

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

Amharu ar y Rheilffyrdd yn ystod yr hydref

Mawrth 2019



www.cynulliad.cymru

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, i gytuno ar drethi yng Nghymru, ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol: www.cynulliad.cymru/SeneddESS

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

Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: **0300 200 6565**
E-bost: **SeneddESS@cynulliad.cymru**
Twitter: **@SeneddESS**

© **Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2019**

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.

Amharu ar y Rheilffyrdd yn ystod yr hydref

Mawrth 2019



Am y Pwyllgor

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 28 Mehefin 2016. Ceir ei gylch gwaith yn:
www.cynulliad.cymru/SeneddESS

Cadeirydd y Pwyllgor:



Russell George AC
Ceidwadwyr Cymreig
Sir Drefaldwyn

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



Hefin David AC
Llafur Cymru
Caerffili



Vikki Howells AC
Llafur Cymru
Cwm Cynon



Mark Reckless AC
Grŵp Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



David J Rowlands AC
UKIP Cymru
Dwyrain De Cymru



Jack Sargeant AC
Llafur Cymru
Alun a Glannau Dyfrdwy



Bethan Sayed AC
Plaid Cymru
Gorllewin De Cymru



Joyce Watson AC
Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Roedd yr Aelodau a ganlyn hefyd yn aelodau o'r Pwyllgor yn ystod yr ymchwiliad hwn.



Mohammad Asghar AC
Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



Lee Waters AC
Llafur Cymru
Llanelli

Mynychodd yr Aelodau a ganlyn fel dirprwyon yn ystod yr ymchwiliad hwn.



Rhun ap Iorwerth AC
Plaid Cymru
Ynys Môn



Dawn Bowden AC
Llafur Cymru
Merthyr Tudful a Rhymini

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd.....	5
Argymhellion.....	7
Casgliadau.....	9
Y cefndir.....	12
1. Amharu ar y Rheilffyrdd yn ystod yr hydref	13
Beth ddigwyddodd?.....	13
Cyfathrebu ac Ymgysylltu â theithwyr a effeithiwyd	15
2. Beth a achosodd yr amharu ar y gwasanaeth?	17
Y tywydd	17
Cyfundrefn trin y cledrau.....	17
Ymaddasu i Newid yn yr Hinsawdd.....	18
Atgyweirio olwynion gwastad.....	19
Gosod Gwarchodwyr Olwynion rhag iddynt lithro	20
Ffactorau gweithredol eraill.....	20
Cerbydau - strategaeth a rheolaeth.....	21
Mynediad a diwydrwydd dyladwy	25
Rhwymedigaethau contract Trenau Arriva Cymru.....	26
Atebolrwydd a'r berthynas rhwng Network Rail a'r gweithredwr newydd.....	28
3. Y camau nesaf a chynlluniau'r dyfodol	30
Safonau Perfformiad a Chyfundrefn Gosbi.....	30
Canolbwyntio ar Gwsmeriaid ac lawndal i Deithwyr.....	31
Materion Capasiti.....	32
Rheoli risg.....	35
Atodiad: Tystion.....	37

Rhagair y Cadeirydd

Cafodd yr amharu ar y gwasanaeth ar rwydwaith Cymru a'r Gororau yn ystod yr hydref y llynedd effaith ddifrifol ar deithwyr, ac er bod y Pwyllgor yn gwerthfawrogi'r gwaith caled a wnaed i unioni pethau, roeddem eisiau bwrw goleuni ar yr achosion posibl, a sicrhau nad yw'r amharu'n digwydd eto.

Mae disgwyliadau pobl o'r fasnachfaint rheilffyrdd newydd yn syml. Fel y dywedodd y corff gwarchod teithwyr, Transport Focus: "Mae teithwyr yn dweud wrthym mai eu prif flaenoriaethau ar gyfer rheilffordd newydd Cymru a'r Gororau yw cael sedd ar wasanaethau dibynadwy sy'n rhoi gwerth da am arian".

Yn ôl ym mis Tachwedd dywedwyd wrthym am y ddau brif reswm dros yr amharu ar y gwasanaeth a oedd wedi llethu'r gweithredwr newydd: cyfuniad o storm Callum a than-fuddsoddi mewn fflyd o drenau sy'n heneiddio. Mae'n ymddangos fod pethau'n fwy cymhleth na hynny, ac mae canfyddiadau cychwynnol adroddiad ymchwiliad annibynnol yn tynnu sylw at nifer o achosion posibl ac atebion posibl. Rydym yn nodi ein canfyddiadau yn yr adroddiad hwn, ond mae angen rhagor o eglurder o hyd, felly mae'r Pwyllgor yn edrych ymlaen at weld yr adroddiad llawn a'r cynllun gweithredu terfynol ar gyfer osgoi ailadrodd yr amharu a welwyd yn ystod yr hydref y llynedd. Ein neges glir i Trafnidiaeth Cymru Trenau yw na ddylai hyn ddiwydd eto.

Pan ddaeth Network Rail a Trafnidiaeth Cymru gerbron y Pwyllgor ym mis Ionawr, fe wnaethant ymddiheuro'n gyhoeddus unwaith eto am fethiannau yn y gwasanaeth i deithwyr trenau. Wrth gwrs, croesewir ymddiheuriadau o'r fath, ond mae'r broses o gasglu tystiolaeth ynghylch holl achosion sylfaenol yr amhariadau wedi ei nodweddu gan lawer o roi'r bai ar eraill. Mae hyn yn siomedig, ac nid yw o gymorth gwirioneddol i deithwyr, sydd eisiau i'w trenau redeg yn brydlon yn anad dim.

Dywedodd Llywodraeth Cymru wrthym, yn ogystal â gweithredwyr y trenau a'r cledrau, y bydd gosod Gwarchodwyr Olwynion rhag Lithro ar drenau ar rwydwaith Cymru a'r Gororau yn gwneud gwahaniaeth o ddifrif i brofiad teithwyr yn ystod yr hydref eleni. Mae'r Pwyllgor yn gobeithio nad yw'r hyder hwn yn gamarweiniol - amser a ddengys beth a ddaw.

Rydym hefyd yn cydnabod yr ymdrechion i addasu i effaith y newid yn yr hinsawdd ar y rhwydwaith, ac yn croesawu cyflwyno ffyrdd newydd o fesur bodlonrwydd cwsmeriaid gan Trafnidiaeth Cymru Trenau. Holodd yr aelodau a ellid cynnig mwy o iawndal, a dywedwyd wrthym y byddai unrhyw gynnydd

mewn lefelau iawndal yn anochel yn golygu cymryd arian o'r gronfa a neilltuwyd i fuddsoddi yn y gwelliannau sydd eu hangen ar y rhwydwaith. Er bod y trothwy ar gyfer cynnig iawndal am oedi wedi ei ostwng o 30 munud i 15 munud, mae'r Pwyllgor yn dal o'r farn, os bydd teithwyr yn wynebu lefel debyg o amharu yn y dyfodol, yna bod yn rhaid eu digolledu'n ddigonol.

Mae amynedd teithwyr wedi cael ei brofi. Mae penodi gweithredwr newydd o dan drefniadau masnachfaint wedi eu gwella'n fawr yn cynnig cyfle go iawn i wella safonau gwasanaeth a diwallu disgwyliadau cwsmeriaid. Rhaid rheoli'r disgwyliadau hynny'n ofalus yn y tymor byr - gan ein bod ni i gyd yn deall na fydd trenau sgleiniog newydd yn cyrraedd am gyfnod.

Mae adroddiad y Pwyllgor hefyd yn ymdrin â rheoli risg, a'r angen am ymateb hyblyg i newidiadau yn y galw yn y dyfodol. Rydym yn annog Trafnidiaeth Cymru i dalu sylw i rybuddion arbenigwyr, y gall darparu'r gwasanaeth "gyda'r gorau yn y byd" - y mae Trafnidiaeth Cymru yn dweud y mae ei gwsmeriaid yn ei haeddu - yrru galwadau newydd y mae gofyn i'r gweithredwr a Llywodraeth Cymru fod mewn sefyllfa dda i'w rheoli ymhenn 5-10 mlynedd.

Mae gwaith craffu'r Pwyllgor ar y fasnachfaint rheilffyrdd wedi cael ei lywio gan adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru yn 2016 i fuddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwasanaethau trenau a seilwaith y rheilffyrdd. Byddaf yn ysgrifennu at Archwilydd Cyffredinol Cymru i dynnu ei sylw at ganfyddiadau'r Pwyllgor, a allai helpu i lywio cynlluniau gan Swyddfa Archwilio Cymru yn y dyfodol i graffu ar weithredu'r fasnachfaint unwaith y bydd Trafnidiaeth Cymru wedi magu gwreiddiau a bwrw ymlaen ymhellach â'i raglen o welliannau i'r seilwaith rheilffyrdd.

Bydd y Pwyllgor yn parhau i gadw golwg ar gynlluniau Trafnidiaeth Cymru i gynyddu lefelau capasiti a gwasanaethau ar lwybrau rheilffyrdd Cymru yn 2019 a thu hwnt. Mae teithwyr rheilffyrdd Cymru yn haeddu hynny fel lleiafswm.



Russell George AC
Cadeirydd y Pwyllgor

Argymhellion

Argymhelliad 1. Dylai Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi canfyddiadau ei adroddiad ymchwiliad llawn terfynol i achosion yr amharu ar y rheilffyrdd cyn gynted ag y bo modd, ynghyd â chynllun gweithredu sy'n nodi sut mae'n ymateb i'r canfyddiadau a manylion llawn ei gynlluniau parodrwydd ar gyfer hydref 2019.....Tudalen 30

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Network Rail weithio gyda'i gilydd i sicrhau bod a) canfyddiadau'r adroddiad ymchwilio i'r amharu yn ystod hydref 2018 a b) gwaith ymchwil pellach gyda chamerau ar drenau, yn cael eu defnyddio i lywio gwaith cynllunio a blaenoriaethu Network Rail o'i wariant ar weithrediadau, cynnal a chadw ac adnewyddu. Bydd y Pwyllgor yn gofyn am ragor o fanylion ynghylch sut mae hyn wedi cael ei wneud cyn hydref 2019.....Tudalen 30

Argymhelliad 3. Dylai Trafnidiaeth Cymru adrodd yn ôl i'r Pwyllgor ar ddiwedd 2019 ar ei safonau perfformiad newydd a'i gynllun ar gyfer cyfathrebu'r amrywiaeth lawn o ddata safonau a pherfformiad i'r cyhoedd sy'n teithio mewn ffordd dryloyw, sy'n galluogi cymhariaeth ystyrion â lefelau gwasanaeth blaenorol er mwyn mesur cynnydd dros amser. Cyn belled ag y bo modd, dylai'r dangosyddion hyn gael eu cyhoeddi ar lefel sy'n ystyrion i deithwyr, h.y. ar lefel llwybr a gwasanaeth unigol. Tudalen 31

Argymhelliad 4. Dylai Trafnidiaeth Cymru weithio gyda grwpiau teithwyr, gan gynnwys Transport Focus, i archwilio ffyrdd o ddarparu iawndal ychwanegol heb orfod talu costau sylweddol lle mae amhariad difrifol i wasanaethau, fel y digwyddodd yn ystod hydref 2018. Rhaid cydnabod yr effaith ddifrifol ar deithwyr waeth beth yw natur y setliad ariannol ar gyfer rheilffyrdd yng Nghymru. Os bydd tarfu ar y raddfa hon yn digwydd eto, rydym yn disgwyl i fesurau iawndal ychwanegol gael eu cymhwyso..... Tudalen 32

