⁰⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig ATOC paragraff 20

¹¹⁰ Cofnod y Trafodion paragraff 104, 23 Hydref 2013

ond nad oedd yn mynnu bod cynghreirio'r digwydd o fewn y fasnachfrait.¹¹¹

¹¹¹ Cofnod y Trafodion paragraff 351, 23 Hydref 2013

Siarter i Fasnachfaint Nesaf Cymru a'r Gororau

138. Ar sail ein gwaith yn craffu ar y dystiolaeth a gyflwynwyd i'r ymchwiliad hwn, rydym wedi nodi amryw o faterion (ein "Siarter") y credwn y mae angen i Lywodraeth Cymru roi sylw iddynt wrth baratoi ar gyfer Masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, sydd i ddod i rym yn 2018.

139. Mae ein Siarter yn adeiladu ar yr argymhellion a wnaed gennym yn ein hadroddiad ar Integreiddio Trafnidiaeth Gyhoeddus yng Nghymru ar i Lywodraeth Cymru ddefnyddio'r holl rymoedd sydd ar gael iddi i wella integreiddio ym maes trafndiaeth gyhoeddus.

140. Ysgrifennwyd ein hargymhellion ar y rhagdybiaeth y caiff grymoedd yn ymwneud â chaffael y fasnachfaint rheilffyrdd eu datganoli. Ni waeth pwy fydd yn gyfrifol maes o law am gaffael y fasnachfaint nesaf, credwn y dylai Llywodraeth Cymru roi sylw i'r holl faterion yr ydym wedi'u nodi isod a hoffem weld pob pwynt yn cael ei ystyried yn ymateb y Gweinidog i'r adroddiad hwn.

- 1. Parhau i lobïo Llywodraeth y DU am i'r grymoedd angenrheidiol a'r arian gofynnol gael eu datganoli fel mai Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am y fanyleb ar gyfer Masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau ac am ei chaffael.**
- 2. Sicrhau bod ganddi adnoddau refeniw a chyfalaf digonol i gyflenwi masnachfaint effeithiol.**
- 3. Sicrhau bod ganddi'r staff iawn, gyda'r profiad a'r sgiliau arbenigol angenrheidiol, i ddatblygu a chyflenwi'r fasnachfaint newydd a'r trenau a'r cerbydau angenrheidiol.**
- 4. Seilio'r gwaith o ddatblygu llwybrau, lefelau gwasanaeth a gofynion seilwaith y dyfodol ar ddealltwriaeth fanwl o'r ffactorau economaidd gymdeithasol sy'n dylanwadu ar y llifoedd traffig rheilffordd yn ardal Masnachfaint Cymru a'r Gororau, a'r senarios o ran y farchnad bosibl a'r galw yn y dyfodol, gan gynnwys llifoedd trawsffiniol.**
- 5. Gwarchod a gwella'r llwybrau trawsffiniol o fewn map y fasnachfaint gyfredol a sicrhau bod anghenion y rhannau o**

ardal y fasnachfrait sydd yn Lloegr yn cael eu hadlewyrchu wrth ddatblygu a chyflenwi'r fasnachfrait nesaf.

6. Penderfynu'n fuan ynglŷn â'r model rheoli sydd i gael ei fabwysiadu, gan ddangos sut y bydd y model a ddewisir yn gwella bodlonrwydd cwsmeriaid ac ansawdd y gwasanaeth yn ogystal â gwerth am arian. Rhaid i'r dull o reoli a lliniaru risg fod yn glir hefyd.
7. Datblygu a chyhoeddi strategaeth cerbydau fel mater o frys, nid dim ond i sicrhau bod penderfyniadau pwysig ynglŷn â chydweddiad cerbydau ar gyfer trydaneiddio a deddfwriaeth hygyrchedd yn cael eu cymryd mewn da bryd i osgoi'r costau uwch a'r tarfu sy'n deillio o oedi, ond hefyd i gynyddu capasiti ac ansawdd trenau ar gyfer y tymor hir.
8. Gweithio gydag Adran Drafnidiaeth y DU i sicrhau bod buddiannau Cymru yn cael eu hadlewyrchu wrth gaffael masnachfreintiau newydd yn ehangach, yn arbennig Masnachfreintiau Great Western a West Coast.
9. Lansio ymgynghoriad cyhoeddus mawr gyda'r holl randdeiliaid yn ardal y fasnachfrait yng Nghymru a Lloegr, gan gynnwys teithwyr, grwpiau defnyddwyr, cymunedau lleol, busnesau a llywodraeth leol.
10. Sicrhau bod y fasnachfrait yn ymdrin yn glir â'r materion eraill canlynol:
 - a. Rhoi anghenion teithwyr wrth galon y fasnachfrait nesaf.
 - b. Yr angen am fuddsoddiad sylweddol gan y gweithredwr. Efallai mai drwy fasnachfrait hwy y gellir hwyluso hyn orau, ond dim ond gyda monitro perfformiad a gwerthuso effeithiol a chymalau terfynu priodol i fynd i'r afael â thanberfformio.
 - c. Gwell cyfundrefn rheoli perfformiad a monitro gyda chymhellion a chosbau effeithiol. Efallai y byddai SQUIRE (Scottish Service Quality Incentive Regime) yn fodel

