**Fforwm Rhanddeiliaid Rhanbarthol Cymru a'r Gororau**

**Wales and Borders Regional Stakeholder Forum**

**28/09/2022**



**Adroddiad o’r cyfarfod**

**Meeting report**

Fforwm Rhanddeiliaid Rhanbarthol Cymru a'r Gororau

Cyfarfu’r fforwm ddydd Mercher 28 Medi 2022, rhwng 11am a 12pm.

**Yn bresennol**

**Aelodau’r Fforwm**

|  |  |
| --- | --- |
| Heledd Walters | Network Rail |
| Anne Elias | Fforwm Twf y Canolbarth |
| Sean Croshaw | Transport for Greater Manchester |
| Sarah Reardon | Network Rail |
| Toby Rackliff | Gweithredwr Rheilffyrdd Gorllewin Canolbarth Lloegr |
| Christian Schmidt | Cyngor Sir Fynwy |
| Val Hawkins | Twristiaeth Canolbarth Cymru |
| Peter A Bethell | Cyngor Birmingham |
| Heather Bolton | Cyngor Telford a Wrekin |
| Richard Whiting | Partneriaethau Rheilffyrdd Cymunedol Rheilffordd Calon Cymru |

**Trafnidiaeth Cymru**

|  |  |
| --- | --- |
| (Cadeirydd) Nichole Sarra | Rheolwr Rhanddeiliaid |
| Paula Bowen | Swyddog Ymgysylltu â’r Gymuned |
| Andrew Sherrington | Pennaeth Datblygu Gwasanaethau a’r Rhwydwaith Bysiau |
| Lewis Brencher | Cyfarwyddwr Cyfathrebu ac Ymgysylltu |
| Jonathan Jones | Rheolwr Masnachol |

**Nodyn gan y Cadeirydd, y Rheolwr Rhanddeiliaid, Nichole Sarra**

*“Rwy’n falch iawn bod sesiwn y Fforwm wedi mynd yn dda iawn. Hoffwn ddiolch i’r aelodau a oedd yn bresennol am roi o’ch amser ac am eich cyfraniadau, a hefyd i’r cyflwynwyr a fu’n trafod amrywiaeth o bynciau gyda ni. Cawsom drafodaethau defnyddiol am gyfleoedd a heriau allweddol ar gyfer y dyfodol, gan gynnwys y model newydd ar gyfer gweithrediadau rheilffyrdd ac ailfeithrin hyder mewn trafnidiaeth gyhoeddus. Hoffwn eich annog i barhau i gyfrannu ar y pynciau hyn – mae’r amser yn y sesiwn yn eithaf byr a hoffwn hefyd gynnwys y rheini nad ydynt yn gallu ymuno â ni; i elwa o brofiad a chyngor eang y panel i gefnogi Trafnidiaeth Cymru i gynllunio yn ystod y cyfnod pwysig hwn.”*

**Agenda**

1. **Cadeirydd, Nichole Sarra, Rheolwr Rhanddeiliaid, Trafnidiaeth Cymru**

**Croeso**

Croesawodd yr aelodau i’r fforwm chwarterol a rhoddodd drosolwg o’r trefniadau a’r fformat newydd ar gyfer y rhanbarth sy’n cael ei dreialu am y tro cyntaf, cyn cyflwyno’r eitem gyntaf ar yr agenda

1. **Y Diweddaraf am y Gwaith Cloddio yn Aber Afon Hafren**   
   **Heledd Walters, Rheolwr Prosiect ar gyfer Strategaeth a Chynllunio yn Network Rail**

Cyflwynodd Heledd y wybodaeth ddiweddaraf am y rhaglen o waith ymyrryd geodechnegol a gynhaliwyd dros flocâd sylweddol yn ystod yr haf ar reilffordd Casnewydd-Caerloyw, er mwyn mynd i’r afael â rhan tair milltir o hyd o’r trac. Rhoddodd Heledd drosolwg o’r cefndir a arweiniodd at y buddsoddiad hwn o £25m mewn gwaith ymyrryd, gan gynnwys y nifer sylweddol o fethiannau gwaith cloddio a achosodd i’r rheilffordd gau dros dro. Roedd hyn yn cynnwys pum tirlithriad mawr rhwng 2020 a 2021, a arweiniodd at fwy na 200,000 o funudau o oedi i deithwyr ar wasanaethau ar y rheilffordd hon.