Argymhelliad 5. Trafnidiaeth Cymru i ymateb i'r pryderon penodol a godwyd gan randdeiliaid pan ymgynghorir ar y fasnachfaint rheilffyrdd a Metro newydd, ac a amlygwyd yn yr adroddiad hwn, i sicrhau'r Pwyllgor y bydd materion yn ymwneud â gallu yn cael sylw priodol drwy welliannau wedi eu cynllunio i'r gwasanaeth, ac y bydd cynllunio capasiti yn ystyried yn llawn pob ffactor a all effeithio ar y galw yn y dyfodol. Tudalen 34

Argymhelliad 6. Mae profiad blaenorol yn amlygu'r angen am ymagwedd glir at nodi a rheoli risgiau yn gadarn yn y dyfodol o ran cerbydau. Rhaid i'r Pwyllgor a'r cyhoedd sy'n teithio gael sicrwydd cyhoeddus bod Trafnidiaeth Cymru wedi gwneud asesiad llawn o'r risgiau sydd ynghlwm wrth ei gynlluniau ar gyfer caffael a chyflwyno cerbydau newydd i'r rhwydwaith, a sut bydd y rhain yn cael eu lliniaru, pa un ai a ddisgrifir y ddogfen gyhoeddedig hon fel "strategaeth gerbydau" neu dan enw arall.....Tudalen 36

Casgliadau

Casgliad 1. Er y gall tywydd anffafriol arwain at ragor o amharu ar y rheilffyrdd, a bod difrod storm wedi achosi rhywfaint o golli capasiti ar y rhwydwaith, nid oedd hyn yn cyfrif am y lefel arbennig o ddifrifol o amharu a brofodd teithwyr trenau ar rwydwaith Cymru a'r Gororau yn ystod yr hydref yn 2018. Serch hynny, mae'r Pwyllgor yn croesawu ymdrechion parhaus Network Rail a Trafnidiaeth Cymru i ddatblygu cydnherthedd y rhwydwaith trenau i addasu i heriau newid yn yr hinsawdd. Tudalen 18

Casgliad 2. Er bod y cydbwysedd union o ffactorau a arweiniodd at yr amharu yn aneglur ar hyn o bryd, mae'r Pwyllgor yn gweld tystiolaeth bod y mater yn cael sylw wrth baratoi ar gyfer hydref 2019, yn enwedig gyda gosod Setiau Gwarchod Olwynion rhag iddynt lithro ar draws fflyd rheilffyrdd Cymru. Dylid defnyddio canlyniadau terfynol yr ymchwiliad i achosion yr amharu i lywio cynlluniau Network Rail ar gyfer gweithredu, cynnal a chadw ac adnewyddu'r Rhwydwaith, wedi eu datblygu ar y cyd â Trafnidiaeth Cymru. A bydd y Pwyllgor yn gofyn am dystiolaeth fod hyn wedi digwydd. Tudalen 21

Casgliad 3. Er bod y Pwyllgor yn croesawu cynlluniau cyfredol Trafnidiaeth Cymru i fuddsoddi mewn cerbydau i gynyddu'r capasiti ar y rhwydwaith, ymddengys yn glir o'r dystiolaeth a ddarparwyd y gellid bod wedi gwneud mwy ar bwynt cynharach i wella capasiti ac ansawdd fflyd Cymru. Gallai rhagor o gapasiti ar y rhwydwaith cyn yr hydref fod wedi lleihau effaith yr amharu ar y gwasanaeth ar deithwyr i ryw raddau. Er gwaethaf effaith canslo rhaglenni trydaneiddio ar nifer y cerbydau diesel sydd ar gael, mae'r ffaith bod Trafnidiaeth Cymru wedi gallu gweithredu i sicrhau cerbydau ychwanegol yn ystod yr wythnosau diwethaf yn arwain y Pwyllgor i holi pam na allai hyn fod wedi digwydd yn gynharach. Tudalen 25

Casgliad 4. Yn amlwg, bu anawsterau yn y berthynas rhwng y llywodraethau, ond yn anffodus, y rhai sydd ar eu colled o ddifrif yn hyn oll oedd teithwyr trenau. Credwn fod buddiannau teithwyr wedi mynd ar goll i ryw raddau mewn trafodaethau rhwng y llywodraethau a'r rhai sy'n ymwneud â rhedeg y rhwydwaith. Tudalen 25

Casgliad 5. Mae'r Pwyllgor yn parhau i fod yn siomedig iawn na weithredodd Llywodraeth Cymru ar strategaeth flaengar ar gyfer buddsoddi mewn cerbydau, fel yr argymhellwyd yn 2013. Gellid fod wedi datblygu strategaeth a allai fod wedi lliniaru pwysau tymor byr ac a allai fod wedi bod yn ddigon hyblyg i ystyried newidiadau mewn cynlluniau seilwaith rheilffyrdd, a rheoli'r risgiau sy'n gysylltiedig â'r newidiadau hynny. Ni fyddai strategaeth hyblyg wedi golygu bod angen ymrwymadau cadarn ar drydaneiddio cledrau'r cymoedd fel y mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn ei awgrymu..... Tudalen 25

Casgliad 6. Ymddengys yn glir bod gwersi wedi cael eu dysgu o'r diffygion yn y contract blaenorol y bu Trenau Arriva Cymru yn gweithredu rhwydwaith Cymru a'r Gororau dan ei delerau, a bydd Trafnidiaeth Cymru Trenau yn gweithredu o dan rwymedigaethau cytundebol sy'n sylweddol wahanol, gyda goruchwyliaeth uniongyrchol gan Lywodraeth Cymru. Er bod y dystiolaeth a roddwyd yn gwrthdaro mewn manau, nid oedd unrhyw beth pendant i awgrymu nad oedd deiliad blaenorol y fasnachfaint wedi bodloni ei rwymedigaethau cytundebol, fel yr oeddent. Yn wir, mae'r dystiolaeth yn awgrymu bod y rhwymedigaethau cytundebol wedi cael eu bodloni, ond mai cyfyngiadau'r contract ei hun oedd yr anhawster..... Tudalen 28

Casgliad 7. Mae'r Pwyllgor am weld pob parti sy'n ymwneud â chyllido a gweithredu fflyd Cymru yn sianelu eu holl ymdrechion i ddarparu'r gwasanaeth y mae cwsmeriaid yn ei haeddu, yn hytrach na cheisio rhoi bai ar eraill neu wrthod cyfrifoldeb am fethiannau yn y gorffennol. Tudalen 29

Casgliad 8. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ymrwymiad i fesurau sy'n canolbwyntio ar gwsmeriaid a chael gwared ar unrhyw rwystr o ran darparu gwasanaeth di-dor i ddefnyddwyr rheilffyrdd. Mae'n edrych ymlaen at graffu ar effeithiolrwydd y drefn rheoli perfformiad newydd mewn sesiynau yn y dyfodol gyda Trafnidiaeth Cymru. Tudalen 30

Casgliad 9. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod bod yn rhaid cyllido cosbau masnachol, ond mae o'r farn, os bydd lefel debyg o amhariadau i deithwyr yn digwydd yn y dyfodol, y dylai'r gweithredwr fod yn atebol. Nid yw teithwyr yn gyfrifol am drefniadau ariannol y fasnachfaint, ac nid yw materion o'r fath o diddordeb iddynt, ond y nhw sy'n gorfod dioddef yr amharu - a gall yr effaith fod yn ddifrifol iawn. Mae'r Pwyllgor o'r farn y dylai fod yn bosibl nodi dewisiadau i roi rhywbeth yn ôl i deithwyr heb fynd i gostau mawr pan fydd amharu difrifol ar wasanaethau. Mae o'r farn y dylai Trafnidiaeth Cymru ymgynghori â theithwyr, a gweithio gyda Transport Focus, i nodi ymagweddau o'r math hwn..... Tudalen 31

Casgliad 10. Mae'r Pwyllgor yn croesawu cyflwyno iawndal "Ad-dalu am Oedi 15" i deithwyr ar rwydwaith Cymru a'r Gororau. Fodd bynnag, er bod y newid agwedd hwn i'w groesawu, a bod Aelodau'n cydnabod bod yn rhaid cyllido iawndal gwell o rywle, credwn ei bod yn dal yn bwysig bod teithwyr rheilffyrdd yn cael iawndal ychwanegol pan na fydd gwasanaeth yn cyrraedd y disgwyliadau, fel y digwyddodd yn hydref 2018. Mae'r Pwyllgor hefyd yn nodi y bydd teithwyr sy'n syrthio y tu allan i'r gyfundrefn iawndal nes eir i'r afael â materion ynghylch capasiti'r rhwydwaith, os na allant fynd ar drenau gorlawn yn y lle cyntaf.

..... Tudalen 32

Casgliad 11. Nid yw adfer "gwasanaeth arferol" i deithwyr yn cyfateb i wasanaeth heb broblemau gorlenwi, oedi yn yr amserlenni, colli cysylltiadau ac amharu ar deithwyr. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru gydweithio i sicrhau bod cynlluniau ar gyfer rhagor o gapasiti ar draws y rhwydwaith yn realistig ac yn cael eu hadolygu'n rheolaidd er mwyn rhoi ystyriaeth lawn i bob ffactor a all effeithio ar y galw yn y dyfodol..... Tudalen 34

Casgliad 12. Mae disgwyliadau mawr ynghlwm wrth gyflwyno trenau newydd, gwell. Er bod y manteision yn glir, mae risgiau sylweddol ynghlwm wrth gyflwyno'r dull deufodd newydd, ac yn enwedig y trenau tri-modd heb eu profi yn Ninas-ranbarth Caerdydd. Ar ran defnyddwyr rheilffyrdd disgwylgar, mae'r Pwyllgor eisiau sicrwydd gan Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru bod y drefn rheoli risg ar gyfer cyflwyno'r cerbydau newydd yn hyblyg a chadarn. Dylai hyn gynnwys sicrwydd bod digon o gerbydau ar gael i ddelio ag unrhyw lithriad yn yr amserlen ar gyfer y cerbydau newydd..... Tudalen 35

Y cefndir

Yn dilyn y gwaith craffu ar Trafnidiaeth Cymru ar 29 Tachwedd 2018, cytunodd y Pwyllgor i gymryd rhagor o dystiolaeth ynghylch amharu ar wasanaeth y fasnachfaint rheilffyrdd newydd ar 9 Ionawr 2019.

- 1.** Ymddengys mai prif achos yr amharu ar y gwasanaeth rheilffyrdd yn hydref 2018 oedd cwmp dail a “lefel isel y gludiant” ar y cledrau a arweiniodd at olwynion gwastad, a bod trenau’n cael eu tynnu allan o’r gwasanaeth o ganlyniad. Pan ymddangosodd tystion o Trafnidiaeth Cymru¹ gerbron y Pwyllgor ddiwedd mis Tachwedd, ychydig dros fis ar ôl i Trafnidiaeth Cymru Trenau ymgymryd â’r fasnachfaint rheilffyrdd gan Trenau Arriva Cymru, nid oedd y tystion yn gallu esbonio’n llwyr pam y bu amharu mor ddifrifol ar y rheilffyrdd yn hydref 2018.
- 2.** Gwahoddodd y Pwyllgor Network Rail, Arriva (cyn-weithredwr y fasnachfaint), a Trafnidiaeth Cymru i roi dystiolaeth bellach ym mis Ionawr 2019 ar yr hyn a achosodd yr amharu ar y rheilffyrdd yn ystod yr hydref a pha gamau a gymerwyd i atal hynny rhag digwydd eto yn 2019.
- 3.** Mae’r Pwyllgor yn diolch i’r tystion am roi o’u hamser a rhannu eu harbenigedd â’r Pwyllgor.