defnyddiol er monitro ansawdd y gwasanaeth ond dylai gael ei werthuso'n ofalus yn gyntaf.

- d. Y targedau a'r canlyniadau sy'n ofynnol o'r fasnachfaint nesaf. Dylai'r rhain ymdrin â'r angen i gynyddu nifer y teithwyr, gwneud trenau yn fwy dibynadwy a phrydlon a lleihau costau, ond dylent hefyd gynnwys diogelwch ac amcanion meddalach fel cysur, pa gyfleusterau a ddarperir, glendid a bodlonrwydd cwsmeriaid.**
- e. Yr angen am ddangosyddion perfformiad amgylcheddol effeithiol.**
- f. Gofyniad ar i'r gweithredwr ddarparu adroddiadau rheolaidd ar ddata perfformiad fesul llwybr/gwasanaeth unigol, a'u cyhoeddi.**
- g. Gwneud manylion ariannol y fasnachfaint yn fwy tryloyw drwy ei gwneud yn ofynnol i weithredwr y fasnachfaint gyhoeddi'i ddata buddsoddi ac elw yn ogystal ag unrhyw gymhorthdal a geir gan y Llywodraeth.**
- h. Yr angen am safonau uchel i orsafoedd a gofyniad i wella cyfleusterau gorsafoedd.**
- i. Symleiddio'r trefniadau tocynnau a pholisi prisiau sy'n rheoli'r cynnydd ym mhrisiau tocynnau ac yn rhoi gwerth am arian.**
- j. Llawer mwy o rôl i reilffyrdd cymunedol, gyda chymorth ychwanegol oddi wrth weithredwr y fasnachfaint a Llywodraeth Cymru.**
- k. Integreiddio gyda dulliau trafndiaeth eraill, yn cynnwys Metro de-ddwyrain Cymru a'r rhwydwaith bysiau.**
- l. Ffyrdd newydd ac arloesol o annog mwy o bobl i integreiddio teithio ar y trê'n gyda cherdded a beicio.**
- m. Brandio effeithiol i hyrwyddo delwedd gadarnhaol o drafndiaeth rheilffordd yng Nghymru.**

n. Perthynas waith agos rhwng gweithredwr y fasnachfaint a Network Rail i leihau costau a gwella'r gwasanaeth i gwsmeriaid. Rhaid rhoi sylw priodol i anghenion yr ardaloedd hynny o'r fasnachfaint sydd y tu allan i lwybrau Cymru Network Rail.

Atodiad A – Cylch gorchwyl yr ymchwiliad

Dyma oedd cylch gorchwyl ein hymchwiliad:

- Pa wersi y gellir eu dysgu o'r fasnachfaint bresennol?
- Pa flaenoriaethau y gellir eu nodi i sicrhau bod gwasanaethau i deithwyr rheilffyrdd yng Nghymru a'r gororau yn darparu'r gwasanaeth gorau posibl i deithwyr o 2018 ymlaen?
- Sut y gall gwasanaethau ar ôl 2018 sicrhau cysylltedd a gwerth am arian i deithwyr a lleihau'r baich ar y trethdalwyr?