Er bod Network Rail wedi cynnal rhai ymyriadau canolraddol i ailagor y llinell, gan gynnwys gwaith adfer brys; gosod rhwystrau ychwanegol a chyfarpar monitro methiannau, roedd angen mynd i’r afael â’r ateb tymor hwy ar y llwybr allweddol hwn sy'n cysylltu De Cymru â Chaerloyw, Canolbarth Lloegr a Gogledd Lloegr. Nododd Heledd fod tîm y prosiect yn gallu cwblhau’r gwaith yn gyflym gan weithio’n agos gyda chydweithwyr yn TrC a’u bod yn gallu cynllunio’r cyfleoedd mynediad sylweddol sy'n debygol o darfu gyda 10 mis i fynd o’r dechrau tan y cam adeiladu. Cafodd yr ymchwiliadau tir eu cynnal ym mis Medi 2021 a gwnaeth Network Rail barhau i fonitro lefel y dŵr daear am fod ardaloedd dirlawn yn dal i gyfrannu at fethiannau gwaith cloddio. Hefyd, trafododd Heledd yr ystyriaethau ecolegol ac amgylcheddol a oedd yn rhan o’r gwaith o gynllunio’r prosiect hwn.

Roedd y gwaith a wnaed yn ystod y blocâd chwe wythnos yn yr haf yn cynnwys gweithio mewn ardaloedd risg uchel a thynnu deunyddiau a oedd wedi methu, graddio â llaw, gosod systemau rhwydi a matiau rheoli erydu oherwydd ansawdd y creigiau a oedd wedi erydu, a gosod draeniau ar wynebau llethrau i reoli tryddiferiad dŵr daear. Ailraddio llethr gan ddefnyddio deunyddiau naturiol, gan gynnwys tynnu 17,000 o dunelli o ddeunyddiau a'u hailgylchu yn Westbury.

Roedd popeth yn seiliedig ar amcangyfrifon ond roedd y creigwely’n fasach na’r disgwyl. Mae gwaith i osod angorau crib a bolltau gan gynnwys bolltau canolraddol wrthi'n mynd rhagddo. Roedd Network Rail hefyd wedi gosod rhwystr llinell agored ar gyfer gwaith yn y dyfodol er mwyn gwneud gwaith heb effeithio ar drenau yn y blynyddoedd i ddod.

Mae gwaith ar ddyluniad cam nesaf y gwaith yn mynd rhagddo a chaiff ei gwblhau yn ystod Haf 2023. Bydd camau dilynol y prosiect yn parhau yng Nghyfnod Rheoli 7, gyda buddsoddiad pellach. Cafodd fideo o’r gwaith a oedd wedi'i gwblhau hyd yma ei chwarae ar ddiwedd y cyflwyniad a nododd Nichole fod y lluniau drôn yn dangos y gwaith hyd yma mewn ffordd drawiadol.

**3.Fflecsi, Tîm Bysiau**

**Andrew Sherrington (TrC), Pennaeth Datblygu Gwasanaethau a’r Rhwydwaith Bysiau**

Cyflwynodd Andrew drosolwg ar fflecsi, gyda ffocws pellach ar gynllun peilot Casnewydd. Dywedodd fod Cymru’n cael ei gweld fel arloeswr ar gyfer gweddill y DU o ran Teithio Seiliedig ar Alw ac esboniodd sut mae hyn wedi cael ei roi ar waith.

Dywedodd Andrew fod gwasanaethau’n tyfu’n gyflym iawn, ond nododd fod Caerdydd wedi rhoi’r gorau iddi. Esboniodd y gall y cynlluniau peilot yn y lleoliadau cywir greu mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus lle nad yw hynny ar gael, gan arwain at deithiau cyflymach. Roedd Casnewydd yn gynllun peilot cychwynnol mewn ymateb i Covid. Wedyn, dilynwyd hynny gan Gaerdydd, Rhondda, Dinbych, Prestatyn, Sir Benfro, Conwy, Blaenau Gwent, Treffynnon, Pen Llŷn ac estyniad i gynllun Casnewydd (i fynd ati o ddifrif i werthuso’r amgylchedd trefol). Mae’n bwysig nodi bod y gwasanaethau hyn yn cael eu darparu yn ystod cyfnod anodd (Covid).