¹ Sefydlwyd Trafnidiaeth Cymru yn 2015 fel is-gwmni dan berchnogaeth lawn Llywodraeth Cymru sy’n gyfyngedig drwy warant. Ei bwrpas cychwynol oedd caffael, datblygu a gweithredu’r fasnachfaint rheilffyrdd newydd yng Nghymru a gwasanaethau Metro ar Gledrau’r Cymoedd. Dyfarnwyd y contract wedyn i Keolis Amey ym mis Mehefin 2018, a daeth Gwasanaethau Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru yn weithredol ar 14 Hydref 2018.

1. Amharu ar y Rheilffyrdd yn ystod yr hydref

Beth ddigwyddodd?

4. Ar 14 Hydref 2018, ymgwymerodd KeolisAmey – sy'n gweithredu fel Trafnidiaeth Cymru Trenau – â masnachfrait rheilffyrdd Cymru a'r Gororau a weithredwyd yn flaenorol gan Trenau Arriva Cymru. Yn yr un wythnos, cyrhaeddodd "Storm Callum" Cymru, a thros yr wythnosau dilynol, bu amharu sylweddol ar y gwasanaeth yn sgil yr angen i dynnu trenau allan o wasanaeth i'w hatgyweirio oherwydd difrod y storm ac "olwynion gwastad".

5. Ar y pwynt gwaethaf lleihawyd y fflyd i 86 o drenau o blith cyfanswm o 127. Mewn tystiolaeth i'r Pwyllgor ar 29 Tachwedd 2018 nododd Trafnidiaeth Cymru ei fod yn disgwyl i'r gwasanaethau fod wedi eu hadfer erbyn yr wythnos yn dechrau 10 Rhagfyr. Dywedodd Trafnidiaeth Cymru wrth y Pwyllgor fod Trafnidiaeth Cymru Trenau yn bwriadu gweithredu tua 110 o drenau, tra'r oedd Trenau Arriva Cymru yn gweithredu 103.

6. Ymddengys mai prif achos yr anawsterau oedd cwmp dail ac adlyniad (h.y. lle mae dail yn glynu wrth y cledrau ac mae'r trenau sy'n pasio yn eu cywasgu yn haen lithrig sy'n lleihau'r gfael). Gall y ffenomen hon arwain at "olwynion gwastad", lle mae'r olwynion trên yn llithro ar gledrau gan wastatáu rhannau o'r olwyn. Os yw'n ddifrifol, gall hyn achosi difrod i gledrau a threnau. Mae cerbydau'n cael eu tynnu allan o wasanaeth er mwyn i'w holwynion gael eu turnio neu osod olwynion newydd yn eu lle.

7. Ar 19 Tachwedd 2018 trydarodd a chyhoeddodd Trafnidiaeth Cymru Trenau lythyr yn ymddiheuro am achosion o oedi, canslo ac anawsterau eraill gyda'i wasanaethau:

"Mae'n flin gennym oherwydd dros yr wythnosau diwethaf mae gormod o drenau wedi'u canslo, wedi bod yn hwyr neu'n cyrraedd gorsafoedd gyda llai o gerbydau na'r arfer. Gwyddom fod ansicrwydd a cherbydau gorlawn yn achosi heriau sylweddol i bobl, a hoffem ymddiheuro am nad ydych wedi derbyn y gwasanaeth rydych chi'n ei haeddu ac yn ei ddisgwyl."

8. Yn ystod cyfarfod o'r Pwyllgor ym mis Tachwedd 2018, dywedodd Trafnidiaeth Cymru nad oedd yn glir pam y bu problem benodol yn ystod yr hydref hwnnw. Dywedwyd wrth y Pwyllgor fod Trafnidiaeth Cymru wedi comisiynu adolygiad annibynnol gan arbenigwr, ac yn dilyn y cyfarfod ym mis

Tachwedd, cynigiodd Trafnidiaeth Cymru ddychwelyd i drafod canfyddiadau'r adolygiad.

9. Nododd y Pwyllgor ymateb Llywodraeth Cymru hefyd i gwestiynau am yr amharu ar y gwasanaeth. Yn y Cyfarfod Llawn ar 20 Tachwedd 2018, cyfeiriodd y Prif Weinidog at flynyddoedd o danfuddsoddi yn y cledrau, problem a ddywedodd nad oedd gan Lywodraeth Cymru unrhyw reolaeth drosti gan nad yw'n faes sydd wedi ei ddatganoli, ac at y ffaith bod 30 y cant o'r cerbydau wedi cael eu heffeithio gan storm Callum. Aeth y Prif Weinidog ymlaen i gyfeirio at y "ffraith bod Cymru yn cael dim ond 1 y cant o fuddsoddiad mewn seilwaith rheilffyrdd". Mae'r ffigwr hwn o 1 y cant yn cyfeirio at "wariant gwella" – h.y. uwchraddio a seilwaith newydd a fyddai'n ymddangos yn llai uniongyrchol berthnasol i achosion o amharu ar wasanaeth na gwariant gweithredu, cynnal a chadw ac adnewyddu.

10. Yn ogystal, mae data gan y Swyddfa Rheilffyrdd a'r Ffyrdd, a ddaw o Ddatganiadau Ariannol Rheoleiddiol Network Rail, yn dangos, er bod gwariant gwella yng Nghymru rhwng 2011-12 a 2015-16 tua 1% o gyfanswm gwariant gwella ym Mhrydain yn gyffredinol gan yr Adran Drafnidiaeth a Llywodraeth yr Alban, mae'r ffigwr hwn wedi cynyddu i 5% yn 2016-17 a 2017-18 – ffaith a amlygwyd hefyd mewn tystiolaeth lafar gan Network Rail. Rydym hefyd yn nodi bod Cymru wedi derbyn 6% o gyfanswm gwariant Prydain ar adnewyddu (h.y. amnewid am rai yr un fath) a 5% o wariant ar gynnal a chadw rhwng 2011-12 a 2015-16. Roedd y Pwyllgor yn falch o glywed gan Network Rail ei fod o'r farn bod y gyllideb Gweithrediadau, Cynnal a Chadw ac Adnewyddu (OMR) ar gyfer Rheolaeth o'r Rheilffyrdd Cyfnod 6 (2019-24) yn ddigonol.

11. Er bod y Pwyllgor yn nodi ac yn croesawu'r cynnydd hwn mewn gwariant gwella ar gyfer y cofnod, mae'n cytuno gyda'r Prif Weinidog bod Cymru wedi derbyn llai na'i chyfran deg o gyllid yn hanesyddol, a byddai'n tynnu sylw at y ffaith bod Llwybr Cymru yn cynnwys tua 8% o gyfanswm cilometrau cledrau Prydain, a 9% o gyfanswm cilometrau llwybrau rheilffyrdd Prydain. Gan hynny, mae gwariant gwella yng Nghymru yn parhau i fod yn bryder i'r Pwyllgor a bydd yn parhau i gadw golwg fanwl ar hyn. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod bod gan Network Rail lai o reolaeth uniongyrchol dros wariant gwella – sy'n fater i Lywodraeth y Deyrnas Unedig yn ei dewisiadau cyllido – na'r gyllideb OMR.

12. Yn ogystal, atebodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth² gwestiynau am achosion yr amharu. Yn y Cyfarfod Llawn ar 28 Tachwedd

² Yn dilyn ad-drefnu'r cabinet gan Brif Weinidog newydd Cymru ym mis Rhagfyr 2018, ail-enwyd Ysgrifenyddion y Cabinet yn Weinidogion, ac ail-enwyd Gweinidogion yn Ddirprwy Weinidogion.

crynhodd hynny fel a ganlyn: “Mae storm Callum, tywydd yr hydref ac ansawdd gwael y cerbydau a etifeddwyd gan Trenau Arriva Cymru wedi effeithio ar y camau cyntaf o weithrediad Trafnidiaeth Cymru”. Arweiniodd hyn at feirniadaeth ar y cyfryngau o gwmni Trenau Arriva Cymru, ac ar 5 Rhagfyr 2018 gofynnodd y Pwyllgor yn uniongyrchol i Ysgrifennydd y Cabinet a oedd yn “beio” Trenau Arriva Cymru ynteu’r contract. Atebodd mai’r contract oedd ar fai yn bennaf gan “nad oedd yn addas i’r pwrpas”, gan ychwanegu bod Trenau Arriva Cymru wedi bodloni amodau’r contract ond eu bod mor isel fel mai “dim ond cynnal y trenau i lefel isafswm oedd angen ei wneud”.³

Cyfathrebu ac Ymgysylltu â theithwyr a effeithiwyd

13. Pan ofynnodd y Pwyllgor i Trafnidiaeth Cymru ym mis Tachwedd 2018 beth oedd ei neges i deithwyr, nododd y Prif Weithredwr yn glir: “Nid dyma sut bydd y gwasanaeth yn y dyfodol. Nid dyma beth allwch chi ei ddisgwyl gennym ni. Rydym eisiau rhoi rôl ganolog i chi ym mhopeth a wnawn”. Ategwyd y neges hon yn y sesiwn ddilynol gyda Trafnidiaeth Cymru ym mis Ionawr, a chroesawodd y Pwyllgor yr ymddiheuriad a roddwyd gan Network Rail am “berfformiad a oedd yn amlwg yn annerbyniol”. Croesawodd y fforwm teithwyr Passenger Focus y ffaith, yn dilyn yr amharu, fod Trafnidiaeth Cymru wedi cyhoeddi ymddiheuriadau ar dudalennau llawn yn y wasg, ac wedi cyflwyno trefniadau “ad-daliadau am oedi” ar gyfer teithwyr a wynebodd oedi, gan wella’r trefniadau hynny yn ddiweddarach. Fodd bynnag, dywedodd Transport Focus wrth y Pwyllgor “er bod hyn yn cynnig iawndal am oedi y bydd teithwyr yn ei groesawu’n fawr, nid yw’n gwneud unrhyw beth i fynd i’r afael â materion tymor byr a gorlenwi. Rydym wedi gofyn i Trafnidiaeth Cymru feddwl am sut gellid gwneud iawn â’r teithwyr hynny”.⁴ Mae’r cwestiwn ynghylch iawndal yn cael ei archwilio yn ddiweddarach yn yr adroddiad hwn.

14. Cynhaliodd Transport Focus grwpiau ffocws ar gyfer Adolygiad Williams o’r Rheilffyrdd⁵ ym mis Ionawr 2019 a chanfuwyd yn achos grwpiau yng Nghaerdydd “er bod teithwyr yn ymwybodol bod Trafnidiaeth Cymru wedi cymryd yr awenau, nid oeddent yn gwybod mwy na hynny, nid oeddent wedi clywed am gynlluniau na’u gweld ar gyfryngau cymdeithasol - ond roeddent eisiau gwybod beth oedd wedi ei gynllunio”. Mae hyn yn awgrymu bod angen i Trafnidiaeth Cymru wneud rhagor o waith i ddeall y cyfryngau y mae teithwyr am eu defnyddio, ac wrth fynd ati i gyfleu eu neges.

³ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Rhagfyr 201, paragraff 222

⁴ Tystiolaeth ychwanegol a gafwyd gan Transport Focus, 6 Chwefror 2019

⁵ www.gov.uk/government/consultations/williams-rail-review

15. Yn amlwg, gallai nifer o ffactorau fod yn gyfrifol am yr amharu ar y rheilffyrdd, a cheisiodd y Pwyllgor ragor o wybodaeth.

2. Beth a achosodd yr amharu ar y gwasanaeth?

Drwy holi tystion, bu'r Pwyllgor yn archwilio nifer o achosion posibl a ffactorau a waethygodd yr amharu ar y gwasanaeth.

16. Pan amharwyd ar y rheilffyrdd yn yr hydref, roedd Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru wedi cyfeirio at dywydd gwael a blynyddoedd o danfuddsoddi mewn cerbydau fel ffactorau allweddol. Yn ogystal, cyhoeddodd Arriva ddatganiad yn gwrthbrofi beirniadaeth y cyfryngau am ei reolaeth o wasanaethau rheilffyrdd o dan y contract blaenorol. Yn ei sesiwn ddilydol gyda deiliaid cyfredol a phresennol y fasnachfaint a gyda Network Rail, ceisiodd y Pwyllgor sefydlu'r achos(ion) sylfaenol a thrwy hynny a oedd camau priodol yn cael eu cymryd i atal hyn rhag digwydd eto yn y dyfodol.

Y tywydd

17. Wrth roi tystiolaeth ym mis Tachwedd 2018, rhoddodd James Price o Drafnidiaeth Cymru rybudd "ein bod wedi gweld cynnydd sylweddol mewn achosion o dywydd gwael, o ran eu hirhoedledd a'u difrifoldeb, bob blwyddyn ers [2015]". Fodd bynnag, mae tystiolaeth gan Network Rail yn awgrymu, er bod cwmp y dail ychydig yn gynharach yn y tymor, yn gyffredinol roedd y proffil tywydd tymhorol yn debyg i flynyddoedd blaenorol. Felly, er bod stormydd a llifogydd ar rai llwybrau wedi bod yn broblem yn ystod yr hydref yn 2018, clywodd y Pwyllgor nad gwahaniaeth sylweddol yn y tywydd oedd yn gyfrifol am y lefel uwch o amharu o'i gymharu â blynyddoedd blaenorol. Dywedodd Network Rail:

"Every autumn is different, so there have been different patterns over the last few years. But compared to last year—it was similar to last year's."⁶

Cyfundrefn trin y cledrau

18. Nododd Network Rail ei fod wedi gwario "dwywaith cymaint â'r arfer" ar glirio llystyfiant oddi ar lwybrau rheilffyrdd yn 2018, a bod materion ynghylch adlyniad wedi codi hyd yn oed pan oedd y gwaith clirio wedi digwydd. Mae hyn yn awgrymu bod ffactorau eraill ar waith.

⁶ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 145

19. Yn union cyn cymryd tystiolaeth, rhoddwyd cipolwg ymlaen llaw i'r Pwyllgor ar grynodedb gweithredol o'r ymchwiliad annibynnol i achosion y nifer uchel o olwynion gwastad. Cyfeiriodd y canfyddiadau at rai achosion posibl, ond nid oeddent yn derfynol, a chadarnhaodd y tystion y byddai angen ymchwiliad pellach.

20. Codwyd cwestiynau gan yr adroddiad adolygu interim a Network Rail ynghylch "hylifau" neu halogion ar ben y cledrau, a rôl llyfnu â llaw o'i gymharu â llyfnu'r cledrau'n awtomatig er mwyn atal olwynion rhag llithro. Ymddengys bod tystion yn cyfeirio at ffactorau posibl eraill yn ogystal â halogiad gan ddail, a dywedodd Network Rail ei fod yn cydweithio'n agos â Trafnidiaeth Cymru i ymchwilio i'r achosion posibl hynny ac i gyfrifo pa gamau lliniaru y dylid eu rhoi ar waith yn y dyfodol.

Ymaddasu i Newid yn yr Hinsawdd

21. Wrth ystyried rôl bosibl y tywydd, cydnabuwyd gwaith y diwydiant trenau i asesu effaith newid yn yr hinsawdd a sut i addasu i hynny. Cyfeiriodd Network Rail at ddefnyddio technoleg camerâu ar drenau i geisio deall mwy am hyn.

22. Clywodd y Pwyllgor hefyd fod Network Rail yn cymryd camau penodol mewn perthynas â llifogydd. Cyfeiriodd Network Rail at setliad cyllido sylweddol ar gyfer gweithrediadau, cynnal a chadw ac adnewyddu rhwydwaith Cymru - hynny yw, buddsoddi mewn gwaith i gynyddu "dibynadwyedd asedau", a dywedodd ei fod hefyd wedi defnyddio technoleg sylweddol yn ystod y 18 mis diwethaf, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig a oedd yn adnabyddus fel mannau lle ceir llifogydd yn aml:

"we can't stop the water coming; but what we can do is get early-warning systems in place. And, this year, during storm Callum, we've seen for the first time sites historically that would have been flooded where we managed to take evasive measures and get works done out there early on."⁷

Casgliad 1. Er y gall tywydd anffafriol arwain at ragor o amharu ar y rheilffyrdd, a bod difrod storm wedi achosi rhywfaint o golli capasiti ar y rhwydwaith, nid oedd hyn yn cyfrif am y lefel arbennig o ddifrifol o amharu a brofodd teithwyr trenau ar rwydwaith Cymru a'r Gororau yn ystod yr hydref yn 2018. Serch hynny, mae'r Pwyllgor yn croesawu ymdrechion parhaus Network Rail a Trafnidiaeth Cymru i

⁷ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 183

ddatblygu cydnerthedd y rhwydwaith trenau i addasu i heriau newid yn yr hinsawdd.

23. Holodd y Pwyllgor Trafnidiaeth Cymru hefyd ar weithredu amserlen argyfwng fel rhan o'i waith cynllunio i ymateb i achosion o dywydd garw, gan gyfeirio at enghraifft o deithwyr yn gorfod cael eu hachub rhag llifogydd gan y frigâd dân yn ystod Storm Callum. Dywedodd Trafnidiaeth Cymru ei fod wedi "cynllunio ac wedi rhoi cynlluniau ar waith i gynnal amserlen argyfwng drwy ganslo rhai gwasanaethau ymlaen llaw cyn amodau gaeafol hysbys",⁸ ond nododd bod angen taro ar gydbwysedd rhwng y rhwystredigaeth a achosir gan lai o wasanaethau a'r angen i sicrhau nad oedd teithwyr yn cael eu hynysu neu fod unedau'n methu gweithredu o ganlyniad i ddifrod storm.

24. Yn ogystal, nid oedd Trafnidiaeth Cymru o blaid cynnal "amserlen yr hydref" dymhorol o lai o wasanaethau, fel y gwnaeth rhai gweithredwyr eraill. Roedd hyn oherwydd problemau gyda rhagfynegi amodau tymhorol, ac o bosibl yn amharu'n ddiangen ar deithwyr, yn ogystal â'r risg o ymddangos fel pe bai'n rhoi hwb i'w berfformiad cyffredinol drwy weithredu amserlen lai cynhwysfawr a gynlluniwyd ymlaen llaw. Dywedodd James Price:

"with modern technology and the ability to change timetables really quite quickly, what we should be doing is ... having an effective, well-communicated emergency timetable that we can move into very quickly, but equally move out of very quickly to restore services to normal."⁹

Atgyweirio olwynion gwastad

25. Swm y cerbydau a dynnwyd oddi ar y rhwydwaith i'w hatgyweirio oedd y rheswm pennaf dros amharu ar wasanaethau. Clywodd y Pwyllgor fod Trafnidiaeth Cymru wedi dysgu gwersi wrth ddelio â nifer annisgwyl o uchel o olwynion gwastad, a'i fod wedi cymryd camau i gynyddu ei gapasiti i atgyweirio cerbydau mewn gwahanol leoliadau o gwmpas y rhwydwaith er mwyn cael trenau yn ôl ar y cledrau cyn gynted ag y bo modd.

26. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod ymdrech y staff i gadw'r gwasanaeth trenau yn rhedeg yn ystod amodau heriol yr hydref. Soniodd Tom Joyner am ba mor bwysig oedd hi i'r cyn-fasnachfaint ddiolch i'w gydweithwyr fflyd a gyrru trenau "sydd

⁸ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 296

⁹ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 396

wedi gweithio'n galed iawn drwy gydol 2018, ac yn enwedig yn y cyfnod yn arwain at yr hydref, i baratoi ar gyfer yr hydref ac ar gyfer trosglwyddo'r fasnachfaint".¹⁰

Gosod Gwarchodwyr Olwynion rhag iddynt lithro

27. Ymddengys bod absenoldeb Setiau Gwarchod Olwynion rhag iddynt lithro ar y mwyafrif o gerbydau ar lwybrau yng Nghymru wedi bod yn ffactor arwyddocaol. Roedd tystiolaeth gan Trafnidiaeth Cymru a Network Rail yn ategu barn Ysgrifennydd y Cabinet, fel y'i rhoddwyd i'r Pwyllgor ar 5 Rhagfyr 2018, y byddai gosod y Setiau Gwarchod ar yr holl drenau mewn pryd ar gyfer hydref 2019 yn gam pwysig. Mae'r Pwyllgor yn nodi hyn, er ei fod yn tynnu sylw at y ffaith bod Setiau Gwarchod hefyd yn absennol mewn blynyddoedd blaenorol. Gan fod Network Rail yn dweud nad oedd tywydd yr hydref yn sylweddol wahanol i'r blynyddoedd blaenorol, a bod gwariant ar reoli llystyfiant wedi cynyddu'n sylweddol yn 2018, nid yw'n glir pam y daeth absenoldeb Setiau Gwarchod yn fater mor bwysig yn ystod hydref 2018. Ymddengys bod ychwanegu Setiau Gwarchod yn ateb posibl, yn hytrach na bod ei absenoldeb yn esboniad sylfaenol am ddifrifoldeb yr amharu.

28. Nododd Bill Kelly o Network Rail fod gweithredwyr eraill, gan gynnwys GWR - a ddefnyddiodd rai o'r un llwybrau â Trafnidiaeth Cymru yn yr un cyfnod, ond gyda Setiau Gwarchod ar ei drenau - wedi tynnu sylw at bwysigrwydd Setiau Gwarchod o ran gwella perfformiad. Dywedodd:

“...undoubtedly, the future fitment of wheel-slip protection will be a key factor in improving performance as we go forward.”¹¹

29. Dangosodd Tom Joyner, cyn Reolwr Gyfarwyddwr Trenau Arriva Cymru, i'r Pwyllgor nad oedd y dechnoleg hon ar gael i'w gosod ar y rhan fwyaf o'r mathau o drenau hyn ar rwydwaith Cymru pan oedd Arriva yn gyfrifol am y gwasanaeth:

“The fact is that, when we were running the railway, there was not an available prototype for wheel slide protection for class 150 trains.”¹²

Ffactorau gweithredol eraill

30. Dangosodd canlyniadau cychwynnol yr ymchwiliad annibynnol, yn ogystal â phresenoldeb halogyddion sy'n achosi adlyniad isel, y gallai absenoldeb Setiau Gwarchod a'r defnydd o lyfnu â llaw, techneg gyrru a gosodiad y brêcs, a

¹⁰ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 229

¹¹ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 140

¹² Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 296

“halogyddion posibl rhwng blociau brêcs ac olwynion” hefyd fod yn achosion posibl. Ar ôl adolygu data Cofnodydd Monitro Ar y Trên ar nifer o drenau gydag olwynion gwastad, canfu'r adroddiad interim y gallai “lefelau uchel o frecio ar gyflymder uchel am resymau gweithredol neu ddiogelwch achosi llithro o dan amodau penodol”. Roedd yn argymhell y “gallai fod angen offer a chymorth ychwanegol ar yrwyr i helpu yn ystod amodau gwael ar bennau'r cledrau”. Roedd siâp yr olwynion gwastad yn dangos cyfuniad o sglefrio (yn ystod brecio) a llithro (adlyniad isel) fel achosion.

