



Llywodraeth Cymru
Ymgynghoriad – Crynodeb o'r ymatebion

Pennu Cyfeiriad Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau

12 Gorffennaf 2016

Mae'r ddogfen yma hefyd ar gael yn Saesneg.
This document is also available in English.

Cynnwys

Cyflwyniad.....	1
Cefndir yr ymgynghoriad	2
Pwy ymatebodd?	2
O ble ddaeth yr ymatebion?	2
Ymatebion i'r ymgynghoriad.....	2
Canlyniadau.....	2
Gwasanaethau trên.....	3
Gwasanaethu ardaloedd ychwanegol.....	5
Lle ar y trenau	6
Safonau perfformiad	7
Tarfau ar wasanaethau	8
Pris tocynnau.....	10
Arlwyo	12
Cerbydau	13
Gwellu gorsafoedd a buddsoddi ynddynt	15
Ymgysylltu	16
Gwybodaeth i deithwyr.....	16
Fformat cyhoeddiadau	18
Y Gymraeg	19
Rheilffyrdd cymunedol.....	19
Cydweithredu.....	20
Diogelwch a diogeledd.....	21
Cynaliadwyedd.....	23
Cyfle cyfartal	23
Y camau nesaf	24
Atodiad A – awgrymiadau ar gyfer gwella rhai gorsafoedd penodol	25

Cyflwyniad

Ein gweledigaeth yw creu economi dynamig sy'n ffynnu a rhwydwaith trafnidiaeth integredig effeithiol yn ei chynnal. Credwn y bydd hyn yn gwella rhagolygon cymdeithasol ac economaidd y rhai sy'n byw yn ardal Cymru a'r Gororau, yn cysylltu cymunedau â busnesau a safleoedd hamdden, a hynny mewn ffordd fforddiadwy a chynaliadwy.

Bydd gwasanaethau trên yn rhan bwysig o'r gwaith o wireddu'r weledigaeth hon. Mae Llywodraeth Cymru yn rheoli masnachfaint bresennol Cymru a'r Gororau ar y cyd ag Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU. Yn fuan yn 2017, disgwylir y caiff y cyfrifoldeb dros fasnachfaint y rheilffyrdd ei drosglwyddo o ddwylo'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth i Weinidogion Cymru. Bydd hyn yn galluogi Llywodraeth Cymru i sicrhau bod anghenion y rhai sy'n teithio yn ardal Cymru a'r Gororau yn cael eu diwallu.

Nod y fasnachfaint newydd hon fydd sicrhau bod y gwasanaethau drwy Gymru a'r Gororau yn gwella'n sylweddol, gan gynnwys cynllun y Metro yn y De a'r Gogledd. Datblygwyd cynllun y Metro i drawsnewid gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus drwy sicrhau eu bod yn gyflymach, bod rhagor ohonynt a'u bod yn cael eu hintegreiddio.

Wrth baratoi at ddyfarnu masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, rydym yn datblygu gwasanaethau trên yn strategol. Cyhoeddwyd ein dogfen ymgynghori – Pennu Cyfeiriad Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau – yn gynharach eleni fel rhan o'n hymrwymiad parhaus i ymgysylltu'n eang. Mae'r adroddiad hwn yn rhoi crynodeb o'r ymatebion a ddaeth i law.

Cefndir yr ymgynghoriad

Fel rhan o'r broses barhaus o ymgysylltu â theithwyr, y diwydiant a grwpiau o randdeiliaid ehangach, cyhoeddwyd ein dogfen ymgynghori "Pennu Cyfeiriad Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau" ar wefan Llywodraeth Cymru ar 22 Ionawr 2016. Tynnwyd sylw dros 200 o gyrff, ac eraill a oedd â diddordeb, at yr ymgynghoriad. Roedd y ddogfen ymgynghori'n cyd-fynd ag amrywiaeth o weithgareddau eraill i ymgysylltu ag amrywiaeth eang o randdeiliaid, ac mae'r broses ymgysylltu honno'n parhau.

Daeth yr ymgynghoriad i ben ar 18 Mawrth a daeth 190 o ymatebion i law. O'r ymatebwyr hyn, roedd 138 wedi llenwi'r templed a baratowyd, ac roedd 52 wedi anfon sylwadau neu lythyr.

Pwy ymatebodd?

Gofynnwyd i'r ymatebwyr nodi a oeddent yn ymateb ar ran unrhyw grŵp. Mae dadansoddiad o'r grwpiau hyn isod:

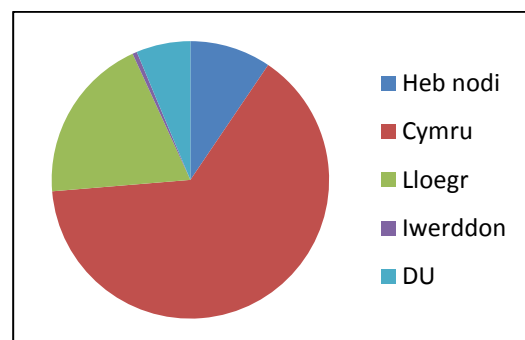
Gweithredwyr bysiau	1	Grwpiau gwleidyddol	6
Cynrychiolwyr busnes	7	Cyrff proffesiynol	2
Comisiynwyr/Ombwdsmon	1	Gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus	1
Cynghorau/grwpiau cymuned	4	Grwpiau o ddefnyddwyr gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus	24
Grwpiau amgylcheddol	2	Grwpiau rheilffyrdd cymunedol a grwpiau ymgyrchu	5
Grwpiau cydraddoldeb	4	Y diwydiant rheilffyrdd	17
Unigolion	80	Twristiaeth	1
Awdurdodau lleol (Lloegr)	8	Undebau llafur	5
Awdurdodau lleol (Cymru)	21	Prifysgolion/ sefydliadau addysg	1

O ble ddaeth yr ymatebion?

Cafwyd ymatebion o bob rhan o'r DU.

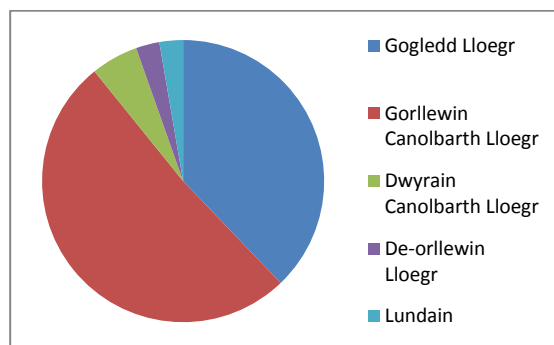
sef:

- 122 o Gymru,
- 37 o Loegr
- 1 o Weriniaeth Iwerddon
- 12 gan sefydliadau sy'n gweithredu drwy'r DU gyfan
- 18 – ni nodwyd lleoliad



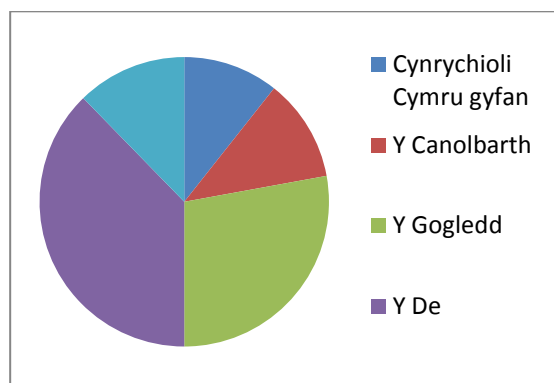
O'r ymatebion a ddaeth o Loegr, roedd:

- 14 o'r Gogledd
- 19 o Orllewin Canolbarth Cymru
- 2 o Ddwyrain Canolbarth Cymru
- 1 o'r De-orllewin
- 1 o Lundain



O'r ymatebion a ddaeth o Gymru, roedd:

- 13 gan gyrff a oedd yn cynrychioli Cymru gyfan
- 14 o'r Canolbarth
- 15 o'r Gorllewin
- 34 o'r Gogledd
- 46 o'r De



Ymatebion i'r ymgynghoriad

Canlyniadau

Yn ein dogfen ymgynghori, cyflwynwyd nifer o ganlyniadau lefel uchel y mae Llywodraeth Cymru yn ceisio'u sicrhau mewn perthynas â'r rheilffyrdd erbyn 2030. Roedd y rhain yn cynnwys:

- Lleihau amseroedd teithio'n gyffredinol drwy ddarparu gwasanaethau cyflymach, sy'n rhedeg yn amlach, a chysylltiadau gwell rhwng dulliau gwahanol o deithio
- Cynyddu'r nifer sy'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus drwy ddarparu gwasanaethau newydd a gwell i deithwyr
- Lleihau costau gweithredu a chynnal a chadw drwy weithio'n fwy effeithlon a drwy gynyddu'r nifer sy'n defnyddio'r gwasanaethau
- Meithrin gallu ymdopi â'r galw yn ystod y cyfnodau prysuraf a digwyddiadau arbennig
- Gwella hygyrchedd a chydymffurfio â Deddf Cydraddoldeb 2010 drwy gydgyssylltu gwasanaethau a gwella cynllun y gorsafoedd
- Lleihau allyriadau drwy ddefnyddio llai o gerbydau ffordd
- Darparu gwasanaethau uniongyrchol rhwng y prif ardaloedd preswyl a chanolfannau economaidd

- Gwella ansawdd gwasanaethau drwy ddarparu cerbydau gwell ac integreiddio gwasanaethau'n well
- Gwella prydlondeb

O'r ymatebwyr a fynegodd farn, roedd 82% yn cytuno â'r canlyniadau a restrwyd, ond teimlai nifer y gellid eu gwella, gan awgrymu y dylent fod yn fwy uchelgeisiol, yn fwy mesuradwy ac yn fwy penodol. Awgrymwyd y dylid cynnwys y canlynol:

- Gwella dibynadwyedd
- Parhau â gwasanaethau trawsffiniol uniongyrchol
- Diogelu swyddi yn y gwasanaethau rheilffyrdd
- Gwella hygyrchedd yn y gorsafoedd
- Creu cysondeb yn y strwythur tocynnau
- Datblygu cyfleusterau mwy atyniadol
- Ailfuddsoddi elw

Awgrymodd ymatebwyr o Loegr y dylai Llywodraeth Cymru ystyried anghenion teithwyr rheilffordd o Loegr sy'n dibynnu ar wasanaethau Cymru a'r Gororau, gan ofyn am sicrwydd y caiff eu buddion eu diogelu.

Awgrymodd y rhai nad oeddent yn cytuno â'r canlyniadau a restrwyd y dylid datblygu blaenoriaethau allweddol - fel cynyddu'r nifer sy'n defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, darparu gwasanaethau uniongyrchol rhwng y prif ganolfannau preswyl a'r prif ganolfannau economaidd a gwella ansawdd y gwasanaethau. Neu, teimlwyd ei bod yn bwysig canolbwyntio ar y trenau, y gorsafoedd a'r cwsmeriaid.

Awgrymwyd hefyd y dylid:

- Galluogi gwasanaethau rheilffyrdd sy'n rhan o fasnachfaint i weithredu mewn amgylchedd cwbl fasnachol
- Sicrhau bod y posibilïadau o ran darparu gwasanaeth cludo nwyddau yn cael eu hadlewyrchu
- Cynnig mwy o eglurder drwy'r canlyniadau lefel uchel, a sicrhau bod cymelliadau ar waith i weithredwyr fynd ati i ddatblygu'r rhwydwaith.