Er mai bws yw fflecsi, mae’n fwy o ap, ac mae pob cynllun yn cynnwys cydweithio bedair ffordd i fod yn llwyddiannus rhwng TrC, Via a’r Awdurdodau Lleol gan hyrwyddo cydweithio agored a gonest. Mae’n bwysig pwysleisio mai dull cyflawni yw hwn ac nid bws yn unig. Cynigir tri math o wasanaeth: Gwasanaeth ‘llenwi bwlch’ trefol Casnewydd, gwasanaeth maestrefol Dinbych a chyswllt gwledig Conwy. Yn ystadegol, Dinbych yw un o’r goreuon yn y DU ar sail amser aros, amser teithio a theithwyr. Yng Nghonwy, mae defnyddio system barthau wedi arwain at gyfleoedd cyflogaeth i’r rhai y mae angen iddynt fynd i swyddi hamdden a swyddi mewn gwestai, ac felly mae modd darparu ar gyfer mwy o deithiau. Ystadegau lefel uchel i gynnwys ‘Bwcabws’ sydd bellach yn rhan o’r cynllun.

Cynllun peilot Casnewydd – twf sydyn wedi’i dracio. Roedd y gwasanaeth yn boblogaidd yng Nghasnewydd, gyda naw cerbyd yn y system. Er mwyn bodloni’r galw, nododd Andrew y byddai angen i TrC ychwanegu mwy o gerbydau. Mae angen cynyddu gwasanaethau bws llinell sefydlog er mwyn delio â’r galw hwn gan nad yw’n ateb cludo torfol. Dywedodd fod angen i ni ganiatáu i fysiau wneud y cludo torfol, gyda fflecsi’n gwneud y darnau yn y canol.

Uchafbwynt yng Nghasnewydd: Dywedodd 47% o bobl y byddent wedi teithio mewn car neu dacsi pe na baent wedi defnyddio fflecsi. Dywedodd defnyddwyr ceir y byddent yn defnyddio fflecsi yn hytrach na’r car. Mae’r data’n llawn gwybodaeth oherwydd, ar deithiau bws traddodiadol, ni allwch weld pwy a ganslodd neu na deithiodd, ond, gyda fflecsi a’r system archebu, mae’r data hyn ar gael. Mae TrC wedi dysgu drwy edrych dros y wybodaeth werthfawr hon sydd wedi cyfrannu at lwyddiant cynlluniau eraill. Dangosodd sut y gall amgylchedd cymysg o wasanaethau seiliedig ar alw a gwasanaethau bysiau rheolaidd ategu ei gilydd.

Nid dewis rhatach yn lle gwasanaethau rheolaidd yw fflecsi. Dylid caffael cynlluniau trefol fel rhan o rwydwaith ‘wedi’i ddylunio’ a dangosodd fflecsi symudiadau anhysbys newydd sydd bellach wedi cael eu mabwysiadu i rwydwaith bysiau rheolaidd Casnewydd. Mae fflecsi yn rhoi llawer o ddata, gan ddangos mwy o symud nag a nodwyd o’r blaen. Rhoddodd cynllun peilot fflecsi Casnewydd lawer o ddata, gan ein helpu i ddeall cyfyngiadau o ran yr hyn y gall y math hwn o wasanaeth ei gyflawni.

**4. Tocynnau ac Adfer y Galw (ar ôl Covid)**

**Johnathan Jones (TrC), Rheolwr Mewnwelediad Masnachol**

Rhoddodd Jonathan gyflwyniad ar lefelau adfer y galw ar ôl Covid ar draws rhwydwaith rheilffyrdd TrC (gyda ffocws ar lwybrau penodol i’r Gororau) o gymharu â’r galw cyn Covid.

Ym mis Mawrth/Ebrill 2020, gwnaeth y galw am siwrneiau, a’r galw am drafnidiaeth yn gyffredinol, gyrraedd isafbwynt gyda dim ond siwrneiau hanfodol yn cael eu gwneud gan deithwyr. Dangosodd Jonathan graff a nododd y gwahanol gyfnodau brig a chyfnodau tawel ar gyfer bron i flwyddyn yn ystod Covid gyda rhywfaint o lacio cyn Omicron. Cynnydd yn y galw am y 7-8 mis diwethaf, heb gyfnodau clo na chyfyngiadau *(gostyngiad bach yn y galw ar y siartiau a gyflwynwyd sy’n ymwneud â gweithredu diwydiannol)* gyda theithwyr yn ailddechrau defnyddio gwasanaethau.