31. Cydnabu Transport Focus fod y tywydd yn “arbennig o wael” yn ystod hydref 2018 a bod olwynion gwastad wedi bod yn broblem o ddifrif, ond dywedodd hefyd fod unedau trenau wedi methu am resymau eraill, a bod y trosglwyddiad o Trenau Arriva Cymru i Trafnidiaeth Cymru Trenau wedi chwarae rhywfaint o ran.¹³

32. Mae'r Pwyllgor yn croesawu ymdrechion i fynd i'r afael â'r holl ffactorau posibl a allai fod wedi cyfrannu rhywfaint at yr amharu.

Casgliad 2. Er bod y cydbwysedd union o ffactorau a arweiniodd at yr amharu yn aneglur ar hyn o bryd, mae'r Pwyllgor yn gweld tystiolaeth bod y mater yn cael sylw wrth baratoi ar gyfer hydref 2019, yn enwedig gyda gosod Setiau Gwarchod Olwynion rhag iddynt lithro ar draws fflyd rheilffyrdd Cymru. Dylid defnyddio canlyniadau terfynol yr ymchwiliad i achosion yr amharu i lywio cynlluniau Network Rail ar gyfer gweithredu, cynnal a chadw ac adnewyddu'r Rhwydwaith, wedi eu datblygu ar y cyd â Trafnidiaeth Cymru. A bydd y Pwyllgor yn gofyn am dystiolaeth fod hyn wedi digwydd.

Cerbydau - strategaeth a rheolaeth

33. Cyfeiriwyd yn aml at y ffaith mai gan fasnachfaint Cymru a'r Gororau y mae'r fflyd trenau hynaf o blith holl fasnachfreintiau Prydain, ac roedd tystiolaeth gan dystion yn tynnu sylw at oedran y fflyd presennol o drenau. Cyfeiriodd adroddiad yr ymchwiliad cychwynnol at gynnydd sylweddol yn nifer yr olwynion gwastad yn y ddwy flynedd flaenorol, a bod rhai wedi eu hachosi yn fuan ar ôl i'r olwynion gael eu hailbroffilio. Holodd y Pwyllgor gynrychiolwyr Trafnidiaeth Cymru ac Arriva ynghylch cynlluniau i ddefnyddio cerbydau gwell ar yr rhwydwaith, yn y tymor byr i gynyddu gallu, ac yn y tymor hwy drwy gyflwyno trenau newydd.

34. Dywedodd Tom Joyner fod Trenau Arriva Cymru wedi trosglwyddo “cyfres o ddewisiadau” (wyth i gyd) i Trafnidiaeth Cymru ym mis Mehefin 2018 ar gyfer ar gyfer adnewyddu a/neu ail-leoli cerbydau, cyn i Trafnidiaeth Cymru ymgymryd â'r

¹³ Tystiolaeth ychwanegol a gafwyd gan Transport Focus, 6 Chwefror 2019

fasnachfrait. Fodd bynnag, roedd cynlluniau i gyflwyno trenau math 769 wedi eu hadnewyddu ar Gledrau'r Cymoedd wedi wynebu oedi gyda'r cyflenwr a oedd yn cyflawni'r addasiadau. Mae'r Pwyllgor wedi gweld y dewisiadau manwl hynny a gyflwynwyd i Trafnidiaeth Cymru ym mis Mehefin 2018, a fyddai wedi golygu bod staff ychwanegol yn cael eu defnyddio a bod cerbydau yn cael eu symud o un rhan o'r rhwydwaith i un arall. Aseswyd pob un o'r dewisiadau gan Trenau Arriva Cymru o ran y gallu i'w cyflawni.

35. Ar ôl cyfarfod â'r Pwyllgor ym mis Ionawr, cadarnhaodd James Price o Trafnidiaeth Cymru ei ymagwedd at y dewisiadau a gyflwynwyd gan Trenau Arriva Cymru: "Heb ystyried y rhai nad oeddent yn addas ar gyfer ein seilwaith, mae'n debygol y byddai'r dewisiadau a oedd yn weddill wedi arwain at lai o allu ar Gledrau'r Cymoedd. Ar ôl ystyried a thrafod yn ofalus gyda phartion perthnasol, penderfynwyd peidio â symud ymlaen gyda'r dewisiadau hyn, gan ohirio cyflwyno gwasanaethau newydd rhwng Caer a Lerpwl yn hytrach".

36. Dywedodd Trafnidiaeth Cymru wrth yr Aelodau fod ei gynlluniau tymor hirach ar gyfer cerbydau newydd ar y gweill, ond ei bod yn rhy gynnar i weld budd hwnnw. Nododd y Pwyllgor y byddai oedi wrth gyflwyno rhywfaint o'r cerbydau wedi ei hadnewyddu am resymau technolegol, ond bod Trafnidiaeth Cymru yn cyflwyno cerbydau ychwanegol wedi eu hadnewyddu yn 2019 i geisio cynyddu capasiti ar y rhwydwaith yn y cyfamser. Yn dilyn cyfarfod y Pwyllgor, cadarnhaodd James Price y bydd Trafnidiaeth Cymru yn cyflwyno 84 o gerbydau dros y flwyddyn a ddaw, gyda rhai yn cael eu cyflwyno i'r gwasanaeth ym mis Ebrill/Mai, a'r gweddill erbyn diwedd 2019.¹⁴

37. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod bod penderfyniad Llywodraeth y Deyrnas Unedig i ganslo rhaglenni trydanu arfaethedig ar draws y Deyrnas Unedig wedi effeithio ar argaeledd cyffredinol cerbydau diesel ar gyfer y rhwydwaith yng Nghymru. Eglurodd Llywodraeth Cymru y diffyg hwn i'r Aelodau ym mis Tachwedd. Oherwydd y disgwyliad y byddai trenau diesel yn cael eu "rhyddhau" o linellau sy'n trosi i drenau trydan, "ni chynhyrchwyd trenau diesel ers cryn dipyn o amser, ac mae'r Deyrnas Unedig, yn gyffredinol, mewn cyfnod o dwf yn nifer y teithwyr, wirioneddol yn dioddef o'r absenoldeb hwnnw o gerbydau diesel. Ac roeddem mewn cyfnod anodd iawn ar adeg lle'r oedd angen i ni gael cerbydau newydd".¹⁵

38. Dywedodd James Price o Trafnidiaeth Cymru wrth y Pwyllgor hefyd:

¹⁴ Tystiolaeth ychwanegol a gafwyd gan James Price, Trafnidiaeth Cymru

¹⁵ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Rhagfyr 2018, paragraff 228

“Many operators across the country are currently waiting for newly built trains and are therefore hesitant to release their existing units in case of delays. However, to further bolster availability before our new fleet arrives, we have done all we can in the current environment and we’re currently negotiating commercial arrangements for up to 32 additional carriages (on top of the 84) and hope to announce something soon.”¹⁶

39. Tra’n croesawu’r buddsoddiad hwn yn y rhwydwaith, mae’r Pwyllgor wedi cwestiynu a allai ymagwedd strategol fwy blaengar yn gynharach tuag at gerbydau fod wedi cynyddu capasiti ar y rhwydwaith rheilffyrdd yn gynt.

40. Argymhellodd Pwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad yn 2013 fod Llywodraeth Cymru yn “datblygu a chyhoeddi strategaeth cerbydau fel mater o frys”, yn rhannol i “gynyddu capasiti ac ansawdd trenau ar gyfer y tymor hir”.¹⁷ Cafodd yr argymhelliad hwn ei dderbyn mewn egwyddor yn unig.

41. Pan godwyd y mater eto gydag Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth ar 5 Rhagfyr 2018, dywedwyd wrth y Pwyllgor fod cerbydau wedi bod yn fater i Lywodraeth y Deyrnas Unedig ar y pryd, ac er eu bod wedi codi buddsoddi mewn cerbydau gyda’r Adran Drafndiaeth, ni chymerwyd camau ar hyn. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth:

“Well, the contract was based on the assumption of zero growth, and there was very little within the contract that would enable us to compel Arriva to bring into action new rolling stock. It was also an issue that the UK Government were responsible for. We were managing it from 2007 on the basis of an agency agreement, but, ultimately, it was UK Government.”¹⁸

42. Aeth Ysgrifennydd y Cabinet ymlaen i ddweud, oherwydd nad oedd cerbydau’n fater i Lywodraeth y Deyrnas Unedig, nad oedd unrhyw bwynt i Lywodraeth Cymru ddatblygu strategaeth ar y pryd, oherwydd nad oedd ganddi unrhyw allu i ddefnyddio na gweithredu strategaeth ar y pryd. Cyfeiriodd hefyd at y ffaith y byddai’r dybiaeth o drydaneiddio ar yr adeg honno wedi peri i strategaeth o’r fath fod yn ddiwerth yng ngoleuni’r cynlluniau presennol ar gyfer y

¹⁶ Tystiolaeth ychwanegol a gafwyd gan James Price, Trafnidiaeth Cymru, 15 Ionawr 2019

¹⁷ Adroddiad y Pwyllgor Menter a Busnes: Dyfodol Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru a’r Gororau, Rhagfyr 2013 www.senedd.cynulliad.cymru/documents/s22565/Adroddiad-%20Rhagfyr%202013.pdf

¹⁸ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Rhagfyr 2018, paragraff 186

Metro. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrth y Pwyllgor hefyd fod Llywodraeth y Deyrnas Unedig eisiau i fuddsoddiad gael ei drin fel rhan o'r fasnachfrait newydd:

“So, these problems have been stored up by design by the previous owners of that contract and it's for us to try and unpick that over the 15 months we've got between now and the end of 2019.”¹⁹

43. Pan holwyd James Price o Trafnidiaeth Cymru ynghylch hyn ym mis Ionawr 2019, amddiffynnodd y penderfyniad i beidio â chynhyrchu strategaeth gerbydau na chaffael rhagor o gerbydau yn gynharach, a dywedodd wrth y Pwyllgor:

“For Transport for Wales to procure anymore stock before taking up the reins in October 2018 we would have had to take a decision as to whether we should have had light rail, heavy rail or tram/train on the Valleys lines. The wisdom at that time would have been light rail, which evidence now shows would have been the wrong decision to take because we have now got the benefit of heavy rail and light rail technologies running together.”²⁰

44. Yn dilyn hynny, ysgrifennodd yr Adran Drafndiaeth at y Pwyllgor ar 29 Ionawr 2019, gan anfon copi o'i thystiolaeth at Lywodraeth Cymru, i herio'r rhagdybiaeth fod cerbydau'n fater i Lywodraeth y Deyrnas Unedig yn dilyn y “Cytundeb Partïon ar y Cyd” (JPA) a lofnodwyd yn 2006 – a oedd yn golygu bod Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am reoli contract Trenau Arriva Cymru.