Mae'r materion a ystyriwyd fel rhan o'r cylch gorchwyl hwn yn cynnwys:

- A yw'r fasnachfaint bresennol yn diwallu anghenion teithwyr a pha wersi y gellir eu dysgu ohoni;
- Sut y dylid cynnwys teithwyr yn y gwaith o ddatblygu a chyflawni'r fasnachfaint;
- Sut y dylid cynnwys cymunedau a llywodraeth leol / Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol? A ellid eu cynnwys yn y gwaith o bennu'r fasnachfaint neu hyd yn oed ddarparu gwasanaethau;
- Pa fodel rheoli y dylid ei fabwysiadu, gan gynnwys cynnig Llywodraeth Cymru ar gyfer masnachfaint ddiddifidend;
- Sut y dylai manyleb y fasnachfaint wella profiad teithwyr, gan gynnwys materion fel hyd y fasnachfaint, targedau / cymhellion a'r safonau gwasanaeth craidd y dylid eu cynnwys;
- Pa lwybrau, yn arbennig lwybrau trawsffiniol, y dylid eu cynnwys;
- Pa gerbydau y bydd eu hangen ar gyfer y fasnachfaint newydd? Pa ffactorau y mae angen eu hystyried a sut y dylid caffael y cerbydau hyn? A fydd angen cerbydau newydd;
- A oes angen rheilffyrdd ychwanegol, gwella rheilffyrdd presennol, gorsafoedd newydd neu seilwaith arall; ac
- A oes modd i'r fasnachfaint gefnogi gwell perthynas rhwng Network Rail a gweithredwr y fasnachfaint a pha fanteision posibl a ddaw yn sgil hyn.

Atodiad B – Digwyddiad i randdeiliaid, 3 Hydref 2013

Aelodau'n bresennol: Mick Antoni, Keith Davies, Rhun ap Iorwerth, Alun Ffred Jones, Eluned Parrott, Nick Ramsay, Joyce Watson

Pwrpas

Nod y digwyddiad oedd i Aelodau'r Pwyllgor glywed barn grwpiau defnyddwyr rheilffyrdd fel sylfaen tystiolaeth i'n hymchwiliad i ddyfodol Masnachfaint Cymru a'r Gororau.

Daeth 22 o bobl i'r digwyddiad o'r cyrff canlynol: Better Trains for Chepstow, Chester Shrewsbury Rail Partnership, Church Stretton and District Rail Users' Association, Cotswold Line Promotion Group, Crewe and Shrewsbury Passengers' Association, Cyngor Dosbarth Fforest y Ddena, Cyngor Sir Swydd Gaerloyw, Fforwm Rheilffordd Calon Cymru, Cyd Weithgor y Rheilffordd, MAGOR Action Group on Rail, Fforwm Trafnidiaeth Gogledd Sir Benfro, Passenger Focus, Cymdeithas Teithwyr Rheilffordd Sir Benfro, Rail for Herefordshire, Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, SARPA (Shrewsbury to Aberystwyth Rail Passengers Association), SCRUA (Shrewsbury-Chester Rail Users' Association), Severn Tunnel Action Group, Trafnidiaeth Canolbarth Cymru (TraCC), Wrexham and Birkenhead Rail Users' Association.

Hwylusodd yr Aelodau Cynulliad drafodaeth mewn grwpiau bach ar y pum thema ganlynol: paratoi ar gyfer y fasnachfaint a rhoi llais i randdeiliaid; manyleb y fasnachfaint; y cerbydau; modelau rheoli; a seilwaith a pherthynas y gweithredwr â Network Rail. Cafodd trafodaethau'r grwpiau eu bwydo'n ôl mewn sesiwn grynhoi ar y diwedd.

Crynodeb o'r prif bwyntiau a wnaed

1. Paratoi ar gyfer y fasnachfaint a rhoi llais i randdeiliaid

- Credai pobl fod diffyg cynrychiolaeth ddemocrataidd ac atebolrwydd i deithwyr sy'n byw yn rhan Lloegr o'r fasnachfaint
- rhaid felly ymdrin yn briodol â materion trawsffiniol.

Awgrymwyd Grŵp Rheilffordd Strategol y Gororau fel corff ymgynghori posibl.