Bodlonrwydd teithwyr a blaenoriaethau ar gyfer gwella

Gofynnwyd i ymatebwyr ystyried blaenoriaethau teithwyr ar gyfer gwella rheilffyrdd Cymru ac a oeddent yn cytuno â'r rhestr o flaenoriaethau a gyhoeddodd Transport Focus yn 2014, sef '*Blaenoriaethau Teithwyr ar gyfer Gwella Rheilffyrdd*¹'. Dyma'r pum blaenoriaeth a ddaeth i'r brig yn y rhestr:

1. Pris tocynnau trên i gynnig mwy o werth am arian
2. Seddi ar y trên ar gael i deithwyr bob amser
3. Digon o drenau'n rhedeg ar amseroedd sy'n gyfleus i deithwyr
4. Y cwmni trenau'n rhoi digon o wybodaeth i gwsmeriaid am unrhyw oedi

¹ [Transport Focus – Blaenoriaethau teithwyr ar gyfer gwella'r rheilffyrdd – Hydref 2014](#)

5. Rhagor o drenau'n cyrraedd ar amser

O'r ymatebwyr a fynegodd farn, roedd 55% yn cytuno â'r blaenoriaethau a nodwyd yn y ddogfen ymgynghori ar sail arolwg Transport Focus, gan ddweud bod y blaenoriaethau eraill hefyd yn bwysig a bod angen ystyried y rhain hefyd - yn enwedig y blaenoriaethau'n ymwneud â rhoi gwybodaeth, dibynadwyedd, toiledau a glendid. Awgrymwyd hefyd na ddylid ystyried blaenoriaethau unigol ar wahân ond, yn hytrach fel pecyn i wella'r profiad cyffredinol.

Dywedodd amrywiaeth o unigolion, grwpiau o ddefnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus ac awdurdodau lleol Cymru a Lloegr eu bod yn teimlo bod mai data gan gymudwyr roedd Transport Focus wedi'i ddefnyddio ac y byddai angen cynhyrchu set o flaenoriaethau a fyddai'n rhoi darlun gwell o rwydwaith Cymru a'r Gororau yn ei gyfanrwydd. Awgrymwyd hefyd y byddai angen addasu'r blaenoriaethau i ddiwallu anghenion teithwyr gan roi sylw i fathau gwahanol o wasanaethau (h.y. gwasanaethau cymudo, gwasanaethau gwledig a siwrneiau hir).

Roedd rhai'n pryderu bod y blaenoriaethau'n canolbwyntio gormod ar y teithwyr presennol a'i bod yn bwysig deall sut y gellid annog y rhai nad ydynt yn teithio ar drenau ar hyd o bryd i wneud hynny yn y dyfodol. Awgrymodd grwpiau anabledd fod blaenoriaethau teithwyr anabl yn debygol o amrywio'n arw.

Nododd 115 o ymatebwyr eu prif flaenoriaethau nhw ac o'r rhain, roedd 40% yn cytuno mai'r brif flaenoriaeth oedd sicrhau bod tocynnau trên yn rhoi gwerth am arian. Nid oedd cytundeb cyffredinol ymhlith y gweddill, er bod awdurdodau lleol Cymru yn tynnu sylw at y gwaith da a wnaed i ddeall yr hyn a oedd yn bwysig i deithwyr (e.e. Arolwg Rheilffordd y Cambrian 2013 a 2015).

Gwasanaethau trên

Amrywiaeth y gwasanaethau a pha mor aml y dylent redeg

Gofynnwyd i'r ymatebwyr ystyried lefel y gwasanaeth ar hyn o bryd ym masnachfaint Cymru a'r Gororau a rhoi sylwadau ar newidiadau posibl. Roedd cytundeb cyffredinol y dylai trenau redeg yn amlach fel rhan o'r fasnachfaint nesaf, gan gynnwys ar y Sul.

Awgrymwyd hefyd y dylai'r fasnachfaint nesaf ganolbwyntio ar adeiladu ar y gwasanaethau a gynigir ar hyn o bryd ac ystyried mai dyma'r ddarpariaeth sylfaenol y dylid ei gynnig.

At hyn, dywedwyd wrthym fod y ffigurau yn Astudiaeth Llwybr Cymru sy'n dangos twf disgwyledig yn nifer y teithwyr— ac sydd wedi'u cynnwys yn y ddogfen ymgynghori - yn geidwadol, a bod angen cymryd gofal i beidio â dibynnu gormod ar y rhagolygon hyn gan y bu gwahaniaeth sylweddol yn y gorffennol rhwng y rhagolygon a'r gwir ffigurau.

Roedd nifer o ymatebwyr yn cynnig amrywiaeth o awgrymiadau penodol i wella gwasanaethau yn eu hardal, sef:

Gogledd Cymru

Roedd cytundeb cyffredinol fod yn rhaid rhoi blaenoriaeth i wella gwasanaethau trên rhwng Cymru a phrif ddinasoedd gogledd-ddwyrain Lloegr, gan gynnwys gwella cysylltiadau â'r meysydd awyr rhyngwladol fel y rhai ym Manceinion a Lerpwl. Awgrymwyd hefyd fod angen addasu gwasanaethau i gydnabod bod y farchnad dwristiaeth yn tyfu'n gyflym yn y Gogledd, yn enwedig gwasanaethau ar y Sul yn ystod misoedd yr haf.

Nodwyd hefyd fod y seilwaith rheilffyrdd presennol yn y Gogledd yn rhwystr sy'n atal pobl rhag teithio ar y trên. Dywedodd grwpiau o deithwyr rheilffyrdd fod teithwyr yn amharod i ddefnyddio'r gwasanaeth rhwng Wrecsam a Bidston gan ei fod mor annibynadwy. Yn ogystal â hyn, oherwydd yr amseroedd teithio presennol a'r prinder trenau, roedd yn well gan deithwyr ddefnyddio'r car yn hytrach na'r trên, yn ôl awdurdodau lleol a grwpiau busnes.

Y Canolbarth a Gorllewin Cymru

Yng Nghanolbarth a Gorllewin Cymru, nodwyd mai'r brif flaenoriaeth oedd sicrhau bod trenau'n rhedeg yn amlach. Teimlai'r rhan fwyaf o ymatebwyr fod angen gwella gwasanaethau ar y Sul er mwyn adlewyrchu'r twf yn y farchnad dwristiaeth. At hyn, awgrymodd grwpiau o ddefnyddwyr ac awdurdodau lleol bod galw pendant am wasanaethau bob awr ar reilffordd y Cambrian, a hynny saith diwrnod yr wythnos.

Awgrymwyd hefyd y gellid cynyddu gwasanaethau rhwng Aberystwyth ac Amwythig, gan gynnwys trenau i Faes Awyr Rhyngwladol Birmingham, a datblygu'r seilwaith i ganiatáu i drenau redeg rhwng y De a'r Canolbarth (drwy ailagor rheilffordd Caerfyrddin/Aberystwyth) a rhwng y Gorllewin a'r Gogledd.

De Cymru

Dywedodd ymatebwyr o'r De fod angen i drenau redeg yn amlach, yn enwedig gwasanaethau Rheilffyrdd y Cymoedd. Roedd nifer yn cydnabod bod angen datblygu Metro De Cymru, ac yn cefnogi'r cynllun, gan ddweud nad oedd y gwasanaethau presennol yn addas ar gyfer gwasanaethau metro.

Awgrymodd un awdurdod lleol y dylid cynllunio gwasanaethau yn y dyfodol i sicrhau y gellir ateb y galw ychwanegol heb greu costau sylweddol i'r trethdalwyr. Awgrymwyd hefyd y dylid ceisio dylanwadu mwy ar wasanaethau sy'n effeithio ar Gymru ond a gaiff eu darparu gan weithredwyr eraill, fel masnachfaint y Great Western.

Gogledd Lloegr

Roedd nifer o'r ymatebwyr o Gogledd Lloegr o'r farn bod angen rhoi blaenoriaeth i ddatblygu gwasanaethau mwy dibynadwy rhwng Bidston a Wrecsam, ac i sicrhau bod trenau'n rhedeg yn amlach, ac awgrymwyd bod angen darparu gwasanaeth bob hanner awr.

Roeddent hefyd yn argymhell y dylid cynyddu nifer y trenau sy'n rhedeg rhwng Gogledd Cymru a Gogledd-orllewin Lloegr gan barhau i ddarparu gwasanaethau

rhwng dinasoedd a gwella amseroedd teithio. Awgrymwyd y dylid rhoi sylw penodol i gynyddu nifer y trenau sy'n rhedeg rhwng Manceinion a Gogledd Cymru a Crewe.

Gorllewin a Dwyrain Canolbarth Lloegr

Dywedodd ymatebwyr o Orllewin a Dwyrain Canolbarth Lloegr ei bod yn bwysig i fasnachfaint Cymru a'r Gororau gysylltu rhanbarthau Cymru â Chaer, Manceinion, Crewe a Birmingham. Pwysleisiodd grŵp defnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus fod angen penodol i'r fasnachfaint gynnal y cysylltiadau hyn ac adeiladu arnynt.

Roedd nifer o'r ymatebwyr yn cydnabod bod y gwasanaethau rhwng Lloegr ac Aberystwyth yn boblogaidd o safbwynt ymwelwyr gan awgrymu bod angen sicrhau bod digon o drenau'n rhedeg i ymdopi â nifer y teithwyr.

Roedd pryder ynghylch gwasanaethau lein y Gororau, ac roedd rhai'n credu bod cysylltiadau ag Amwythig yn wael.

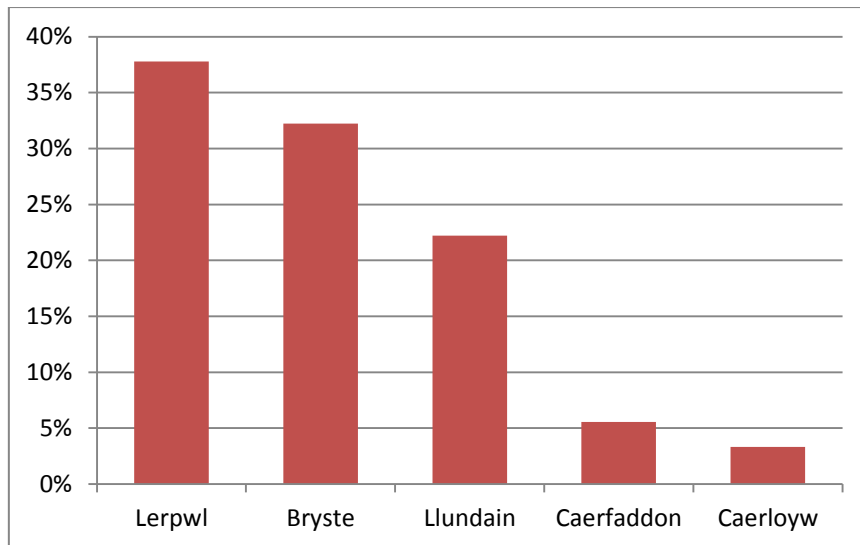
Gwasanaethu ardaloedd ychwanegol

Gofynnwyd a oedd unrhyw leoedd ychwanegol y tu allan i Gymru y dylai'r fasnachfaint eu gwasanaethu.

Teimlai ymatebwyr o Dde Cymru, De Lloegr a'r Gororau yn benodol fod angen i fasnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau ddarparu gwasanaethau rhwng de Cymru a Bryste a Chaerfaddon. Hefyd, dywedodd ymatebwyr o'r rhan fwyaf o'r ardaloedd y dylid cynnwys gwasanaethau uniongyrchol rhwng Gogledd a De Cymru a Lerpwl. Os oedd gwasanaethau'n gweithredu i'r prif ddinasoedd, roedd cytundeb clir y dylent gysylltu â'r meysydd awyr hefyd os oedd modd.

Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylid ystyried gwasanaethau i Lundain fel rhan o'r fasnachfaint nesaf. Cytunodd nifer o ymatebwyr o Ganolbarth Cymru bod bwlch yn y gwasanaeth rhwng Aberystwyth a Llundain ac nad oedd unrhyw wasanaethau uniongyrchol i'w cael.

Nododd yr ymatebwyr a fynegodd farn am y mater mai'r pum cyrchfan ychwanegol y dylid eu cynnwys ym masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau oedd:



Yn ogystal â hyn, pwysleisiodd nifer o ymatebwyr ei bod yn bwysig cynnal gwasanaethau trawsffiniol uniongyrchol rhwng Cymru a phrif ganolfannau trefol Lloegr. Awgrymodd y mwyafrif y dylai'r gwasanaethau hyn barhau fel rhan o fasnachfaint Cymru a'r Gororau a dim ond rhai a awgrymodd bod y darparwr yn llai pwysig na sicrhau bod y gwasanaethau uniongyrchol yn parhau.