45. Nododd yr Adran Drafndiaeth fod y Cytundeb Partïon ar y Cyd yn disgrifio'r hawliau a'r rhwymedigaethau gwahanol rhwng y ddwy lywodraeth wrth reoli'r fasnachfrait, ei fod yn cadarnhau cyfrifoldeb Llywodraeth Cymru dros y fasnachfrait, a bod cytundeb ar wahân yn trosglwyddo'r cyllid y gellir ei briodoli i Gymru yn unig a Gwasanaethau Cymru o 1 Ebrill 2006, gyda chyllid wedi ei gynnwys yn y grant bloc o 1 Ebrill 2008. Nodir hefyd yn y llythyr: “Dilynwyd y rhaniad hwn o gyfrifoldebau yn y Cytundeb Partïon ar y Cyd yn ymarferol, gan fod nifer o newidiadau i gerbydau Trenau Arriva Cymru wedi digwydd yn ystod 12 mlynedd y Cytundeb Partïon ar y Cyd, a gytunwyd ac a gyllidwyd gan Lywodraeth Cymru gan ddefnyddio ei disgresiwn o dan y trefniadau datganoli fel y gwêl yn dda”.²¹

46. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod yr anawsterau sy'n deillio o'r hyn y credir iddo fod yn gontract gwael, a ddyfarnwyd yn 2003 gan yr Awdurdod Rheilffyrdd

¹⁹ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Rhagfyr 2018, paragraff 218

²⁰ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 444

²¹ Llythyr gan Peter Wilkinson, yr Adran Drafndiaeth, 29 Ionawr 2019

Strategol ar ran Llywodraeth y Deyrnas Unedig. Nid oedd y contract yn gweld bod angen buddsoddi dros 15 mlynedd, ac mae cyflwr y cerbydau yn deillio o hyn yn sylfaenol. Er bod y Pwyllgor yn nodi pwynt yr Adran Drafnidiaeth ynghylch y Cytundeb Partïon ar y Cyd, mae'r mater sylfaenol yma'n deillio o wneud penderfyniadau gwael yn 2003. Dylai cyflwr y cerbydau fod wedi cael ei gydnabod yn llawn yn y cytundeb cyllido a ddaeth i ganlyn trosglwyddo cyfrifoldeb yn 2006, ac nid yw'n glir i'r Pwyllgor a ddigwyddodd hynny ai peidio.

Casgliad 3. Er bod y Pwyllgor yn croesawu cynlluniau cyfredol Trafnidiaeth Cymru i fuddsoddi mewn cerbydau i gynyddu'r capasiti ar y rhwydwaith, ymddengys yn glir o'r dystiolaeth a ddarparwyd y gellid bod wedi gwneud mwy ar bwynt cynharach i wella capasiti ac ansawdd fflyd Cymru. Gallai rhagor o gapasiti ar y rhwydwaith cyn yr hydref fod wedi lleihau effaith yr amharu ar y gwasanaeth ar deithwyr i ryw raddau. Er gwaethaf effaith canslo rhaglenni trydaneiddio ar nifer y cerbydau diesel sydd ar gael, mae'r ffaith bod Trafnidiaeth Cymru wedi gallu gweithredu i sicrhau cerbydau ychwanegol yn ystod yr wythnosau diwethaf yn arwain y Pwyllgor i holi pam na allai hyn fod wedi digwydd yn gynharach.

Casgliad 4. Yn amlwg, bu anawsterau yn y berthynas rhwng y llywodraethau, ond yn anffodus, y rhai sydd ar eu colled o ddifrif yn hyn oll oedd teithwyr trenau. Credwn fod buddiannau teithwyr wedi mynd ar goll i ryw raddau mewn trafodaethau rhwng y llywodraethau a'r rhai sy'n ymwneud â rhedeg y rhwydwaith.

Casgliad 5. Mae'r Pwyllgor yn parhau i fod yn siomedig iawn na weithredodd Llywodraeth Cymru ar strategaeth flaengar ar gyfer buddsoddi mewn cerbydau, fel yr argymhellwyd yn 2013. Gellid fod wedi datblygu strategaeth a allai fod wedi lliniaru pwysau tymor byr ac a allai fod wedi bod yn ddigon hyblyg i ystyried newidiadau mewn cynlluniau seilwaith rheilffyrdd, a rheoli'r risgiau sy'n gysylltiedig â'r newidiadau hynny. Ni fyddai strategaeth hyblyg wedi golygu bod angen ymrwymadau cadarn ar drydaneiddio cledrau'r cymoedd fel y mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru yn ei awgrymu.

Mynediad a diwydrwydd dyladwy

47. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth sy'n gwrth-ddweud ei gilydd gan gyn-Reolwr Gyfarwyddwr Trenau Arriva Cymru a Phrif Swyddog Gweithredol Trafnidiaeth Cymru ynghylch mynediad at gerbydau cyn trosglwyddo'r fasnachfaint ym mis Hydref 2018. Wrth roi tystiolaeth i'r Pwyllgor ynghylch trosglwyddo'r fasnachfaint ym mis Tachwedd 2018, cyfeiriodd James Price o Trafnidiaeth Cymru at "wrthdaro" a ddigwyddodd "tua phedair neu bum wythnos" cyn y trosglwyddo:

“The concern was, in the initial phases, that access wasn’t, perhaps, as free as it should have been and that we had to go down a legislative route to get that. I have to say, after we had that initial kind of bust-up about it, access became much freer.”²²

48. Nid oedd Tom Joyner o Arriva yn ymwybodol o unrhyw broblem mewn perthynas â mynediad i Trafnidiaeth Cymru cyn y trosglwyddo, a dywedodd ei fod yn synnu clywed hynny ac nad oedd y mater wedi cael ei godi gydag ef:

“My view is that, whether it’s a perceived problem or there’s a problem, if you’ve got a problem, then the thing to do is to say, ‘I’ve got a problem. I’d like you to do something.’”²³

49. Ar sail profiad sylweddol yn y diwydiant rheilffyrdd, dywedodd y gallai ddweud “yn ddiameduol mai hwn oedd un o’r trosglwyddiadau masnachfaint mwyaf didrafferth a welais”.²⁴ Amddiffynnodd cyn-gyfarwyddwr Trenau Arriva Cymru hefyd ei ymrwymiad i’w staff, gan ddweud bod y sefydliad yn falch o’r ffordd yr oedd wedi delio â’r newid, gyda’r staff yn mynd ymlaen i weithio o dan y fasnachfaint newydd: dangosodd arolwg o’r gweithwyr yn 2018 fod “84 y cant o’n pobl yn teimlo eu bod yn cael eu cynnwys ac yn llawn cymhelliant i weithio i Trenau Arriva Cymru”.²⁵

Rhwymedigaethau contract Trenau Arriva Cymru

50. Pan ddaeth prif weithredwr Trafnidiaeth Cymru gerbron y Pwyllgor ym mis Tachwedd, roedd yn feirniadol o’r contract blaenorol o ran yr hyn yr oedd yn rhaid i Arriva ei gyflwyno “ar ddiwedd y fasnachfaint”. Nododd y bydd unrhyw sefydliad masnachol, yn y pen draw, yn “gadael mewn ffordd ddiogel ond gan ysgwyddo’r costau lleiaf posibl”.²⁶ Awgrymwyd hefyd, mewn perthynas â throsglwyddo’r fasnachfaint, fod yr holl bartïon wedi cael eu cyfyngu gan y rheolau a oedd yn llywodraethu’r trosglwyddiad, a nododd Cyfarwyddwr Gweithrediadau Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru fod angen rheoli mynediad oherwydd bod yn rhaid i Trenau Arriva Cymru weithredu’n ddiogel o hyd: “roedd ganddynt fusnes i’w rhedeg o hyd, ac roedd ganddynt wasanaeth i’w gyflwyno”.²⁷

²² Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 29 Tachwedd 2018, paragraff 54

²³ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 228

²⁴ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 263

²⁵ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 264

²⁶ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 29 Tachwedd 2018, paragraff 39

²⁷ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 29 Tachwedd 2018, paragraff 36

51. Dywedodd Tom Joyner, cyn-reolwr gyfarwyddwr Trenau Arriva Cymru, wrth y Pwyllgor:

“our priority was to run the service for the customers to the best of our abilities, and then also to hand over the franchise in a professional manner to Transport for Wales. In preparation for autumn, we did far more than was contractually committed.”²⁸

52. Aeth ymlaen i amlinellu’n fanwl yr hyn a wnaed i baratoi ar gyfer hydref 2018 cyn y trosglwyddiad:

“we committed that all wheelsets would have a significantly greater than normal wheel life remaining, at the beginning of autumn; we discussed the best way to maintain the wheel lathe at Cardiff Canton depot with Transport for Wales and KeolisAmey; we employed additional resource throughout the summer; and we also employed an additional temporary gang of radiator cleaners to undertake leaf clearance duties. We communicated all this to Transport for Wales as we were progressing through the summer. We trained all train drivers. We’ve trained them over a number of years in what can be quite a difficult task of driving in autumn conditions. So, that’s long been an Arriva policy to invest in the training of train drivers, and we did that again in 2018, preparing them for the autumn when we weren’t going to be running the railway, but at the same time it was the right thing to do to invest in that training. We finally took Transport for Wales through everything that we’ve done at a formal meeting in October, and Transport for Wales acknowledged the work that we’d done—they thanked us for it, and recognised the work that the team had done in that formal meeting in October 2018.”²⁹

53. Clywodd y Pwyllgor y bu problem o ran trefniadau TG ar gyfer trosglwyddo data yn ystod trosglwyddo’r fasnachfaint, ond ni chafwyd tystiolaeth gymhellol bod mynediad at y fflyd cyn y trosglwyddiad wedi bod yn ffactor waethybol sylweddol o ran rheoli effaith tywydd yr hydref ar y rhwydwaith.

54. O gofio beirniadaethau cyhoeddus o’r contract gan Lywodraeth Cymru a phrif weithredwr Trafnidiaeth Cymru, gofynnodd y Pwyllgor i Tom Joyner a oedd o’r farn bod deiliad blaenorol y fasnachfaint wedi teimlo fel “bwch dihangol” mewn unrhyw ffordd mewn perthynas â’r amharu ar y rheilffyrdd yn ystod yr

²⁸ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 240

²⁹ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 240

hydref. Ymatebodd cyn-reolwr gyfarwyddwr Trenau Arriva Cymru drwy ddweud bod y gweithredwr yn falch o'r hyn a gyflawnodd yn ystod cyfnod y fasnachfaint:

“We achieved a huge amount in the 15 years that we were running Wales’s railways and we did that in partnership with the Government. If you look at some of the best achievements that we have completed together, we’ve taken passenger numbers from 16 million to 33 million. When we inherited the franchise, we ran 600 trains a day; we now run well over 1,000. So, Arriva Trains Wales and Arriva have invested significantly in the franchise over that time and we’ve done so in partnership with a whole range of different partners, including the Welsh Government.”³⁰

Casgliad 6. Ymddengys yn glir bod gwersi wedi cael eu dysgu o'r diffygion yn y contract blaenorol y bu Trenau Arriva Cymru yn gweithredu rhwydwaith Cymru a'r Gororau dan ei delerau, a bydd Trafnidiaeth Cymru Trenau yn gweithredu o dan rwymedigaethau cytundebol sy'n sylweddol wahanol, gyda goruchwyliaeth uniongyrchol gan Lywodraeth Cymru. Er bod y dystiolaeth a roddwyd yn gwrthdaro mewn manau, nid oedd unrhyw beth pendant i awgrymu nad oedd deiliad blaenorol y fasnachfaint wedi bodloni ei rwymedigaethau cytundebol, fel yr oeddent. Yn wir, mae'r dystiolaeth yn awgrymu bod y rhwymedigaethau cytundebol wedi cael eu bodloni, ond mai cyfyngiadau'r contract ei hun oedd yr anhawster.