Yn gyffredinol, nid yw’r galw presennol ym mhob rhan o’r rhwydwaith wedi bod yn uwch nag 80% o’r lefelau cyn Covid oherwydd ffactorau sy’n cynnwys gweithio hybrid. Fodd bynnag, mae refeniw wedi dychwelyd i lefel uwch sy’n gysylltiedig â’r adferiad yn y farchnad hamdden a, lle mae teithwyr bellach yn gweithio'n hybrid gan weithio gartref neu mewn gweithleoedd eraill er mwyn cael saib o gymudo, mae’r farchnad hamdden ar benwythnosau yn perfformio’n well na diwrnodau yn ystod yr wythnos. Fodd bynnag, mae’r refeniw bellach yn uwch na’r lefelau cyn Covid, ar 94% sy’n gysylltiedig ag adferiad yn y farchnad hamdden. Pan fydd pobl yn teithio at ddibenion hamdden (digwyddiadau cymdeithasol, lletygarwch neu fanwerthu) byddant yn teithio am fwy o amser, a cheir tystiolaeth o gynnydd i 26.3 milltir o gymharu â 23 milltir cyn Covid.

Cyflwynodd Jonathan ddata sy'n cymharu Canolbarth Cymru, Gogledd Cymru, De Cymru a’r Gororau. Yn y Canolbarth a’r Gogledd y mae’r galw wedi dychwelyd gryfaf o gymharu â lefelau cyn Covid. Mae’r Canolbarth a’r Gogledd wedi rhagori ar lefelau'r galw ar ôl Covid oherwydd hamdden, a hynny hyd yn oed yn ystod streic, gyda lefel uchel o deithwyr yn awyddus i ddefnyddio ein rhwydwaith.

Mae’r sefyllfa yn Ne Cymru a’r Gororau yn wahanol iawn, yn enwedig yn ardaloedd Caerdydd ac Abertawe, er bod hamdden wedi cynyddu. Siwrneiau cymudo oedd yn ysgogi'r galw ac felly mae’r gostyngiad hwnnw mewn cymudo wedi arafu’r adferiad ac mae streiciau wedi effeithio llawer mwy ar hynny.

Refeniw: Mae’r Canolbarth a'r Gogledd wedi perfformio’n unol â lefelau adfer y galw cyn Covid, ac wedi rhagori arnynt (eu cyrraedd) yn rheolaidd. Fodd bynnag, mae De’r rhwydwaith wedi dangos cyfradd adfer arafach, gyda phobl yn treulio mwy o amser ar deithiau hamdden a thrwy hynny’n gwario mwy o arian gan gynyddu refeniw. Mae teithwyr yn gweld llai o drenau gorlawn a llai o orlenwi felly maent yn fwy parod i fynd ar drenau sy’n eu hannog i wario arian ar benwythnosau i deithio. Nodwyd gwahaniaeth amlwg rhwng y galw yn ystod yr wythnos ac ar benwythnosau. Nid oes gan deithwyr yr un lefel o syrffed mwyach oherwydd gweithio hybrid, felly maent yn fwy tebygol o deithio ar benwythnosau.

Milltiroedd fesul taith: newid clir (cyflwynwyd data dros bum cyfnod tan ddechrau mis Medi 2022) o ran y pellter a deithiwyd ar gyfartaledd fesul taith. Gogledd - cynnydd bach, Canolbarth - gostyngiad bach, gyda chynnydd llawer mwy yn y De o ran milltiroedd fesul taith gyda chanran y bobl sy'n dewis teithio yn ystod eu hamser hamdden wedi cynyddu i 46%. Mae refeniw yn perfformio’n well na’r galw yn Ne Cymru. Yn y Gogledd a’r Canolbarth, mae'r adferiad refeniw yn gyson â'r galw.