Dywedodd 14% o'r ymatebwyr a fynegodd farn, na ddylai'r fasnachfaint ehangu ei gwasanaethau ymhellach ac y dylai, yn hytrach, ganolbwyntio ar y gwasanaethau o fewn ei ffiniau presennol.

Lle ar y trenau

Gofynnwyd a ellid defnyddio'r lle ar y trenau'n well, yn enwedig pan fydd gwasanaethau'n dueddol o orlenwi. Dywedodd ymatebwyr mai gorlenwi yw un o'r prif rwystrau sy'n atal twf y rhwydwaith rheilffyrdd, ac y dylai'r fasnachfaint bresennol a'r fasnachfaint nesaf roi blaenoriaeth i'r broblem hon.

Roedd cytundeb cyffredinol mae'r ffordd fwyaf effeithiol o ddatrys y broblem fyddai drwy gaffael rhagor o gerbydau, defnyddio trenau mwy ac ymestyn hyd platfformau yn y gorsafoedd. Awgrymodd un grŵp o ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus y dylid cynllunio cerbydau hen a newydd i sicrhau hyblygrwydd drwy ychwanegu neu dynnu cerbydau'n ôl yr angen.

Yn ogystal â hyn, awgrymwyd y dylid ymdrin â'r broblem gorlenwi drwy hyrwyddo'r syniad o uno neu rannu trenau drwy'r rhwydwaith, a nodwyd enghreifftiau ym masnachfreintiau Lloegr.

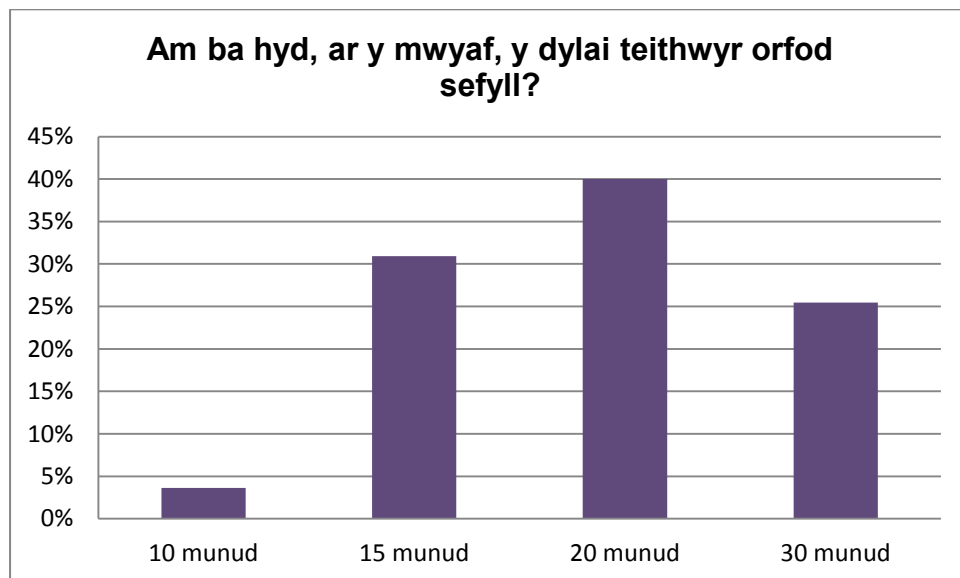
Un thema gyffredin a nodwyd gan yr ymatebwyr oedd prinder cerbydau ar rwydwaith British Rail. Roedd nifer yn awyddus i Lywodraeth Cymru gyhoeddi ei strategaeth gerbydau i sicrhau bod digon o amser i gynllunio a sicrhau cerbydau ar gyfer y fasnachfaint nesaf.

O gofio lefelau gorlenwi presennol, yn enwedig ar wasanaethau cymudo ar yr adegau prysuraf, gofynnwyd am ba hyd y mae'n dderbyniol disgwyl i deithwyr sefyll

pan fyddant yn teithio ar y trê. Roedd nifer o'r rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn teimlo mai dim ond mewn amgylchiadau eithriadol y dylai teithwyr orfod sefyll, ac y dylai'r fasnachfaint nesaf gadw at yr egwyddor na ddylai neb orfod gwneud hynny. Dywedodd 15% nad oedd yn dderbyniol i deithwyr sefyll. Fodd bynnag, derbyniwyd nad oes modd osgoi'r angen i deithwyr sefyll ar siwrneiau cymudo byr ar yr adegau prysuraf.

Awgrymodd nifer y dylid rhoi iawndal i deithwyr os nad oes sedd ar eu cyfer, yn enwedig ar wasanaethau gwledig a gwasanaethau hir. Awgrymwyd hefyd fod hyn yn arbennig o berthnasol i bobl hŷn neu anabl pan nad oes seddi wedi'u neilltuo ar eu cyfer.

Os yw'n debygol y bydd angen i deithwyr sefyll, dylid cynllunio cerbydau i'w gwneud mor gysurus a diogel â phosibl i'r teithwyr hyn. Isod, nodir am ba hyd, ar y mwyaf, roedd yr ymatebwyr yn credu y dylid disgwyl i deithwyr sefyll:



Safonau perfformiad

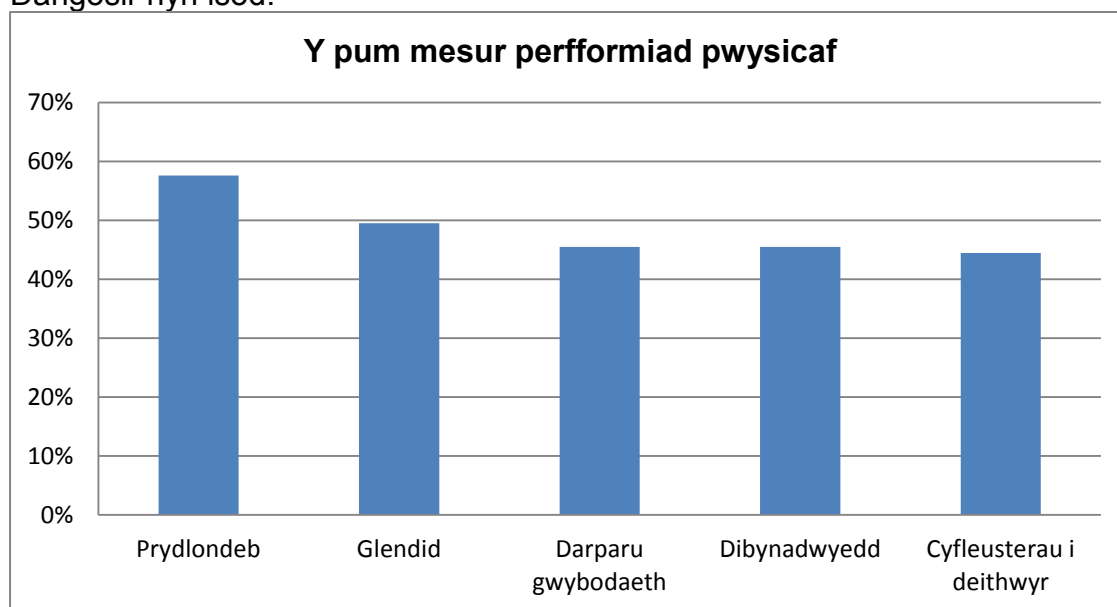
Yn y ddogfen ymgynghori, nodwyd ein bod yn ystyried pa safonau perfformiad y dylid eu pennu ar gyfer y fasnachfaint nesaf, a rhoddwyd yr enghreifftiau a ganlyn:

- Prydlondeb a dibynadwyedd
- Glendid ar y trenau ac yn y gorsafoedd
- Gwasanaethau cwsmeriaid
- Darparu gwybodaeth (gan gynnwys cyfnodau pan fydd problem yn tarfu ar wasanaethau)
- Cyfleusterau i deithwyr

Gofynnwyd i'r ymatebwyr a oeddent yn cytuno â'r safonau perfformiad a gyflwynwyd ac a ddylid ystyried safonau perfformiad eraill. Awgrymodd 99 o ymatebwyr a fynegodd farn ar y mater y dylid ystyried amrywiaeth o fesurau perfformiad, a dyma'r pump mwyaf poblogaidd:

- Prydlondeb - 58%
- Glendid – 49%
- Darparu gwybodaeth – 45%
- Dibynadwyedd – 45%
- Cyfleusterau i deithwyr - 44%

Dangosir hyn isod:



Cytunodd cyfran fawr o'r ymatebwyr fod prydlondeb a dibynadwyedd yn ganolog i berfformiad y fasnachfaint. Dywedodd nifer fod y ffordd bresennol o fesur prydlondeb, ar sail y siwrnai gyfan, o'r dechrau i'r diwedd, yn aneffeithiol ac nad yw'n rhoi darlun digonol o brofiad y teithiwr yn ystod y daith. Awgrymwyd y dylid pennu a mesur safonau prydlondeb pob siwrnai o'r naill orsaf i'r llall.

Rhybuddiodd cynrychiolydd o'r diwydiant rheilffyrdd y byddai'n wrthgynhyrchol pennu safonau afrealistig gan y byddai hynny'n debygol o gynyddu gwariant ac yn arwain at fân welliannau'n unig. Awgrymwyd hefyd fod angen cymryd gofal i sicrhau bod safonau perfformiad yn gyraeddadwy, yn fesuradwy ac yn ychwanegu gwerth.

Dywedodd un o awdurdodau lleol Lloegr y dylai safonau perfformiad fod yn realistig ac y dylid eu datblygu ar sail dibynadwyedd y gwasanaethau i deithwyr, ond rhaid hefyd ystyried problemau sydd i'w priodoli i'r seilwaith ac – felly – ni ddylai targedau gosbi gweithredwyr am broblemau sydd y tu hwnt i'w rheolaeth.

Tarfu ar wasanaethau

Yn y ddogfen ymgynghori, roeddem yn cydnabod bod hyder a bodlonrwydd teithwyr yn cael eu tanseilio gan ddigwyddiadau sy'n tarfu ar wasanaethau a gofynnwyd am sylwadau ynghylch gwella a blaenoriaethu'r trefniadau ar gyfer ymdrin â'r problemau hyn.

Cytunodd mwyafrif yr ymatebwyr y dylai fod yn ofynnol i weithredwr y fasnachfaint nesaf

- Sicrhau bod cyn lleied o ddigwyddiadau â phosibl yn tarfu ar wasanaethau
- Rhoi systemau ar waith i roi gwybodaeth i deithwyr yn y gorsafoedd am unrhyw ddigwyddiadau annisgwyl a fydd yn tarfu ar wasanaethau, gan gynnwys eu heffaith debygol ar gynlluniau teithio
- Gofalu bod trefniadau eraill ar waith i deithwyr barhau â'u siwrnai ac, os nad yw hynny'n bosibl, esbonio'n glir sut y gallant hawlio iawndal;
- Rhoi gwybod mewn da bryd am unrhyw gynlluniau a fydd yn tarfu ar wasanaethau er mwyn rhoi digon o amser i deithwyr newid eu cynlluniau.

Yn ei ymateb, dywedodd Transport Focus wrthym fod arolwg Bodlonrwydd Teithwyr National Rail wedi dangos mai'r hyn a oedd yn achosi'r anfodlonrwydd mwyaf â masnachfaint bresennol Cymru a'r Gororau oedd y modd roedd y gweithredwr yn ymdrin ag achosion o oedi - yn enwedig y modd roeddent yn rhoi gwybodaeth am yr achosion hyn. Roedd yn argymhell y dylai'r gweithredwr nesaf fabwysiadu'r tair egwyddor graidd a ganlyn i fodloni disgwyliadau'r teithwyr, yn enwedig pan fydd oedi oherwydd tywydd garw:

- Darparu gwybodaeth gywir mewn da bryd er mwyn i deithwyr fedru newid eu trefniadau
- Bod yn dryloyw – helpu teithwyr i ddeall pam mae'n rhaid newid yr amserlen ac atal gwasanaethau
- Dangos bod y cwmnïau trên a Network Rail yn gwneud eu gorau ar ran y teithwyr er gwaethaf unrhyw broblemau.