Atebolrwydd a'r berthynas rhwng Network Rail a'r gweithredwr newydd

55. Pan ystyriodd y Pwyllgor y gyfundrefn rheoli perfformiad yn ei adroddiad yn 2017 dan y teitl “Ar y trywydd iawn? Masnachfaint y Rheilffyrdd a Metro De Cymru”, galwodd y sefydliad i ddefnyddwyr, Transport Focus, am gytundeb Partner Datblygu Gweithredwyr (ODP) – mewn geiriau eraill, contract i'r gweithredwr ddarparu gwasanaethau rheilffyrdd i gwsmeriaid, i “feynosod diwylliant sy'n canolbwyntio o ddifrif ar wasanaethau i gwsmeriaid” a'r angen i ymdrechu i feithrin perthynas hirdymor gyda'i deithwyr.

56. Yn y sesiwn graffu ym mis Ionawr, pwysleisiodd Trafnidiaeth Cymru yr angen am newid sylfaenol yn y berthynas a chydweithio rhwng gweithredwr y rheilffyrdd a Network Rail, er mwyn darparu “un rheilffordd”. Pwysleisiodd James Price y berthynas waith gadarnhaol oedd ganddo â Rheolwr-gyfarwyddwr Llwybr Cymru a'r Gororau Network Rail, a chyfeiriodd at newidiadau diwylliannol yr oeddent yn

³⁰ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 273

bwriadu eu gwneud o fewn y diwydiant cyfan – er enghraifft, mewn perthynas â rheoli perfformiad lle mae ymagwedd fwy soffistigedig wedi ei halinio yn cael ei datblygu ar gyfer y berthynas â Network Rail ac ar gyfer Trafnidiaeth Cymru Trenau ei hun. Nododd James Price fod y gyfundrefn gosbi gyfredol yn wastraffus ac yn anymarferol o ran atebolrwydd ar y cyd:

“Now, one thing we may well do quite soon on that is something called schedule 4 and schedule 8 payments, which are payments that are made to and from the operator and the provider of the track where people are to blame for doing different things. In Wales, we move around £800,000-worth of fines a year. Sometimes Network Rail pay for it, sometimes we will pay for it, but we probably spend £1 million moving £800,000 around. So, even if it was achieving something, it’s a waste of money.

So, a big thing, and we would be the first people in the UK to do this—we could simply remove that. That would be the start of working more closely together, being more objective.”³¹

57. Yn dilyn hynny, dywedodd Trafnidiaeth Cymru wrth y Pwyllgor ei fod yn anelu at sefydlu Cytundeb Cynghrair Weithredol rhwng Network Rail a Gwasanaethau Trafnidiaeth Cymru Trenau erbyn gwanwyn 2019, a fydd yn nodi’r manylion y tu ôl i’r bartneriaeth, gan gynnwys targedau ar y cyd yn benodol.

Casgliad 7. Mae’r Pwyllgor am weld pob parti sy’n ymwneud â chyllido a gweithredu fflyd Cymru yn sianelu eu holl ymdrechion i ddarparu’r gwasanaeth y mae cwsmeriaid yn ei haeddu, yn hytrach na cheisio rhoi bai ar eraill neu wrthod cyfrifoldeb am fethiannau yn y gorffennol.

³¹ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 421

3. Y camau nesaf a chynlluniau'r dyfodol

Amlinellodd Trafnidiaeth Cymru ei gynlluniau ar gyfer y dyfodol rhag i'r amharu ar y gwasanaeth a ddigwyddodd yn 2018 ddigwydd eto

58. Rhoddwyd sicrwydd i'r Pwyllgor y byddai cyflwyno Gwarchodwyr Olwynion rhag iddynt lithro i fflyd trenau Cymru yn fesur pwysig i liniaru yn erbyn ailadrodd digwyddiadau hydref 2018. Clywodd yr Aelodau hefyd y byddai gwaith ymchwilio pellach yn cael ei gomisiynu, ac y byddai Network Rail a Trafnidiaeth Cymru yn cymryd ymagwedd gydweithredol gref tuag at gydweithio i ddarparu "un rheilffordd".

Argymhelliad 1. Dylai Trafnidiaeth Cymru gyhoeddi canfyddiadau ei adroddiad ymchwiliad llawn terfynol i achosion yr amharu ar y rheilffyrdd cyn gynted ag y bo modd, ynghyd â chynllun gweithredu sy'n nodi sut mae'n ymateb i'r canfyddiadau a manylion llawn ei gynlluniau parodrwydd ar gyfer hydref 2019.

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Network Rail weithio gyda'i gilydd i sicrhau bod a) canfyddiadau'r adroddiad ymchwilio i'r amharu yn ystod hydref 2018 a b) gwaith ymchwil pellach gyda chamerâu ar drenau, yn cael eu defnyddio i lywio gwaith cynllunio a blaenoriaethu Network Rail o'i wariant ar weithrediadau, cynnal a chadw ac adnewyddu. Bydd y Pwyllgor yn gofyn am ragor o fanylion ynghylch sut mae hyn wedi cael ei wneud cyn hydref 2019.

Safonau Perfformiad a Chyfundrefn Gosbi

59. Dywedodd Trafnidiaeth Cymru y bydd trefn cosb a chymhelliant y gweithredwr newydd yn newid "yn fawr iawn" yn 2019, gan gynnwys canolbwyntio ar "amser a gollwyd i deithwyr", a chyflwyno mesurau ansawdd newydd ynghylch canslo a methu galw mewn gorsafoedd, gyda thri mesur bodlonrwydd cwsmeriaid yn lle un. Fe wnaeth ychwanegu cafeat y gallai bod enghreifftiau lle'r oedd y tywydd (rheilffordd wedi ei gorlifo, er enghraifft) y tu allan i allu'r gweithredwr i ddelio â'r mater ac ymateb iddo, ac felly byddai "prawf rhesymoldeb" o ran y ffordd y mae cosbau yn cael eu cymhwyso.

Casgliad 8. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ymrwymiad i fesurau sy'n canolbwyntio ar gwsmeriaid a chael gwared ar unrhyw rwystr o ran darparu gwasanaeth di-dor i ddefnyddwyr rheilffyrdd. Mae'n edrych ymlaen at graffu ar effeithiolrwydd y

drefn rheoli perfformiad newydd mewn sesiynau yn y dyfodol gyda Trafnidiaeth Cymru.

Argymhelliad 3. Dylai Trafnidiaeth Cymru adrodd yn ôl i'r Pwyllgor ar ddiwedd 2019 ar ei safonau perfformiad newydd a'i gynllun ar gyfer cyfathrebu'r amrywiaeth lawn o ddata safonau a pherfformiad i'r cyhoedd sy'n teithio mewn ffordd dryloyw, sy'n galluogi cymhariaeth ystyrllon â lefelau gwasanaeth blaenorol er mwyn mesur cynnydd dros amser. Cyn belled ag y bo modd, dylai'r dangosyddion hyn gael eu cyhoeddi ar lefel sy'n ystyrllon i deithwyr, h.y. ar lefel llwybr a gwasanaeth unigol.

Canolbwyntio ar Gwsmeriaid ac Iawndal i Deithwyr

60. Gofynnodd y Pwyllgor i Trafnidiaeth Cymru a ddylai ei deithwyr dderbyn iawndal ychwanegol, neu rewi prisiau, o ganlyniad i'r amharu ar y gwasanaeth ar lwybrau Cymru a'r Gororau, fel sydd wedi digwydd mewn manau eraill. Nododd bod masnachfreintiau Northern, TransPennine Express, Thameslink a Great Northern wedi cyhoeddi iawndal ychwanegol, yn ychwanegol at y trefniadau iawndal presennol, ar gyfer teithwyr yr effeithiwyd arnynt gan amhariadau yn dilyn newidiadau i'r amserlen ym mis Mai 2018.

61. Dywedodd Trafnidiaeth Cymru wrth y Pwyllgor fod y dystiolaeth a gafodd hyd yn hyn yn awgrymu bod y ffactorau a achosodd amharu ar lwybrau Cymru a'r Gororau yn ystod hydref 2018 "yn fwyaf tebygol y tu hwnt i reolaeth y gweithredwr, ac o bosibl, y tu hwnt i reolaeth Network Rail hefyd. Gan hynny, mae'n debyg mai ceisio cael unrhyw gosb fasnachol gan y ddau gorff hwnnw fyddai'r peth anghywir i'w wneud".³² Er ei fod yn cydnabod nad oedd y gwasanaeth wedi bod yn ddigon da, dywedodd James Price o Trafnidiaeth Cymru fod hyn yn golygu bod cosbau masnachol yn annhebygol o gael eu cyflwyno, ac y byddai unrhyw iawndal felly'n gorfod dod yn uniongyrchol gan Trafnidiaeth Cymru - felly naill ai'n uniongyrchol o sector arall o wariant y Llywodraeth, neu o arian a glustnodwyd ar gyfer buddsoddi yn y rheilffyrdd yn y dyfodol gan Trafnidiaeth Cymru.

Casgliad 9. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod bod yn rhaid cyllido cosbau masnachol, ond mae o'r farn, os bydd lefel debyg o amhariadau i deithwyr yn digwydd yn y dyfodol, y dylai'r gweithredwr fod yn atebol. Nid yw teithwyr yn gyfrifol am drefniadau ariannol y fasnachfaint, ac nid yw materion o'r fath o diddordeb iddynt, ond y nhw sy'n gorfod dioddef yr amharu - a gall yr effaith fod yn ddifrifol iawn. Mae'r Pwyllgor o'r farn y dylai fod yn bosibl nodi dewisiadau i roi rhywbeth yn ôl i deithwyr heb fynd i gostau mawr pan fydd amharu difrifol ar

³² Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 431

wasanaethau. Mae o'r farn y dylai Trafnidiaeth Cymru ymgynghori â theithwyr, a gweithio gyda Transport Focus, i nodi ymagweddau o'r math hwn.

62. Yn gyffredinol, mae'r mesurau y mae Trafnidiaeth Cymru yn eu cymryd i wella iawndal yn fwy cyffredinol yn cynnwys gwneud "Ad-dalu am Oedi" yn haws i bobl gael eu harian yn ôl, ac mae'n bwriadu symud i "Ad-dalu am Oedi 15" ddiwedd mis Ionawr 2019, sy'n golygu y bydd teithwyr a wynebodd oedi o fwy na 15 munud yn gallu hawlio iawndal yn y dyfodol. Dywedodd Trafnidiaeth Cymru hefyd ei fod yn edrych ar broblemau gorlenwi, gan nodi na fyddai modd i bobl sy'n methu â mynd ar drên o gwbl oherwydd gorlenwi gael eu digolledu am oedi ar y daith.