- Mae angen dealltwriaeth gadarnach a data/ymchwil cadarn i ddangos sut, pam ac i ble y mae pobl yn teithio – yn cynnwys lle nad yw pobl yn teithio ar y rheilffyrdd ar hyn o bryd. Mae angen y darlun mwy i ddangos sut mae cysylltiadau trafndiaeth yn cydgysylltu â'r galw am wasanaethau ysbyty, tai, busnes a hamdden.
- Mae angen hyblygrwydd o fewn y fasnachfaint newydd i ymateb i newidiadau ym mhatrymau'r galw/twf/datblygiadau technolegol ac i ddarparu ar gyfer digwyddiadau mawr. Mae dyrchafiad Caerdydd ac Abertawe i'r uwch-gynghrair yn cael effaith enfawr ar y defnydd o'r rheilffyrdd.
- Dylai'r fasnachfaint rheilffyrdd ystyried integreiddio teithio ar y rheilffyrdd gyda mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus a chysylltedd â mathau pwysig eraill o drafnidiaeth megis meysydd awyr a therfynfeydd fferi.
- Dylai cludo nwyddau gael ei gynnwys fel ffactor wrth ystyried patrymau trafndiaeth ar y rheilffyrdd.
- Dylai fod ymgynghori cynnar, eang ac ystyrlon yn glŷn â'r fasnachfaint newydd, gan gynnwys ymwneud trawsffiniol. Roedd digwyddiad y Pwyllgor yn cael ei ystyried yn fforwm pwysig er mwyn dylanwadu ar y broses, a dylai gael ei gynnal yn amlach.
- Dylid rhoi gwell cefnogaeth i'r Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol/sector y grwpiau defnyddwyr rheilffyrdd gwirfoddol er mwyn i wirfoddolwyr gael mwy o lais yn glŷn â'r fasnachfaint. Yn arbennig, dylid cynnig cefnogaeth i grwpiau defnyddwyr gwirfoddol a phartneriaethau wrth iddynt baratoi achosion busnes – efallai fod y dystiolaeth leol ganddynt ond nad oes ganddynt yr arbenigedd perthnasol – a gallai hynny gael ei ariannu gan Lywodraeth Cymru.
- Dylid rhoi mwy o gefnogaeth i Reilffyrdd Cymunedol gan eu bod yn darparu cyfle i wella gwerth am arian, e.e. mewn gorsafoedd gweithredol. Mae'r sector yn cael gwell cefnogaeth yn Lloegr a'r Alban nag yng Nghymru.
- Gellid penodi lleygwyr hefyd i'r Bwrdd, yn debyg i system Network Rail.

- Mae ymwneud cynnar Network Rail a'r awdurdodau lleol hefyd yn hanfodol i'r fasnachfaint newydd.
- Roedd rhai am weld masnachfaint hirach i roi mwy o sefydlogrwydd ac annog buddsoddi, ond byddai angen cydbwysu hynny gyda system adolygu rhag mynd yn hunanfodlon.
- Ar y llaw arall, credai rhai y dylid ymgynghori â'r rhai a fyddai efallai am ymgeisio am y fasnachfaint ynglŷn â'r hyd masnachfaint byrraf a allai fod yn hyfyw yn eu barn nhw.
- Credai eraill, waeth beth fyddai hyd y fasnachfaint newydd, y dylai sut y caiff y fasnachfaint ei chyflawni fod yn flaenoriaeth ac y dylai bodlonrwydd cwsmeriaid fod yn darged allweddol.
- Dylid dysgu gwersi o fodel SQUIRE (Service Quality Incentive Regime) Transport Scotland.