Cafodd yr egwyddorion hyn eu hadlewyrchu yn yr ymatebion ehangach i'r ymgynghoriad, ac roedd y mwyafrif yn awyddus i weld y newidiadau a ganlyn:

- safonau sylfaenol yn cael eu cyhoeddi ar gyfer rhoi gwybod am ddigwyddiadau sy'n tarfu ar wasanaethau, p'un a yw'r digwyddiadau hynny wedi'u cynllunio ai peidio. Dylid defnyddio gwahanol ddulliau o gyfathrebu i wneud hynny;
- trefniadau i ddal gwasanaethau cysylltu'n ôl os oes unrhyw oedi;
- gwybodaeth i deithwyr ar y cyfryngau cymdeithasol;
- mynnu bod gweithredwyr yn rhoi gwybod ymlaen llaw am waith cynnal a chadw, a hynny am gyfnod penodol, gan ddangos y wybodaeth honno yn y gorsafoedd, ac ar y trenau os oes modd;
- cryfhau cynlluniau wrth gefn, ar y cyd â gweithredwyr bysiau, i sicrhau bod modd ymateb yn gyflym i unrhyw oedi mewn gwasanaethau;
- cyhoeddusrwydd pendant i ddangos i deithwyr sut i ddod o hyd i wybodaeth – fel gwefannau, canolfannau cymorth neu rifau ffôn perthnasol;
- buddsoddi mewn hyfforddiant staff a chodi ymwybyddiaeth o bwysigrwydd cael gweithlu cyfeillgar, croesawgar sydd wedi'i hyfforddi'n dda ac sy'n gallu darparu gwybodaeth ystyrlon pan fydd digwyddiadau'n tarfu ar wasanaethau;
- grymuso rheolwyr y gorsafoedd i helpu teithwyr barhau â'u taith os nad yw trên yn cyrraedd e.e. llogi tacsî.

Pris tocynnau

Costau gwasanaethau

Gofynnwyd sut y gellid talu am y gost o wella gwasanaethau, gan amlinellu sut y mae Llywodraeth Cymru am sicrhau gwerth am arian drwy wella effeithlonrwydd gweithredol a chynyddu'r refeniw a gynhyrchir drwy gynyddu nifer y teithwyr.

Teimlai rhai ymatebwyr fod y tocynnau presennol yn rhy ddud ac na ddylai'r cynnydd mewn prisiau sydd wedi'u rheoleiddio fod yn fwy na chyfradd chwyddiant. Roeddent o'r farn y dylid talu am y gost ychwanegol o wella gwasanaethau rheilffordd drwy redeg y gwasanaethau'n fwy effeithlon, cynyddu nifer y teithwyr a rhoi mesurau ar waith i ddiogelu refeniw – ac, os oes angen, drwy gynyddu'r arian cyhoeddus sydd ar gael.

Argymhellwyd y dylid gwneud penderfyniadau'n fuan ynghylch cydbwysu refeniw ac arian trethdalwyr i dalu costau'r fasnachfaint. Awgrymwyd hefyd y dylid rhoi mwy o sylw i rôl cwmnïau sy'n prydlesu cerbydau a'r arian y maent yn ei gael. Defnyddiwyd masnachfaint Northern Rail, Transpennine a ScotRail fel enghreifftiau i Lywodraeth Cymru eu hystyried.

Roedd nifer o ymatebwyr yn cytuno ag uchelgais Llywodraeth Cymru i sicrhau y ceir gweithredwr sy'n rhedeg gwasanaethau diddifidend. Awgrymwyd, fodd bynnag, na ddylid diystyru buddion marchnad fasnachol, gystadleuol ac y dylid annog gweithredwyr diddifidend a gweithredwyr cwbl fasnachol i gyflwyno cynigion, a dewis y gorau yn ôl teilyngdod.

Dywedodd yr undebau llafur wrthym eu bod yn cefnogi cynlluniau i ddileu'r elw sy'n cael eu tynnu oddi wrth y diwydiant rheilffyrdd drwy dalu difidendau i gyfranddalwyr gan awgrymu y dylai'r holl gymhorthdal a gaiff y gweithredwr gan y trethdalwyr ei ddefnyddio i ariannu gwasanaethau, a sicrhau atebolrwydd cyhoeddus. Roedd yr undebau llafur yn dadlau na ddylid arbed arian drwy leihau nifer y staff a thanseilio diogelwch a hyder teithwyr i deithio ar y rheilffyrdd.

Roedd y mwyafrif a ymatebodd i'r cwestiwn hwn o blaid parhau â'r cynllun tocynnau consesiynol presennol, ond mynegwyd ambell bryder ac awgrymwyd:

- Sicrhau bod tocynnau consesiynol yn adlewyrchu'r ardaloedd a'r trefi a gaiff eu gwasanaethu, ac yn cael eu cynnig ar gyfer gwasanaethau trawsffiniol yn ogystal ag yng Nghymru
- Ystyried cynnig tocynnau consesiynol i bobl ifanc / myfyrwyr prifysgolion Cymru
- Sicrhau bod tocynnau consesiynol ar gael i'r rhai sy'n dioddef salwch meddwl, gan gynnwys dementia, yn ogystal â'u gofalwyr.

Math o docyn

Roedd gan 99 o ymatebwyr farn am y math o docyn yr hoffent iddynt fod ar gael. Roedd yn well gan 88% docynnau papur, neu'n teimlo y dylid parhau i gynnig y math hwn o docyn ynghyd â thocynnau digidol. Roedd nifer yn cydnabod manteision a hwylustod tocynnau digidol gan awgrymu y dylid cynnig y rhain yn ogystal â'r tocynnau papur presennol.

Dywedodd ymatebwyr mai'r tocynnau mwyaf effeithiol ar hyn o bryd oedd y rhai y gellir eu prynu â cherdyn credyd/ debyd digyffwrdd, cardiau clyfar a thocynnau ffôn symudol. Roedd nifer o'r farn mai'r fantais fwyaf oedd y gallu i brynu ac argraffu tocynnau trên gartref. Dywedodd un grŵp o ddefnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus fod hyn yn arbennig o bwysig i deithwyr sy'n defnyddio gorsafoedd yng nghefn gwlad lle nad oedd peiriant tocynnau na swyddfeydd a oedd yn cael eu staffio. Fodd bynnag, roedd llawer yn cytuno y dylai'r system tocynnau clyfar weithio ar wahanol rwydweithiau a gyda gwahanol weithredwyr, fel y tocynnau papur presennol.

Dywedodd Transport Focus fod cymhlethdod y system docynnau bresennol yn creu dryswch. Awgrymwyd y dylid canolbwyntio ar:

- brintio'r cyfyngiadau'n glir ar y tocyn i ddileu unrhyw ddryswch ynglŷn â dilysrwydd;
- dangos cyfyngiadau ar siwrneiau un a dwy ffordd ar y peiriant tocynnau fel bod teithwyr yn ymwybodol ohonynt cyn prynu tocyn;
- ei gwneud yn amhosibl prynu tocyn ymlaen llaw sy'n ddrutach na thocyn y gellir ei brynu yn yr orsaf ar gyfer yr un trên; a
- galluogi teithwyr i brynu'r tocyn mwyaf addas ar gyfer eu siwrnai, p'un ai o'r swyddfa docynnau, ar-lein, drwy ddefnyddio peiriant tocynnau neu drwy unrhyw ddull arall.

Roedd ymatebwyr eraill yn tanlinellu'r pwynt olaf yn benodol gan ddweud nad yw pawb yn gallu prynu tocynnau ymlaen llaw'n rhad, yn enwedig os ydynt yn eu prynu mewn ardaloedd gwledig lle nad oes staff yn yr orsaf drên, neu os ydynt yn eu prynu ar-lein ac mae angen eu postio i gyfeiriad anghysbell. Dywedodd nifer o ymatebwyr y dylai systemau prynu tocynnau alluogi'r holl deithwyr i brynu'r tocyn rhataf waeth sut y maent yn ei brynu.

Awgrymwyd hefyd y dylai'r tocynnau sydd ar gael i'r rhai sy'n teithio'n lled gyson ar y trên, fel gweithwyr rhan amser, gymharu'n ffafriol â'r tocynnau sydd ar gael i'r rhai sy'n teithio'n rheolaidd ac sy'n gallu prynu tocyn tymor rhad.

Tocynnau integredig

Gofynnwyd i'r ymatebwyr pa mor bwysig oedd i'r fasnachfaint nesaf gynnig un tocyn integredig i'w ddefnyddio ar wahanol fathau o drafnidiaeth gyhoeddus.

Roedd 89% o'r rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn credu bod hyn yn bwysig, ac roedd eu sylwadau'n cynnwys y canlynol:

- Mae angen cyflwyno un cerdyn clyfar y gellir ei ddefnyddio ar y rhwydwaith cyfan
- Bydd tocynnau integredig yn cynyddu'r galw ymhlith y cyhoedd, ond rhaid sicrhau bod gweithredwyr trawsffiniol eu derbyn
- Byddai un tocyn ar gyfer gwahanol ddulliau o deithio o fudd i'r diwydiant ymwelwyr, yn enwedig y farchnad hamdden yng Ngogledd Cymru ac yn yr ardaloedd lle mae'r rhwydwaith rheilffordd yn gyfyngedig, fel ardaloedd gwledig.
- Mae angen i bris y tocynnau fod yn rhesymol. Awgrymwyd bod rhai tocynnau, fel y tocyn crwydro, yn rhy gymhleth ac nad oeddent yn cael eu hysbysebu'n ddigonol.

Roedd 11% o'r ymatebwyr a fynegodd farn am hyn yn teimlo nad oedd yn bwysig ac, er eu bod yn credu y gallai tocyn o'r fath fod yn boblogaidd, awgrymwyd y byddai angen buddsoddiad sylweddol o ran amser, egni ac arian mae'n debyg, ac mae agweddau eraill y mae angen canolbwyntio arnynt. Dywedodd eraill y dylid canolbwyntio ar integreiddio systemau trafnidiaeth yn llawn a datblygu tocynnau integredig wedyn.

Cyfeiriodd nifer o ymatebwyr at enghreifftiau o arfer da, ac roedd y mwyafrif o'r farn y dylid efelychu cerdyn 'Oyster' Transport for London. Cyfeiriwyd hefyd at docyn Crwydro Manceinion, Cerdyn Cangarw Nottingham a thocyn Trio Merseytravel.

Arlwyo

Gofynnwyd a oedd y gwasanaeth arlwyo presennol yn ddigonol ar siwrneiau hirach ac, os nad oeddent, sut y dylid ei wella. Mynegodd 76 o ymatebwyr farn am hyn ac o'r rhain, roedd 64% yn credu bod y gwasanaeth arlwyo presennol yn ddigonol, er bod nifer yn teimlo y gellid ei wella, gan gynnwys:

- Cynnal lefel bresennol y gwasanaeth arlwyo a cheisio'i wella pan oedd hynny'n ymarferol
- Cynnal gwaith ymchwil marchnata i gael barn am y gwasanaeth presennol a'i wella
- Sicrhau bod y gwasanaeth arlwyo'n cael ei hysbysebu'n dda ar y trenau ac yn y gorsafoedd ac, os yw'n cael ei hysbysebu, sicrhau ei fod ar gael.

Dywedodd y 36% arall nad oedd y gwasanaeth arlwyo'n ddigon da gan awgrymu'r canlynol:

- Dylai'r holl wasanaethau sy'n para dros ddwy awr ddarparu gwasanaeth arlwyo ar y trê.
- Mae dibynadwyedd yn broblem ac yn aml iawn nid yw gwasanaeth arlwyo ar gael er ei fod yn cael ei hysbysebu
- Roedd prisiau nwyddau ar y trenau'n rhy ddrud ac roedd angen eu gostwng
- Roedd angen gwella'r gwasanaeth ar gyfer teithwyr ag anghenion diet arbennig – gan gynnwys bwyd llysieuol, bwyd heb glwten a heb gnau.

Dywedodd un grŵp o ddefnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus bod siopau'n brin yng nghefn gwlad felly roedd yn hanfodol bod trolis arlwyo ar gael ar wasanaethau hirach a bod hynny'n un o ofynion sylfaenol y fasnachfaint.