Casgliad 10. Mae'r Pwyllgor yn croesawu cyflwyno iawndal "Ad-dalu am Oedi 15" i deithwyr ar rwydwaith Cymru a'r Gororau. Fodd bynnag, er bod y newid agwedd hwn i'w groesawu, a bod Aelodau'n cydnabod bod yn rhaid cyllido iawndal gwell o rywle, credwn ei bod yn dal yn bwysig bod teithwyr rheilffyrdd yn cael iawndal ychwanegol pan na fydd gwasanaeth yn cyrraedd y disgwyliadau, fel y digwyddodd yn hydref 2018. Mae'r Pwyllgor hefyd yn nodi y bydd teithwyr sy'n syrthio y tu allan i'r gyfundrefn iawndal nes eir i'r afael â materion ynghylch capasiti'r rhwydwaith, os na allant fynd ar drenau gorlawn yn y lle cyntaf.

Argymhelliad 4. Dylai Trafnidiaeth Cymru weithio gyda grwpiau teithwyr, gan gynnwys Transport Focus, i archwilio ffyrdd o ddarparu iawndal ychwanegol heb orfod talu costau sylweddol lle mae amhariad difrifol i wasanaethau, fel y digwyddodd yn ystod hydref 2018. Rhaid cydnabod yr effaith ddifrifol ar deithwyr waeth beth yw natur y setliad ariannol ar gyfer rheilffyrdd yng Nghymru. Os bydd tarfu ar y raddfa hon yn digwydd eto, rydym yn disgwyl i fesurau iawndal ychwanegol gael eu cymhwyso.

Materion Capasiti

63. Pwysleisiwyd yn nhystiolaeth Trafnidiaeth Cymru i'r Pwyllgor pa mor gyflym roedd wedi dychwelyd y rhwydwaith i "weithredu fel arfer". Fodd bynnag, fel y nodir uchod, bydd gorlenwi a materion yn gysylltiedig â chapasiti yn parhau i fod yn broblem enfawr i deithwyr yn y tymor byr a'r tymor canolig, hyd yn oed ar ôl cyflwyno rhywfaint o gerbydau ychwanegol cyn i'r trenau newydd fynd ar y cledrau yn 2021.

64. Pan holodd y Pwyllgor James Price o Trafnidiaeth Cymru am y problemau gyda Chledrau'r Cymoedd, roedd yn dawel obeithiol, ar y gorau:

“...when we talk about significant change, I don't think we're talking about everyone will always get on, I don't think we're talking everyone will always get a seat, what I think we are talking about is a measurable percentage increase in performance, a measurable percentage increase in capacity, and it should feel different for a passenger to be using the service from maybe the end of March onwards and certainly by the beginning of May.”³³

65. O ran gwelliannau lefel gwasanaeth dan Trafnidiaeth Cymru, pan ofynnodd y Pwyllgor am farn rhanddeiliaid ar y fasnachfrait rheilffyrdd newydd,³⁴ roedd yr ymatebion gan Railfuture, Rowland Pittard a'r Athro Mark Barry i gyd yn cyfeirio at faterion ynghylch capasiti nad oedd yn cael sylw ar rannau penodol o'r rhwydwaith, gan gynnwys llinellau Glynebwy a Maesteg. Mae'r corff ymgyrchu Railfuture wedi awgrymu nad yw manteision gwelliannau i'r gwasanaeth yn cael eu lledaenu'n gyfartal ar draws Cymru gyfan:

“Railfuture considers that the plans for increases in new services are unfairly spread across Wales and the Borders and bears little resemblance to population and economic needs. A study of the population totals for each Welsh and each border county could be used as a basis for the provision of rail services especially for services to Cardiff, Chester and Swansea. However we cannot find a correlation between population and future rail services.”³⁵

66. Yn ei dystiolaeth ar gyfer gwaith craffu'r Pwyllgor ar Fasnachfrait y Rheilffyrdd a'r Metro y llynedd, nododd yr Athro Mark Barry o Brifysgol Caerdydd yr angen i geisio asesu'r “galw cudd ac ysgogol, o ystyried y cynnydd sylweddol yng nghapasiti, gallu a natur atyniadol gwasanaethau rheilffyrdd”.

67. Yn Ne Cymru yn benodol, dywedodd yr Athro Barry y dylai cynlluniau ar gyfer capasiti'r rhwydwaith ystyried ffactorau fel: twf poblogaeth a bod cyflogaeth wedi ei ganoli'n fwy mewn canolfannau allweddol fel Canol Dinas/Bae Caerdydd, Casnewydd, Pontypridd a Merthyr; rhagor o gyflogaeth yn y canolfannau hyn; y gyfran gymharol isel o deithiau trafndiaeth gyhoeddus, sy'n awgrymu bod marchnad “heb ei disbyddu”; effaith tagfeydd ffyrdd ac ansawdd aer ar

³³ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 9 Ionawr 2019, paragraff 391

³⁴ Craffu ar Fasnachfrait y rheilffyrdd a'r Metro: Barn rhanddeiliaid: www.senedd.cynulliad.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=328

³⁵ Craffu ar Fasnachfrait y rheilffyrdd a'r Metro: Barn rhanddeiliaid: www.senedd.cynulliad.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=328

ddewisiadau pobl o ran trafndiaeth; a rhagor o bobl yn cael eu denu i ddefnyddio'r gwasanaethau trên "gwell" newydd:

"Collectively, these factors will likely drive a significant above trend increase in demand for rail services across the region. Therefore, I do not think it unreasonable to test scenarios where 3 to 4 times more people than today want to use 'Metro rail services' by 2026 - with significant numbers wishing to travel to/from and within Cardiff itself. Given the low current base a four-fold increase is still less than 50% of total demand on the primary rail corridors. In assessing the extendibility features of Metro this must be a consideration and to do so 'easily' and 'affordably'. We do not want to be in a position in 2026 when we have generated a significant uplift in demand and are faced with early need to retrofit more total network capacity - we must address that question now. In doing so, we need to address perhaps the most significant constraint on the entire network, this is the "Cardiff West junction" in Canton which limits services to the Vale of Glamorgan and on the City line in the west of Cardiff. The City Line, like the Coryton line, is restricted to 2tph which is a major under provision of Metro services to large parts of Cardiff itself - especially given its growing population, road congestion and air quality issues."³⁶

Casgliad 11. Nid yw adfer "gwasanaeth arferol" i deithwyr yn cyfateb i wasanaeth heb broblemau gorlenwi, oedi yn yr amserlenni, colli cysylltiadau ac amharu ar deithwyr. Rhaid i Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru gydweithio i sicrhau bod cynlluniau ar gyfer rhagor o gapasiti ar draws y rhwydwaith yn realistig ac yn cael eu hadolygu'n rheolaidd er mwyn rhoi ystyriaeth lawn i bob ffactor a all effeithio ar y galw yn y dyfodol.

Argymhelliad 5. Trafnidiaeth Cymru i ymateb i'r pryderon penodol a godwyd gan randdeiliaid pan ymgynghorir ar y fasnachfrait rheilffyrdd a Metro newydd, ac a amlygwyd yn yr adroddiad hwn, i sicrhau'r Pwyllgor y bydd materion yn ymwneud â gallu yn cael sylw priodol drwy welliannau wedi eu cynllunio i'r gwasanaeth, ac y bydd cynllunio capasiti yn ystyried yn llawn pob ffactor a all effeithio ar y galw yn y dyfodol.

³⁶ Craffu ar Fasnachfrait y rheilffyrdd a'r Metro: Barn rhanddeiliaid: www.senedd.cynulliad.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=328

Rheoli risg

68. Mae cynlluniau ar gyfer cyflwyno cerbydau newydd i'r rhwydwaith yn gymhleth, gan gynnwys dod â threnau tramiau deufodd newydd a threnau tri-modd heb eu profi i ranbarth de Cymru. Bu oedi yn barod wrth ddod â'r cerbydau Dosbarth 769 wedi eu hadnewyddu i roi hwb i gapasiti ar Gledrau'r Cymoedd. Mae risgiau ynghlwm wrth gyflwyno'r cerbydau newydd o ran darparu, gweithredu a chynnal a chadw, fel yr amlinellwyd yn dystiolaeth i'r Pwyllgor gan yr Athro Barry. Nododd sut y bu i ffactorau gyrru polisi fel yr angen i weithredu'n ddi-ddisel erbyn 2023, cymysgu trenau teithwyr â chludo nwyddau, a gweithredu o fewn amlen cyfalaf sefydlog, lywio polisi caffael a oedd â chostau uwch a risgiau cyflwyno ynghlwm:

“Recent UK experience of introducing new types of rolling stock has exposed previously unknown/unexpected issues & costs. To note, Merseytravel will spend two years evaluating the new Stadler 777 Battery train before committing to full passenger operation possibly in early 2020s given the uncertainties related to opex³⁷ and performance.”³⁸

69. Pan holodd y Pwyllgor James Price ynghylch cyflwyno'r trenau newydd, roedd yn hyderus bod y cynlluniau ar gyfer cyflwyno'r trenau newydd yn “gadarn” a bod y risgiau dan reolaeth:

“My view is, as long as we are fully aware of what the risks are, and we're prepared for it and we look ahead and don't wait for it to fail, we'll be okay.”³⁹

Casgliad 12. Mae disgwyliadau mawr ynghlwm wrth gyflwyno trenau newydd, gwell. Er bod y manteision yn glir, mae risgiau sylweddol ynghlwm wrth gyflwyno'r dull deufodd newydd, ac yn enwedig y trenau tri-modd heb eu profi yn Ninas-ranbarth Caerdydd. Ar ran defnyddwyr rheilffyrdd disgwyllgar, mae'r Pwyllgor eisiau sicrwydd gan Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru bod y drefn rheoli risg ar gyfer cyflwyno'r cerbydau newydd yn hyblyg a chadarn. Dylai hyn gynnwys sicrwydd bod digon o gerbydau ar gael i ddelio ag unrhyw lithriad yn yr amserlen ar gyfer y cerbydau newydd.

³⁷ Opex = Gwariant gweithredol, neu gostau gweithredol, e.e. cynnal a chadw ac atgyweirio

³⁸ Craffu ar Fasnachfrait y rheilffyrdd a'r Metro: Barn rhanddeiliaid: www.senedd.cynulliad.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=328.

³⁹ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 29 Tachwedd 2018, paragraffau 167-170

Argymhelliad 6. Mae profiad blaenorol yn amlygu'r angen am ymagwedd glir at nodi a rheoli risgiau yn gadarn yn y dyfodol o ran cerbydau. Rhaid i'r Pwyllgor a'r cyhoedd sy'n teithio gael sicrwydd cyhoeddus bod Trafnidiaeth Cymru wedi gwneud asesiad llawn o'r risgiau sydd ynghlwm wrth ei gynlluniau ar gyfer caffael a chyflwyno cerbydau newydd i'r rhwydwaith, a sut bydd y rhain yn cael eu lliniaru, pa un ai a ddisgrifir y ddogfen gyhoeddedig hon fel "strategaeth gerbydau" neu dan enw arall.

Atodiad: 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 dystiolaeth lafar yn:

<http://cofnod.cynulliad.cymru/Search/?type=2&meetingtype=446>

Dyddiad	Enw a sefydliad
29 Tachwedd 2018	James Price, Trafnidiaeth Cymru
	Alexia Course, Trafnidiaeth Cymru
5 Rhagfyr 2018	Ken Skates, Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth
	Simon Jones, Llywodraeth Cymru
9 Ionawr 2019	Bill Kelly, Llwybr Network Rail Cymru a'r Gororau
	Alison Thompson, Llwybr Network Rail Cymru a'r Gororau
	Tim James, Llwybr Network Rail Cymru a'r Gororau
	Tom Joyner, Gynt o Drenau Arriva Cymru
	James Price, Trafnidiaeth Cymru
	Nass Dadkah, Trafnidiaeth Cymru