2. Manyleb y fasnachfaint

- Dylai'r fasnachfaint newydd ganolbwyntio ar ganlyniadau yn ogystal ag allbynnau.
- Dylai'r fasnachfaint gynnwys targedau mwy uchelgeisiol.
- Dylid diweddarau gofyniad gwasanaeth cyhoeddus y fasnachfaint i sicrhau bod y lefelau gwasanaeth yn cyfateb i anghenion teithwyr. Dylai anghenion, dyheadau a bodlonrwydd teithwyr fod yn ganolog wrth bennu a monitro targedau yn y fasnachfaint newydd.
- Dylai monitro/mesur perfformiad ac adolygu rheolaidd fod yn rhan annatod o'r fasnachfaint newydd.
- Awgrymwyd y gellid cynnal adolygiadau annibynnol bob dwy i dair blynedd, gyda rhanddeiliaid allanol yn cael cyfrannu'u barn.
- Dylai darpariaeth i bobl anabl fod yn flaenoriaeth.
- Dylai fod darpariaeth ar gyfer beicio a Wi-Fi i adlewyrchu'r newid yn niwylliant defnyddio'r rheilffyrdd, yn cynnwys cerbydau ychwanegol i gario beiciau. Efallai y byddai'r cyfleusterau hyn ac eraill, megis darparu mwy o doiledau ac ystafell fagiau/coetshis cadair, yn tanseilio faint o seddau fyddai ar gael ond rhaid canfod ateb i hyn.

- Dylai'r fasnachfaint bennu cyd-drefnu rhwng gweithredwyr ynglŷn ag amserlennu a darparu gwasanaethau.
- Dylid darparu mwy o wybodaeth yn well i'r cyhoedd i fodloni cynulleidfa sy'n disgwyl derbyn gwybodaeth drwy gyfryngau cymdeithasu.
- Mae angen dal y ddysgl yn wastad rhwng dyheadau ac adnoddau.
- Dylai fod "llwybr dyhead" rhwng Caerfyrddin ac Aberystwyth fel rhan o gyswllt gogledd/de newydd.
- Mae angen i Gymru fod â dylanwad ar lwybrau a gwasanaethau y tu allan i ardal y fasnachfaint, megis gwasanaethau o dde Cymru i Fryste a Birmingham.
- Dylid gwella'r gwasanaethau o Gymru i ogledd Lloegr, yn cynnwys meysydd awyr Manceinion a Lerpwl. Gallai gwelliannau cymharol "fach" yn y seilwaith, megis Halton Curve a fyddai'n caniatáu mynediad i faes awyr Lerpwl, ddod â manteision sylweddol.

3. Y cerbydau

- Mae capasiti'r cerbydau presennol yn annigonol.
- Yr hyn y mae teithwyr am ei gael yn fwy na dim yw sedd.
- Mae angen polisi o raeadru cerbydau o ardaloedd eraill – mae adnewyddu'n gallu bod yn well na buddsoddi mewn stoc newydd.
- Dylai gwaith adnewyddu fod o safon uchel ac wedi'i ddylunio'n briodol ar gyfer y llwybrau y bydd y cerbydau'n rhedeg arnynt.
- Mae angen i gerbydau fod yn gyfforddus ac yn addas i'w diben.
- Ni ddylai Cymru oddef "ail orau".
- Mae angen ymdrin â'r ddarpariaeth cerbydau yn strategol ac ar sail tymor hir.
- Mae angen i drenau fod yn hirach – o leiaf dri cherbyd o hyd – er bod hyd y platfformau ar hyn o bryd yn bryder y mae angen mynd i'r afael ag ef. A fydd rhaglen adeiladu?
- Rhaid rhoi sylw priodol i'r angen i ddarparu ar gyfer trenau wedi'u trydaneiddio a threnau diesel ar draws y rhwydwaith.

- Roedd barn y dylai Llywodraeth Cymru brydlesu, nid prynu, cerbydau, er bod rhai'n meddwl y dylid ystyried yr opsiwn o brynu i weld a fyddai hynny'n darparu gwell gwerth am arian.