Er bod barn yr ymatebwyr yn amrywio o ran safon y gwasanaeth arlwyo ar hyn o bryd yn y gorsafoedd ac ar y trenau, roedd cytundeb cyffredinol ynghylch sut y gellid ei wella:

- Hybu cynlluniau i fusnesau lleol ddefnyddio adeiladau gwag yn y gorsafoedd - drwy gynnig eu rhentu'n rhatach efallai.
- Defnyddio cynnyrch lleol i gefnogi busnesau lleol a'r economi. Awgrymodd un ymatebwr y dylid caniatáu i fusnesau lleol werthu eu nwyddau ar drenau, a'u hannog i wneud hynny.

Dywedodd nifer o ymatebwyr ei bod yn anodd darparu gwasanaeth arlwygo ar drenau Cymru a'r Gororau gan fod y gwasanaeth hwnnw'n wasanaeth troli fel arfer, ac roedd y trenau'n aml yn orlawn.

Cerbydau

Wrth ystyried y cerbydau a ddefnyddir ar rwydwaith Cymru a'r Gororau roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn cytuno bod angen gwella'u hansawdd a'u dibynadwyedd yn sylweddol. Rhoddwyd pwyslais penodol ar newid yr unedau disel 'pacer' Dosbarth 14X.

Dywedodd un grŵp o ddefnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus y dylid caffael cerbydau y gall trenau eraill ar y rwydwaith eu defnyddio. Dywedodd grŵp ymgyrchu o Lerpwl y dylid addasu cerbydau'n ôl y gwasanaeth, gan sicrhau bod seddi priodol ar drenau cymudo, bod modd sefyll yn gyfforddus a bod rheseli beiciau ar gael. Ar siwrneiau hirach, roedd toiledau, cyfleusterau arlwygo a system aerdymheru/rheoli hinsawdd yn bwysig.

Dywedodd grwpiau o bobl anabl y byddent yn hoffi gweld a chlywed gwybodaeth gywir, glir a dibynadwy ar drenau. Yn ogystal â wi-fi am ddim a socedi gwefru, roeddent am weld cysondeb yng nghynllun y toiledau, arwyddion a botymau argyfwng etc. Byddai hyn yn caniatáu i bobl anabl deithio'n fwy annibynnol. Awgrymwyd hefyd y dylid sicrhau bod digon o le i gŵn cymorth wrth ymyl seddi y rhoddir blaenoriaeth i bobl anabl eu defnyddio.

Dywedodd grŵp busnes o'r Gogledd fod angen gwella'r cerbydau ond awgrymodd fod angen canolbwyntio ar y siwrnai gyfan - o'r adeg a bydd teithwyr yn prynu tocyn i'r adeg y byddant yn cyrraedd pen eu taith. Awgrymwyd hefyd fod angen strategaeth gerbydau sy'n adlewyrchu'r datblygiadau mewn masnachfreintiau rheilffyrdd eraill.

Yn ei ymateb, awgrymodd y Grŵp Cyflenwi Rheilffyrdd y gallai gofynion rhagnodedig ar gyfer cerbydau yn y fasnachfaint nesaf leihau hyblygrwydd gweithredwyr sy'n cynnig am y fasnachfaint ac yn ei gwneud yn anoddach dod o hyd i atebion arloesol.

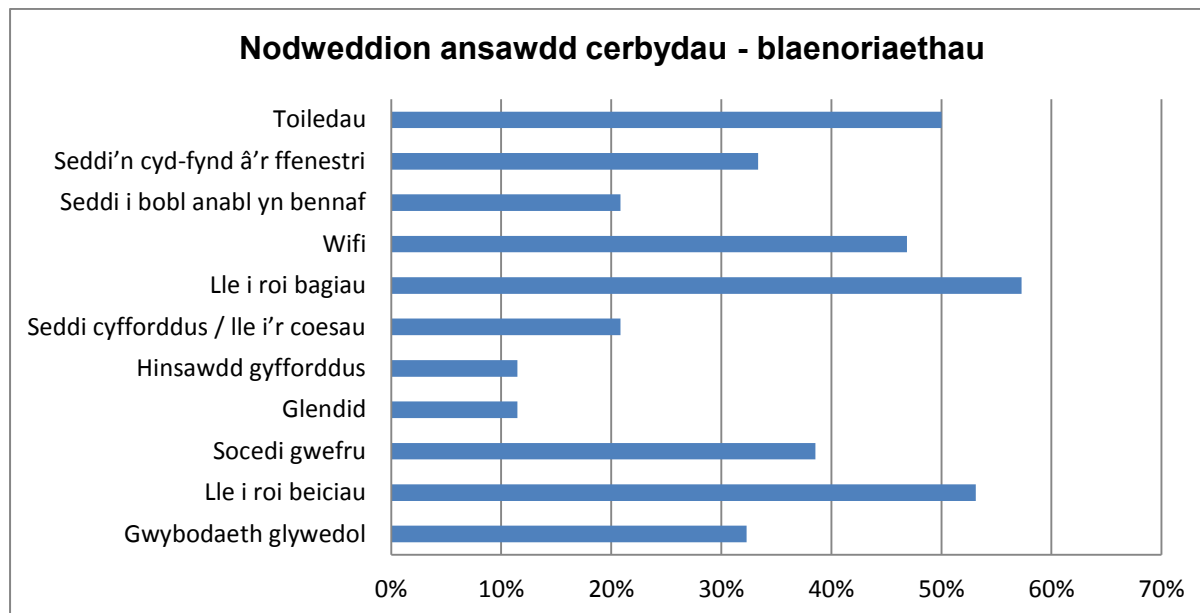
Gofynnwyd i'r ymatebwyr nodi'r nodweddion ansawdd pwysicaf ar gyfer cerbydau.

Ymatebodd 96 o'r ymatebwyr ac roedd :

- 57 % am gael digon o le i roi bagiau
- 53% am gael digon o le i feiciau
- 50% yn cyfeirio at y toiledau
- 47% yn awyddus i gael wi-fi
- 39% am gael socedi gwefru wrth y seddi
- 33% yn dweud y dylid gosod y seddi gyd-fynd â'r ffenestri
- 21% am wella'r seddi, a chael seddi mwy cyfforddus a mwy o le i'w coesau
- 21% yn teimlo y dylid rhoi blaenoriaeth i bobl anabl ddefnyddio rhai seddi penodol

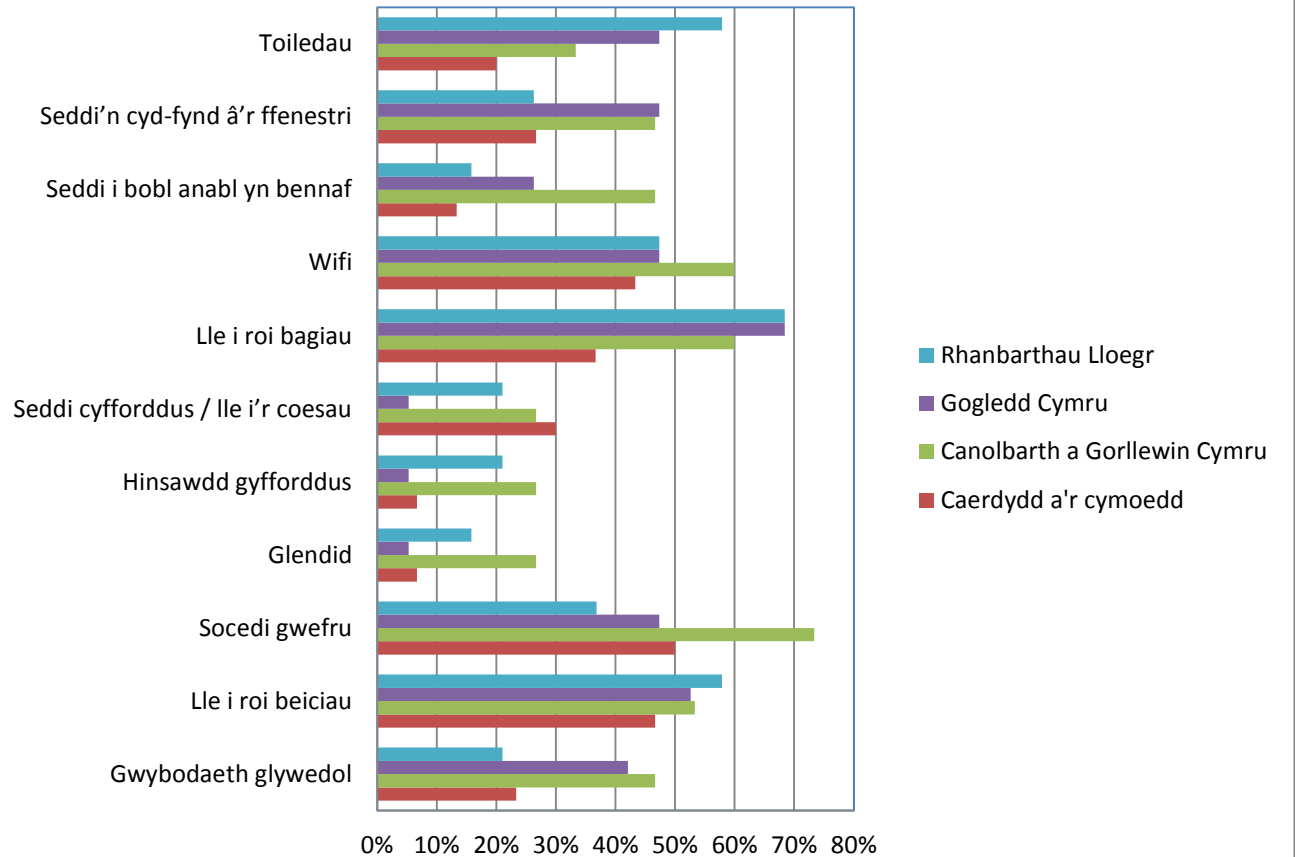
- 11% yn dweud bod glendid yn flaenoriaeth
- 11% am wella'r hinsawdd ar y trenau gan gynnwys gwella'r systemau gwresogi/oeri a'r goleuadau etc

Mae'r safbwyntiau hyn wedi'u darlunio isod.



Roedd nifer o ymatebwyr yn cytuno y dylid addasu'r cerbydau yn y fasnachfaint yn ôl natur yr ardal a'r gwasanaeth, ac roedd blaenoriaethau'r ymatebwyr yn amrywio'n ôl sut a phryd roeddent yn defnyddio gwasanaethau Cymru a'r Gororau:

Nodweddion ansawdd cerbydau - blaenoriaethau rhanbarthol



Gwella gorsafoedd a buddsoddi ynddynt

Gofynnwyd i'r cyhoedd ystyried

- Pa gyfleusterau yn y gorsafoedd yr oedd angen eu gwella fwyaf, a ble; a
- Sut y dylid buddsoddi mewn gorsafoedd a sut y gallai Llywodraeth Cymru ddylanwadu ar hyn?

Cafwyd awgrymiadau gan nifer o ymatebwyr ynghylch sut i wella gorsafoedd drwy holl rwydwaith Cymru a'r Gorrâu a chafwyd cynigion penodol gan 120 ohonynt. O'r rhain, dyma oedd y prif flaenoriaethau:

- Ystafelloedd aros a seddi dan do - 41%
- Hygyrchedd - 27%
- Toiledau – 26%
- Parcio - 22%
- Teledu cylch cyfyng – 20%
- Lle i gadw beiciau – 16%
- Arlwy / peiriannau gwerthu / siopau - 14%
- Staffio - 13%
- Peiriannau gwerthu tocynnau / Swyddfeydd tocynnau – 13%
- Goleuadau – 6%

Blaenoriaethau eraill a nodwyd oedd wi-fi am ddim, gwella'r seddi ar y platfform a mannau eraill, a chyflwyno cynllun casglu parseli.

Argymhellwyd hefyd y dylid gosod safonau sylfaenol ar gyfer gorsafoedd drwy'r rhwydwaith cyfan, ac y dylid cynnal asesiad o'r gorsafoedd presennol i fesur eu perfformiad yn ôl y safonau hyn. Awgrymwyd hefyd y dylid asesu cyfleusterau i bobl anabl yn y gorsafoedd, gan gynnwys rhwystrau corfforol fel grisiau a phrinder lifftiau, y bwlch rhwng y trê'n a'r platfform yn ogystal â'r cymorth sydd ar gael mewn gorsafoedd heb staff.

Cyfeiriodd pum ymatebwr hefyd at Weledigaeth y Grŵp Cyflenwi Rheilffyrdd ar gyfer Gorsafoedd fel sylfaen dda i wella gorsafoedd.

Dyma rai o'r blaenoriaethau eraill a ystyriwyd:

- Gwybodaeth gywir a dibynadwy i'w gweld a'i chlywed yn y gorsafoedd (yn cynnwys gwybodaeth am wasanaethau arferol, manylion unrhyw broblemau a fydd yn tarfu ar wasanaethau, manylion am hawlio iawndal neu am drafnidiaeth i'w helpu i gyrraedd pen y daith a map o'r ardal leol etc), mannau cymorth i gwsmeriaid, a rheini'n gweithio ac yn cael eu cynnal a'u cadw'n rheolaidd, ac arwyddion clir sy'n dangos sut i ddod o hyd iddynt.
- Toiledau a chyfleusterau arlwygo sy'n cael eu cynnal a'u cadw'n dda ac sydd wedi'u goleuo'n dda, ac arwyddion clir sy'n dangos sut i ddod o hyd iddynt.

Cafwyd awgrymiadau gan nifer o ymatebwyr ynghylch gwella gorsafoedd penodol ar rwydwaith Cymru a'r Gororau ac mae rhai o'r rhain wedi'u rhestru yn Atodiad A.

Gofynnwyd i'r ymatebwyr hefyd ystyried sut y dylid buddsoddi yn adeiladau'r gorsafoedd, a sut y gallai Llywodraeth Cymru ddylanwadu ar hyn. Roedd y rhai a fynegodd farn yn credu y dylid defnyddio adeiladau gwag yn y gorsafoedd nid yn unig at ddibenion y rheilffordd ond hefyd er budd y gymuned. Gellid:

- Lleihau'r gost o rentu adeiladau yn y gorsafoedd, gan mai hyn oedd y prif rwystr a oedd atal busnesau a'r gymuned leol rhag eu defnyddio.
- Annog cwmnïau preifat i ddefnyddio adeiladau gwag yn y gorsafoedd
- Hybu cynlluniau i'r gymuned ddefnyddio'r adeiladau – byddai hyn o fudd arbennig i ardaloedd gwledig

Awgrymwyd hefyd y gellid buddsoddi yn y gorsafoedd i hybu a pharhau â'r rhaglen mynediad i bawb, gan fuddsoddi'n benodol i sicrhau bod gorsafoedd yn fwy hygyrch i bobl hŷn ac anabl.

Ymgysylltu

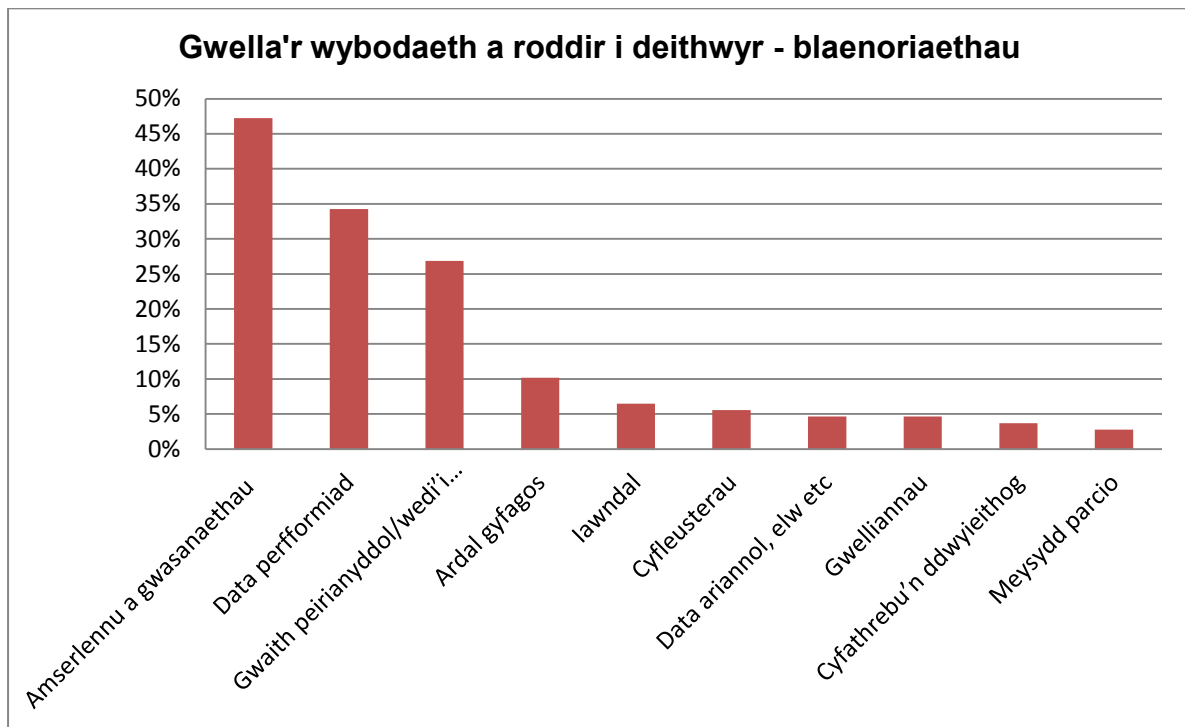
Gwybodaeth i deithwyr

Gofynnwyd pa wybodaeth y dylai gweithredwr y fasnachfaint nesaf ei chyhoeddi ac ar ba ffurf. O'r rhai a ymatebodd i'r cwestiwn hwn, dywedodd cyfran fawr mai'r tair blaenoriaeth bwysicaf yn y cyswllt hwn oedd rhoi gwybodaeth am:

- | | | | |
|-----|---------------------------|---|-----|
| I. | Amserlenni a gwasanaethau | - | 47% |
| II. | Data perfformiad | - | 34% |

III. Digwyddiadau a fydd yn tarfu ar wasanaethau - 27%

Mae darlun llawn o'r sylwadau hyn isod:



Amserlenni a gwasanaethau

Roedd nifer o ymatebwyr am weld rhagor o amserlenni papur ar gael, yn enwedig mewn gorsafoedd lle'r oedd staff yn brin. Awgrymwyd y dylid symleiddio'r amserlenni a'u gwneud yn haws i'w darllen, a nodwyd bod y print mân a ddefnyddiwyd ar hyn o bryd yn anaddas ar gyfer teithwyr â nam ar eu golwg.

Awgrymodd rhai ymatebwyr nad oedd y trefniadau ymgynghori presennol i newid amserlenni'n ddigon ystyrlon ac y dylid cynnwys amrywiaeth ehangach o deithwyr, grwpiau a rhanddeiliaid yn y broses ymgynghori yn y dyfodol. Argymhellwyd y dylai Llywodraeth Cymru fod yn rhan amlycach o'r broses.

Awgrymwyd y dylai gwybodaeth am yr amserlenni fod ar gael mewn cynifer o fformatau â phosibl – gan gynnwys ar-lein, ar bosteri/taflenni mewn gorsafoedd ac ar y trenau. Cyfeiriodd un unigolyn at enghraifft o arfer da yn y Swistir, lle mae gwybodaeth yn cael ei dangos ar y trenau yn nodi'r amser y bydd y trên yn cyrraedd yr orsaf nesaf ac, wrth nesáu, dangosir gwybodaeth am y gwasanaethau cysylltu a fydd ar gael yn yr orsaf honno – gan gynnwys trenau a bysiau.

Data perfformiad a digwyddiadau a fydd yn tarfu ar wasanaethau

Dywedodd ymatebwyr fod teithwyr yn awyddus i weld data perfformiad tryloyw, gan gynnwys rhoi gwybod a yw targedau'n cael eu cyrraedd. Dylai'r wybodaeth hon gynnwys ystadegau'n ymwneud â phrydlondeb, dibynadwyedd, gorlenwi, canslo gwasanaethau a glendid. Awgrymwyd y dylai'r wybodaeth fod ar gael yn eang a'i chyhoeddi ar-lein ac yn y gorsafoedd.

Roedd cryn dipyn yn cytuno bod angen gwella gwybodaeth am ddigwyddiadau a fydd yn tarfu ar wasanaethau, gan gynnwys rhoi gwybodaeth yn y gorsafoedd ac ar y trenau am waith peirianyddol a gaiff ei gynllunio ymlaen llaw, i deithwyr sy'n defnyddio gwasanaeth yn rheolaidd. Argymhellwyd hefyd y dylid cyhoeddi manylion gwasanaethau eraill ochr yn ochr â'r wybodaeth hon i roi cyfle i deithwyr newid eu trefniadau teithio.

Dywedodd ymatebwyr hefyd yr hoffent weld agweddau eraill ar y wybodaeth a gyhoeddir yn gwella, gan gynnwys:

- Cyhoeddusrwydd gwell i'r modd y gellir hawlio iawndal a defnyddio'r drefn gwyno, gan roi gwybodaeth glir, mewn fformatau hygyrch, yn y gorsafoedd
- Rhoi gwybodaeth am yr ardal gyfagos yn y gorsafoedd, gan gynnwys mapiau o'r trefi lleol, dulliau eraill o deithio o'r orsaf a hysbysebu gweithgareddau yn yr ardal.
- Gwella tryloywder ariannol o fewn y fasnachfaint, gan gynnwys lefelau'r cymhorthdal/premiymau, elw, pris tocynnau, cyflogau swyddogion gweithredol
- Rhoi gwybodaeth am y cyfleusterau sydd ar gael i deithwyr ar y trenau a'r gorsafoedd – fel caffis, siopau, toiledau, gwasanaethau arlwyo ar y trenau, ystafelloedd aros dan do, swyddfeydd tocynnau, peiriannau gwerthu tocynnau etc.
- Cyhoeddusrwydd gwell i'r meysydd parcio, gan gynnwys pryd y maent ar agor, faint o leoedd parcio sydd ar gael a'r costau.

Fformat cyhoeddiadau

Gofynnwyd hefyd i'r ymatebwyr ystyried ar ba fformat y dylid cyhoeddi gwybodaeth. Cytunodd nifer ohonynt y dylid cyhoeddi unrhyw wybodaeth mor eang â phosibl ac ar fformatau hygyrch.

Yn fwy penodol, awgrymodd un grŵp o ddefnyddwyr trafnidiaeth gyhoeddus y dylai teithwyr fedru dewis derbyn negeseuon e-bost am siwrneiau penodol; byddai hynny'n arbennig o ddefnyddiol i deithwyr rheolaidd a theithwyr sydd â thocyn tymor, pan fydd digwyddiadau'n tarfu ar wasanaethau. Yn yr un modd, awgrymodd un unigolyn y gellid hysbysu teithwyr drwy negeseuon SMS.

Awgrymodd un awdurdod lleol y gellid datblygu ap ffon clyfar sy'n cynnwys yr holl ddata a gyhoeddir, ac a fyddai hefyd yn gallu cynnig tocynnau digidol a rhybuddio teithwyr am ddigwyddiadau sy'n tarfu ar wasanaethau.

Dywedodd un grŵp o bobl anabl ei bod yn hanfodol darparu gwybodaeth gywir, glir, ddibynadwy a hygyrch. Cafwyd nifer o awgrymiadau, gan gynnwys cyhoeddiadau clywedol ar bob trên ac ym mhob gorsaf. Roeddent hefyd yn awgrymu y dylid cynnal archwiliadau hygyrchedd o wefan y gweithredwr i sicrhau bod y rhai â nam ar eu golwg yn gallu darllen gwybodaeth drwy ddefnyddio meddalwedd darllen sgrin.