4. Modelau rheoli

- Mae'r system "cap a choler" yn gymhelliad gwrthnysig - mae'n gwrthannog y gweithredwr trenau rhag cyflwyno gwelliannau uwchlaw rhyw lefel gan nad yw'r elw yn mynd yn ôl i'r gweithredwr.
- Teimlai rhai fod Arriva wedi gwneud gwaith da o ystyried cyfyngiadau'r fasnachfaint gyfredol.
- Mynegwyd amrywiaeth barn ynglŷn â model newydd i'r fasnachfaint: roedd yn well gan rai rhanddeiliaid fodel masnachfaint breifat (er gyda mwy o ffocws ar gwsmeriaid); credai rhai fod cystadleuaeth yn beth da; nid oedd rhai yn hoff o gyfranddalwyr (h.y. diddifidend) ac yn ffafrio rhyw fath o berchenogaeth gyhoeddus, er drwy gwmni hyd braich efallai ar sail model Glas Cymru, lle gellid ailfuddsoddi unrhyw elw ar ran pobl Cymru a defnyddio targedau perfformiad i gymell hynny.
- Roedd barn arall nad yw teithwyr yn poeni mewn gwirionedd pa fodel a ddewisir, cyhyd â'u bod yn fodlon â chynnwys y gwasanaethau a gânt.
- Mae atebolrwydd unrhyw fodel yn bwysig iawn.
- Roedd barn fod elw Arriva ar hyn o bryd yn mynd i'r Almaen felly mae angen ailfuddsoddi elw'r dyfodol yng Nghymru.
- Mae angen cydbwysedd rhwng darparu ar gyfer gwasanaethau sy'n fasnachol hyfyw a'r rhai nad ydynt yn fasnachol hyfyw.
- Mae angen eglurder ynglŷn â phwy sy'n gwneud y penderfyniad terfynol - Llywodraeth Cymru ynteu'r DU? Credai rhai mai Cynulliad Cenedlaethol Cymru ddylai benderfynu ar y model rheoli.
- Os oes model newydd i gael ei gyflwyno, a oes digon o amser i baratoi?

5. Seilwaith a pherthynas y gweithredwr â Network Rail

- Mae angen partneriaeth/cydweithio iawn rhwng Network Rail a gweithredwr y fasnachfaint.
- Roedd pryder nad yw llwybrau Network Rail Cymru yn cwmpasu ardal y fasnachfaint yn llwyr, felly mae angen cymryd gofal i sicrhau nad yw unrhyw gydweithio yn esgeuluso'r darnau o'r fasnachfaint sydd yn Lloegr.
- Roedd Network Rail yn cael ei ystyried yn welliant o'i gymharu â Railtrack.
- Roedd rhai'n argymhell integreiddio fertigol rhwng y seilwaith rheilffyrdd a'r gwasanaethau i deithwyr, i sicrhau nad yw gwasanaethau cludo nwyddau a gwasanaethau eraill i deithwyr yn cael eu hesgeuluso.
- Mae angen i'r olwynion reoli'r cledrau, nid y gwrthwyneb ...
- "Rheilffyrdd yw baromedr yr economi."

Atodiad C – Map ardal Masnachfaint Cymru a'r Gororau



(Ffynhonnell: gwefan Trenau Arriva Cymru)

Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Gellir gweld trawsgrifiadau llawn o'r holl sesiynau tystiolaeth lafar yn:

<http://www.senedd.cynulliadcymru.org/mgIssueHistoryHome.aspx?Ild=1307>

3 Hydref 2013

Mike Hewitson, Pennaeth Materion Teithwyr, Passenger Focus

David Beer, Gweithrediaeth y Teithwyr, Passenger Focus

John Rogers, Cadeirydd, Rheilffyrdd De Cymru, Railfuture

David Mawdsley, Ysgrifennydd, Rheilffyrdd Gogledd Cymru, Railfuture

Ian Bullock, Rheolwr Gyfarwyddwr, Trenau Arriva Cymru

Mike Bagshaw, Cyfarwyddwr Masnachol, Trenau Arriva Cymru

Richard Davies, Pennaeth Polisi, ATOC (Association of Train Operating Companies)

11 Hydref 2013

Kevin Tribley, Prif Swyddog Gweithredol, Angel Trains

Keith Howard, Cyfarwyddwr Masnachol, Porterbrook Leasing Company Limited

Neil Buxton, Rheolwr Cyffredinol, Cymdeithas y Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol

Stuart Cole, Athro Emeritws Trafnidiaeth, Prifysgol De Cymru

17 Hydref 2013

Mark Langman, Cyfarwyddwr Rhanbarthol Llwybrau Cymru, Network Rail

Tim James, Pennaeth Strategaeth a Chynllunio Cymru, Network Rail

23 Hydref 2013

Sarah Collins, Pennaeth, Uned Caffael Masnachfaint, Adran Drafnidiaeth, Llywodraeth y DU

Brian Freemantle, Pennaeth Polisi Cerbydau a Chontractau, Adran Drafnidiaeth, Llywodraeth y DU

Stephen Marshall-Camm, Pennaeth Nawdd Rheilffyrdd a Rhanddeiliaid, Adran Drafnidiaeth, Llywodraeth y DU