Cyfeiriodd rhai at enghreifftiau allanol o arfer da. Cyfeiriodd grwpiau o bobl anabl at ganllawiau arfer da RNIB ar brofiad teithwyr fel adnodd defnyddiol ar gyfer y fasnachfaint nesaf. Awgrymodd un o awdurdodau lleol Lloegr y dylid ystyried gofynion cyhoeddi gwybodaeth masnachfaint Gogledd Lloegr.

Y Gymraeg

Gofynnwyd i ymatebwyr ystyried rhestr o ofynion yn ymwneud â safonau'r Gymraeg y gellid eu gorfodi ar weithredwr nesaf Cymru a'r Gororau, gan holi a ddylid cynnwys unrhyw ofynion ychwanegol.

Cafwyd barn 80 o'r ymatebwyr am y mater hwn a dywedodd 70% o'r rhain na ddylid ychwanegu at y rhestr - ac awgrymodd y 30% arall rai gofynion posibl y gellid eu cynnwys:

- Datblygu byrddau arddangos newydd/ychwanegol a fyddai'n gallu dangos gwybodaeth yn Gymraeg a Saesneg yr un pryd yn lle dangos gwybodaeth yn y ddwy iaith bob yn ail
- Galluogi staff y fasnachfaint i ddatblygu eu sgiliau Cymraeg drwy roi hyfforddiant am ddim iddynt, ac annog staff ar y trenau ac yn y gorsafoedd i dynnu sylw at y ffaith eu bod yn gallu defnyddio'r Gymraeg
- Sicrhau bod siaradwr Cymraeg brodorol yn gyfrifol am wneud cyhoeddiadau i sicrhau bod yr ynganiad yn gywir
- Sicrhau mai un o'r amodau a osodir ar y gweithredwr nesaf yw'r angen i ddefnyddio dulliau o gyfathrebu'n ddwyieithog â defnyddwyr
- Cymryd camau i annog ymwelwyr i ddysgu rhai ymadroddion syml yn Gymraeg.

Dywedodd ymatebwyr eraill y dylid cydnabod bod cyfran fechan o'r boblogaeth yn siarad dim ond Cymraeg ac nad yw nifer o'r rhai sy'n defnyddio'r rheilffyrdd (gan gynnwys defnyddwyr brodorol) yn siarad Cymraeg o gwbl, ac ar sail hynny

- Dylid sicrhau cydbwysedd wrth ddefnyddio'r Gymraeg a Saesneg ond dylid cymryd gofal rhag darlledu gormod o wybodaeth yn y gorsafoedd
- Dim ond mewn ardaloedd lle mae'r rhan fwyaf o'r boblogaeth yn siarad Cymraeg y dylid cymhwyso gofynion ychwanegol o ran y Gymraeg
- Gellid adolygu'r polisi o roi blaenoriaeth i gyhoeddi gwybodaeth yn Gymraeg yn gyntaf, yn enwedig mewn gorsafoedd mewn ardaloedd Seisnig.

Rheilffyrdd cymunedol

Gan gydnabod y cysylltiadau hanfodol y mae'r Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol yn eu creu rhwng cymunedau a'r diwydiant rheilffyrdd, amlinellwyd sut y gellid gwella'r cymorth a roddir i'r Partneriaethau a'r gwaith a wnânt. Gofynnwyd i'r ymatebwyr ystyried y trefniadau presennol ac awgrymu sut y gellid eu cryfhau.

Dywedodd y Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol mai eu prif bryder oedd diffyg cysondeb yn y cyllid a gânt, ac y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi polisi clir a phendant ar gyfer rheilffyrdd cymunedol – gan gynnwys ymrwymiad i ddarparu cymorth ariannol, tebyg i'r hyn sy'n digwydd yn Lloegr a'r Alban. Awgrymwyd y gellid gwneud hyn drwy sicrhau bod yr angen i gynorthwyo, ariannu a datblygu Partneriaethau drwy'r rhwydwaith yn rhan annatod o'r cytundeb masnachfaint. Roedd nifer o'r ymatebion eraill hefyd yn cytuno y dylid cynorthwyo'r Partneriaethau drwy'r cytundeb masnachfaint – roedd y rhain yn cynnwys ymatebion gan awdurdodau lleol, grwpiau o ddefnyddwyr a'r diwydiant rheilffordd ehangach.

O'r rhai a fynegodd farn, roedd y mwyafrif o blaid ymgysylltu â grwpiau cymunedol - gan gynnwys y Partneriaethau a grwpiau o ddefnyddwyr rheilffyrdd. Roedd nifer yn cytuno â'r rhestr yn ein dogfen ymgynghori, a chafwyd awgrymiadau eraill, gan gynnwys:

- Annog grwpiau cymunedol, awdurdodau lleol a busnesau i gydweithredu, a'u galluogi i wneud hynny
- Ailsefydlu Partneriaeth Rheilffordd Gymunedol De-orllewin Cymru ac annog partneriaethau eraill i ddatblygu
- Datblygu strategaeth rheilffyrdd cymunedol ar gyfer Cymru
- Ystyried bod rhannau dynodedig o rwydwaith Cymru a'r Gororau yn 'Rheilffyrdd Cymunedol' er mwyn lleihau costau seilwaith rheilffyrdd gwledig

Cydweithredu

Gofynnwyd pa gyrff y dylai fod yn ofynnol i weithredwr masnachfaint Cymru a'r Gororau gydweithio â nhw, a sut. Nododd yr ymatebwyr amrywiaeth o gyrff perthnasol. Gellir eu dosbarthu'n bum grŵp:

- Y diwydiant rheilffyrdd
- Gweithredwyr bysiau a mathau eraill o drafnidiaeth
- Awdurdodau lleol
- Busnes a thwristiaeth
- Grwpiau cynrychiadol

Y diwydiant rheilffyrdd

Dywedodd yr ymatebwyr y dylai'r gweithredwr nesaf gydweithredu â gweithredwyr masnachfreintiau eraill - yn bennaf o safbwynt amserlennu, datblygu llwybrau a darparu tocynnau integredig. Roedd rhai o'r farn y dylai'r gweithredwr gydweithio'n agos â Network Rail mewn perthynas â'r seilwaith a chydweithio â Transport Focus mewn perthynas â buddiannau teithwyr.

Gweithredwyr bysiau a mathau eraill o drafnidiaeth

Awgrymodd nifer o ymatebwyr fod angen i'r gweithredwr nesaf gydweithredu â gweithredwyr bysiau i wella cysylltiadau rhwng trenau a bysiau, archwilio trefniadau i ddarparu un tocyn ar gyfer gwahanol fathau o drafnidiaeth a darparu dulliau eraill o deithio pan fydd digwyddiadau'n tarfu ar wasanaethau. Awgrymwyd hefyd y dylai'r gweithredwr gydweithredu â chwmnïau fferïau a thacsis, yn ogystal â meysydd awyr, at yr un diben, pan fo angen.

Awdurdodau lleol

Dywedodd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr fod angen i'r gweithredwr nesaf gydweithio'n agos ag awdurdodau lleol yng Nghymru a Lloegr, a chyrff trafndiaeth fel Merseytravel a Transport for the North. Awgrymwyd y byddai hyn yn arwain at y manteision a ganlyn:

- Sicrhau bod cynlluniau i wella gwasanaethau trafndiaeth yn gydnaws â chynlluniau economaidd a chynlluniau datblygu lleol
- Gwellu cynlluniau trafndiaeth a seilwaith lleol, fel gwella pennau rheilffordd i ganiatáu i deithwyr drosglwyddo i fysiau
- Gwellu'r gwaith o gynllunio ar gyfer digwyddiadau
- Sicrhau bod buddiannau teithwyr lleol a rhanbarthol yn cael eu hystyried

Busnes a thwristiaeth

Soniodd ymatebwyr am y manteision posibl a fyddai ynghlwm wrth annog gweithredwr nesaf y fasnachfaint i gydweithio, a hynny mewn perthynas â busnesau, twristiaeth a digwyddiadau. Roeddent o'r farn bod angen gwella gwaith cynllunio a sicrhau bod gwasanaethau'n gallu ymdopi â digwyddiadau mawr. Awgrymwyd hefyd y byddai o fudd i weithredwr y fasnachfaint fod yn fwy ymwybodol o farchnadoedd newydd, a marchnadoedd sy'n tyfu, yn enwedig mewn perthynas â thwristiaeth a chyflogwyr mawr. Gallai'r rhain, yn eu tro, gynyddu nifer y teithwyr sy'n defnyddio'r gwasanaeth rheilffordd.

Grwpiau cynrychiadol

Nodwyd amrywiaeth eang o grwpiau a chyirff cynrychiadol i weithredwr nesaf y fasnachfaint ymgysylltu â nhw – gan gynnwys undebau llafur, grwpiau o ddefnyddwyr rheilffyrdd, partneriaethau rheilffyrdd cymunedol, grwpiau cymunedol, prifysgolion/ysgolion a chyirff yn y trydydd sector. Dywedodd ymatebwyr y dylai'r gweithredwr drafod â'r grwpiau hyn yn rheolaidd er mwyn deall safbwyntiau a blaenoriaethau'r rhai y maent yn eu cynrychioli.

Wrth ystyried sut i fwrw ymlaen â threfniadau i gydweithredu, dywedodd cynrychiolydd o'r diwydiant rheilffyrdd y dylai'r gweithredwyr arfaethedig egluro, pan fyddant yn gwneud cais am y fasnachfaint, sut y maent yn bwriadu ymgysylltu â rhanddeiliaid. Cyfeiriodd un o awdurdodau lleol Lloegr at arfer da ym masnachfaint Great Western, lle mae rheolwyr datblygu rhanbarthol wedi'u penodi i hwyluso'r gwaith o ymgysylltu â phartïon perthnasol.

Diogelwch a diogeledd

Gofynnwyd beth y gallai gweithredwr nesaf y fasnachfaint ei wneud i wella diogelwch a diogeledd, a'r canfyddiad o ddiogelwch a diogeledd. Mynegodd 91 o ymatebwyr farn, gan ddweud y dylid gwella'r canlynol:

Teledu cylch cyfyng – 63%

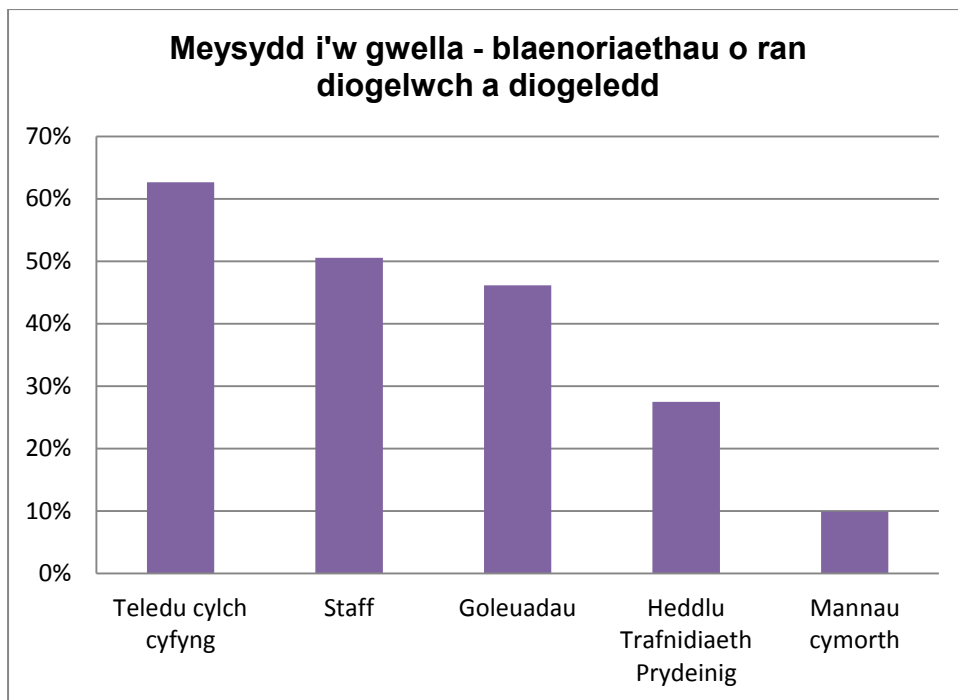
Goleuadau – 51%

Staffio – 46%

Presenoldeb Heddlu Trafnidiaeth Prydeinig – 27%

Mannau cymorth – 10%

Ategwyd hyn gan yr ymatebion ynghylch gwella gorsafoedd – roedd gwella'r system teledu cylch cyfyng, staffio a goleuadau ymhlith y deg blaenoriaeth uchaf.



Dywedodd yr ymatebwyr fod angen sicrhau bod y system teledu cylch cyfyng:

- yn cael ei monitro, ac y dylid gosod arwyddion amlwg yn dangos bod y system ar waith yn eang
- yn cael ei defnyddio yn holl orsafoedd masnachfaint Cymru a'r Gororau neu, fel arall, dylid rhoi blaenoriaeth i orsafoedd heb staff, neu'n cael ei staffio'n anaml
- yn recordio'r orsaf gyfan, gan gynnwys y meysydd parcio,
- yn recordio'n ddigon manwl i fedru adnabod unigolion

Dywedodd ymatebwyr hefyd ei bod yn hanfodol sicrhau bod goleuadau da yn y gorsafoedd gyda'r nos er mwyn creu amgylchedd diogel. Pwysleisiwyd pwysigrwydd goleuo'r orsaf gyfan, gan gynnwys meysydd parcio. Awgrymwyd y dylid pennu safon goleuo sylfaenol i'r gweithredwr nesaf ei mabwysiadu.

Dywedodd cyfran fawr o ymatebwyr y gellid gwella diogelwch drwy gynyddu nifer y staff yn y gorsafoedd, ac y dylid blaenoriaethu gorsafoedd y cyfnewidfeydd yn gyntaf. Awgrymwyd hefyd y dylai'r staff fod yn fwy gweledol, yn enwedig at drenau gyda'r nos, ac y dylent gael eu gweld yn cerdded ar hyd y trên ac o amgylch yr orsaf.

Roedd pryder ynghylch nifer y mannau cymorth a oedd yn gweithio ac awgrymwyd bod yn rhaid i'r mannau hyn fod yn weithredol ac yn amlwg a bod angen arwyddion i ddangos lle i ddod o hyd iddynt, gan roi blaenoriaeth benodol i orsafoedd heb staff.

Roedd yr awgrymiadau eraill yn cynnwys:

- Sicrhau bod canolfannau galwadau gwasanaethau cwsmeriaid yn cael eu staffio tra bo gwasanaethau'n rhedeg gan gydnabod y bydd y rhan fwyaf am gysylltu'n gynnar yn y bore neu gyda'r nos.

- Defnyddio adeiladu mewn gorsafoedd at ddibenion cymunedol a/neu fasnachol fel bod rhagor o bobl o gwmpas, yn enwedig mewn gorsafoedd heb staff.
- Gwahardd diodydd alcoholig ar drenau hwyr y nos, peidio â chaniatáu i bobl feddw deithio ar y trên a pheidio â gwerthu alcohol ar drenau.

Dywedodd un o awdurdodau lleol Lloegr mai un enghraifft effeithiol o'r modd y gellir gwella diogelwch a diogeldd yw'r camau a gymerodd partneriaeth 'Travel safe' Lerpwl - mae Merseytravel, heddlu Glannau Mersi, Heddlu Trafnidiaeth Prydeinig ac eraill yn arwain y gwaith o dawelu ofnau teithwyr a lleihau ymddygiad troseddol / gwrthgymdeithasol ar y rhwydwaith.

Cynaliadwyedd

Yn ein dogfen ymgynghori, nodwyd nifer o feysydd roeddem yn eu hystyried yn bwysig o ran cynaliadwyedd – yn enwedig o ran yr effaith ar yr amgylchedd, datblygu'r gweithlu ac effaith economaidd-gymdeithasol. Gofynnwyd i'r ymatebwyr a oedd unrhyw faterion eraill y dylai gweithredwr y fasnachfaint nesaf ganolbwyntio arnynt. Roedd nifer o'r ymatebwyr yn cytuno â'r rhestr gan ddweud y dylid cymell y gweithredwr i fabwysiadu a chefnogi'r meysydd a restrwyd. Fodd bynnag, awgrymwyd nifer o feysydd eraill a ddylai fod yn gymwys i'r gweithredwr nesaf, sef:

- Mabwysiadu'r nodau llesiant cenedlaethol a'r egwyddor cynaliadwyedd a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.
- Mabwysiadu technoleg ddi-bapur a gwella trefniadau ailgylchu
- Penodi pwyllgor cynghori annibynnol i roi cyngor ynghylch amcanion cynaliadwyedd realistig
- Trydaneiddio holl rwydwaith Cymru a'r Gororau - yn enwedig Prif Lein De Cymru, Lein Cymoedd y De a Phrif Lein Arfordir y Gogledd
- Hyrwyddo dulliau cynaliadwy o deithio – gan gynnwys lleoedd diogel i gadw beiciau mewn gorsafoedd, cyfleusterau llogi beic a bod yn rhan o fapiau teithio llesol lleol
- Annog a galluogi grwpiau cymunedol i weithio gyda'r gweithredwr ar orsafoedd a rheilffyrdd
- Archwilio cyfleoedd i gynhyrchu pŵer cynaliadwy, gan gynnwys paneli solar a thyrbinau gwynt

Cydnabuwyd bod cwmnïau cludo nwyddau hefyd yn defnyddio'r rhwydwaith rheilffyrdd ac awgrymwyd y dylai Llywodraeth Cymru ystyried y manteision sylweddol a oedd ynghlwm wrth gludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn hytrach na'r ffyrdd o safbwynt yr amgylchedd a chynaliadwyedd.

Cyfle cyfartal

Fel rhan o'r ymgynghoriad, roeddem yn awyddus i glywed sut y gall gweithredwr masnachfaint Cymru a'r Gororau helpu Llywodraeth Cymru i gyflawni'i hamcanion i hyrwyddo cyfle cyfartal, a dileu gwahaniaethu ac aflonyddu anghyfreithlon.

Roedd nifer o ymatebwyr yn gefnogol i'r syniad o ehangu'r dyletswyddau sector cyhoeddus o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010 i weithredwr nesaf y fasnachfaint drwy drefniadau cytundebol. Awgrymwyd hefyd y dylid cymell y gweithredwr i gymryd camau pendant i hybu cyfle cyfartal drwy fesurau a dangosyddion perfformiad o fewn y fanyleb. Hefyd, awgrymwyd y dylai'r gweithredwr newydd orfod paratoi polisi cydraddoldeb ac amrywiaeth, gan gynnwys cynlluniau i ymgysylltu â grwpiau cydraddoldeb, ac y dylai ystyried penodi hyrwyddwyr cydraddoldeb.

Dywedodd rhai ymatebwyr wrthym y dylid cynnig hyfforddiant i staff ac y dylid ystyried hyfforddiant cydraddoldeb gorfodol, gan gynnwys hyfforddiant a achredir yn allanol, yn enwedig i staff sy'n ymdrin â'r cyhoedd. Awgrymodd rhai ymatebwyr y gellid gwneud rhagor i godi ymwybyddiaeth o faterion cydraddoldeb - gan dynnu mwy o sylw at wahaniaethu, aflonyddu ac achosion o erledigaeth - a nodi'r gwasanaethau sydd ar gael ar y rheilffordd i ymdrin â hyn. Awgrymwyd mai un ffordd y gellid gwneud hyn fyddai drwy gyfrwng hysbysebion ar drenau ac yn y gorsafoedd.

Dywedodd grwpiau o bobl anabl y gallai'r trefniadau cytundebol hefyd gynnwys gwella hygrychedd. Awgrymwyd y dylid annog gweithredwyr i ystyried sut y gallant sicrhau bod pobl anabl yn gallu cyrraedd yr orsaf a chychwyn ar eu taith heb orfod trefnu ymlaen llaw i sicrhau y gallant ddefnyddio'r orsaf yn hyderus.

Y camau nesaf

Hoffem ddiolch i bawb a roddodd o'u hamser i anfon sylwadau atom fel rhan o'r ymgynghoriad hwn. Rydym yn croesawu'r ffaith bod cynifer o sylwadau wedi dod i law, a'u bod mor amrywiol, a byddwn yn eu defnyddio wrth ddatblygu trefniadau ar gyfer gweithredu gwasanaethau a gorsafoedd rheilffordd o dan fasnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau.

Bydd Trafnidiaeth Cymru, cwmni hyd braich sydd newydd ei sefydlu gan Lywodraeth Cymru, yn gyfrifol am gaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau. Bydd Ysgrifennydd Cabinet yr Economi a Seilwaith yn gofyn i Drafnidiaeth Cymru sicrhau bod y sylwadau a ddaeth i law yn ystod yr ymgynghoriad hwn yn cael eu hystyried yn llawn wrth iddo ddatblygu trefniadau ar gyfer y fasnachfaint nesaf. Mae Trafnidiaeth Cymru yn datblygu rhaglen o weithgareddau ymgysylltu a fydd, ymhlith gweithgareddau amrywiol eraill, yn cynnwys cyfnod ymgynghori arall o dri mis ynghylch cynigion ar gyfer y fasnachfaint nesaf.

Atodiad A – awgrymiadau ar gyfer gwella rhai gorsafoedd penodol

Gogledd Cymru

- **Harlech** - gwella'r mannau aros/cysgodfa
- **Tywyn** – gwella'r seddi a'r cysgodfeydd ar y platfform tua'r de
- **Rhiwabon** – mynediad heb risiau i'r orsaf
- **Y Waun** – gwella'r goleuadau
- **Wrecsam - Cyffredinol** – datblygu'r orsaf fel canolfan, hybu datblygiadau masnachol a chymunedol yn yr adeiladau, yn enwedig yr hen ystafell aros
- Datblygu gorsaf newydd ym **Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy**
- Bwrw ymlaen â **Chyfnewidfa Shotton** fel canolfan i'w datblygu o fewn Astudiaeth Llwybr Cymru Network Rail.

Canolbarth a Gorllewin Cymru

- **Y Trallwng** - ehangu'r gysgodfa, gwella mynediad i deithwyr anabl
- **Caersws** – gwella'r maes parcio
- **Machynlleth** – ymestyn y maes parcio
- **Cyffordd Dyfi** – gwella'r maes parcio, mwy o gysgodfeydd a gwella arwyddion electronig
- Ailagor gorsafoedd **Bow Street a Charno**
- **Aberystwyth** - gwella'r cyfleusterau arlwygo ar y platfform, ymestyn y canopi ar gyfer trenau pedwar cerbyd a chreu mwy o le i barcio

De Cymru

- **Pont-y-pŵl** - peiriannau gwerthu tocynnau, a chreu system parcio a theithio
- **Gorsaf Ganolog Caerdydd** - gwella'r toiledau, yr ystafelloedd aros a diogelwch y lloriau
- **Glyn Ebwy** – ystafell aros dan do
- **Cyffordd Twnnel Hafren** – creu mwy o le i barcio a chreu cysgodfa i deithwyr ar platfform 4
- **Trefforest** – creu mwy o le i barcio
- **Pontyclun** – creu mwy o le i barcio
- **Abergwaen** – peiriannau gwerthu tocynnau, gwella'r mannau aros
- **Casnewydd** – Canopïau uwchben platfform 1, 2 a 3
- **Trefynwy** – Gwella'r mannau aros
- Gorsaf ychwanegol ym **Magwyr, Llanwern** ac ochr ddwyreiniol **Caerdydd** – Cas-bach, Llaneirwg neu Rhymni.

Lloegr

- **Amwythig** – datblygu cyfnewidfa allweddol, gwella'r man aros, cyfleusterau arlwygo, toiledau, giatiau'r platfform a mynediad i gerddwyr
- **Caer** – datblygu'r orsaf fel porth, gan gynnwys gwella'r toiledau, lloriau'r platfform a'r maes parcio.
- **Llwydlo** – creu man aros dan do
- **Llanllieni** – ailagor y caffi ac ychwanegu toiledau cyhoeddus, gwella'r cyfleusterau aros a'r maes parcio

- **Whitchurch** – gwella hygyrchedd, gan gynnwys mynediad heb risiau i blatfform 2