Eddie Muraszko, Cyfarwyddwr Project Masnachfaint, Adran Drafnidiaeth,
Llywodraeth y DU

David Sexton, Rheolwr Datblygu HLOS, Adran Drafnidiaeth, Llywodraeth y DU

Rowan Smith, Rheolwr Masnachol, y De a'r Gorllewin, Adran Drafnidiaeth,
Llywodraeth y DU

Edwina Hart AC, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth,
Llywodraeth Cymru

James Price, Cyfarwyddwr Cyffredinol, yr Economi, Gwyddoniaeth a
Thrafnidiaeth, Llywodraeth Cymru

Frazer Henderson, Pennaeth Polisi Rheilffyrdd, Transport Scotland

Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig

Rhoddodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn llawn yn: <http://www.senedd.cynulliadcymru.org/mgIssueHistoryHome.aspx?Ild=7383>

Sefydliad

Bernard Allan

Angel Trains

Rheilffordd Ganolog Môn Cyf

Trenau Arriva Cymru

ASLEF (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen)

Cymdeithas y Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol

ATOC (Association of Train Operating Companies)

David Austerberry

William Bamford

James Bird

Cyngor Tref Aberhonddu

Capital Traffic Management Limited

Anne Marie Carty

Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth (y DU) Cymru

Cheshire West and Chester Council

Chester-Shrewsbury Rail Partnership

Yr Athro Stuart Cole, Prifysgol De Cymru

Cyddfederasiwn Diwydiant Prydain (CBI) Wales

Partneriaeth Rheilffordd Dyffryn Conwy

Dr Peter Cuthbert

Gareth Calan Davies

Y Cynghorydd Matthew James Dorrance, Cyngor Tref Aberhonddu

Kay B Edwards

Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru
Cyngor Dosbarth Fforest y Ddena
Cyngor Sir Swydd Gaerloyw
Owen Godfrey
Mick Green
Joy Hamer
Roy Hancock
Carol a Robert Handcock
Bob Hargreaves
Shirley Haslam
Nathan Hazlehurst
Fforwm Rheilffordd Calon Cymru
Lorraine Hill
John Hobbs
Yr Athro Lorna Hughes
Phil Inskip
Institute for Transport Studies, Prifysgol Leeds
Yr Athro Chris Nash a Dr Andrew Smith
Barry Jacob
Alan Jones
Mike Joseph
Yr Athro Mark Lee
Lydney Neighbourhood Development Plan Community Steering Group
Catherine Macduff
James Macduff
Maesteg Line Rail Users
Magor Action Group on Rail
Dr Stephen C Martin
David Mawdsley
Siôn Meredith

Adrian Morgan
Network Rail
North Cheshire Rail Users' Group
Fforwm Trafnidiaeth Gogledd Sir Benfro
Oakdale Links
Swyddfa Rheoleiddio'r Rheilffyrdd
Mike Parker
Passenger Focus
Jeremy Perkins
Rob Phillips
Porterbrook Leasing Company Limited
Cyngor Sir Powys
Y Cynghorydd Alan Preest, Cyngor Sir Swydd Gaerloyw
Yr Athro Andrew Prescott, King's College, Llundain
Pwyllgor Defnyddwyr Trafnidiaeth Gyhoeddus Cymru
Railfuture Cymru
Railfuture - Cangen De Cymru
Rail for Herefordshire
Alan Rees
Medwyn Roberts
Wren Rose
STAG (Severn Tunnel Junction Rail Action Group)
SARPA (Shrewsbury to Aberystwyth Rail Passengers' Association)
SCRUA (Shrewsbury-Chester Rail Users' Association)
Margaret Smallbone
Sewta (Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru)
Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru - SWITCH (South West Wales Integrated Transport Consortium)
Sustrans Cymru
Brian Thomas
Andrew Tindall

Trafnidiaeth Canolbarth Cymru (TraCC)
Consortiwm Trafnidiaeth Gogledd Cymru (TAITH)
Roz Trueman
Sam Wakeling
Llywodraeth Cymru
Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)
West of England
Thomas J Wheeler
Dr Chester White
Harvey White
C Williams
Mary Wright
YHA Cymru Wales