Cyfraniad cyfartalog fesul math o docyn dros y pum cyfnod diwethaf: Mae tocynnau tymor yn y gogledd a’r de, er yn amlwg yn y Canolbarth, wedi lleihau gan nad yw pobl yn cymudo fel o’r blaen mwyach, nid yw teithwyr yn cynllunio eu gwaith mwyach ac maent yn dod i’r casgliad bod tocyn pris llawn 2 ddiwrnod yn rhatach na thocyn tymor. Mae mathau eraill o docynnau yn gysylltiedig â hamdden. Mae cyfran tocynnau ymlaen llaw o’r farchnad wedi cynyddu sy’n gwneud iawn am y gostyngiad mewn tocynnau tymor. Mae pobl sy'n teithio at ddibenion hamdden yn tueddu i gynllunio a chwilio am yr opsiwn rhataf. Cynnydd mewn tocynnau rhatach yn cyrraedd ar gyfer teithiau hamdden ar y diwrnod ac nid yn ystod oriau brig sy’n teithio y tu allan i’r cyfnod cymudo. Parhau i edrych ar y patrwm hwn i weld a fydd newid yn y dyfodol.

Cyfraniad y galw: Adrodd yr un stori. Yn y De, mae’r lleihad yn nifer y teithiau a wnaed cyn Covid gyda thocynnau tymor tan nawr yn dangos sut mae’r galw am gymudo wedi lleihau.

Crynodeb: Mae rhwydwaith TrC yn dal yn is na’r lefelau cyn Covid ond mae wedi adfer yn gryfach na’r galw. Teithio hamdden; teithio ymhellach na chyn Covid gan gyfrannu at gynnydd mewn cynnyrch. Mae tuedd amlwg ar draws rhannau’r Gororau, ac mae’r galw a’r refeniw yn y Canolbarth a'r Gogledd wedi gwella.

Yn hanesyddol yn Ne Cymru, mae mwy o refeniw wedi dod o deithiau cymudo. Fodd bynnag, er mwyn creu galw yn sgil gweithio hybrid, mae hamdden wedi perfformio'n dda yn y segment hwn, gan olygu bod refeniw wedi adfer yn gryfach na'r galw. Yn y De yn benodol, rydym wedi gweld lleihad yn nifer y tocynnau tymor sy’n gysylltiedig â chymudo, gyda’r farchnad ymlaen llaw yn cynyddu, yn enwedig yng Ngogledd Cymru.

Y ffactorau sydd wedi ysgogi hyn yw Strategaeth Rheoli Refeniw APOD (prynu ymlaen llaw ar y diwrnod) a’r Farchnad Galw Ymlaen Llaw sy’n agor 12 wythnos cyn y daith. Fodd bynnag, rydym wedi newid hyn nawr i bum munud cyn cychwyn y daith. Os bydd y galw’n lleihau neu’n cynyddu, bydd hyn yn gyrru’r pris i geisio cynyddu’r galw.

**C1**. (CS). Os ydych chi’n dweud, gadewch i ni gyflwyno tocynnau ymlaen llaw bum munud cyn y daith ar y trên, yna bydd angen i chi feddwl am gyflwyno hyblygrwydd i’r amserlenni? **A**. (JJ). Dim ond treial ar nifer o drenau yw prosiect APOD hyd yma, er mwyn ein helpu i gasglu data penodol ar y ffordd y mae pobl yn teithio a'r gwasanaethau y maent yn eu defnyddio. Mae tocyn safonol yn caniatáu i deithwyr deithio ond nid yw’n dweud wrthym ar ba wasanaeth maen nhw’n teithio. Mae’r tocynnau ymlaen llaw yn cynnwys data archebu felly mae hynny'n rhoi syniad i ni faint o alw sydd. Prosiect ar nifer bach o wasanaethau ac mae angen bod yn ymwybodol bod ein hamserlen yn gadarn. Mae’r opsiwn wedi’i ddiffodd ar gyfer digwyddiadau mawr gan ein bod yn ymwybodol y bydd angen cynllunio ar gyfer y teithiau hyn. Os hoffai unrhyw un gael rhagor o wybodaeth, mae JJ yn fwy na pharod i gysylltu’n uniongyrchol â nhw i roi mwy o ddata.

**C2**. (CS). O ran APOD, ydych chi wedi ystyried cael slot sydd ychydig yn ehangach yn hytrach nag archebu ar gyfer trenau unigol? Rwy’n credu y dylid ystyried hynny. **A.** (JJ) Treial yw APOD, ac rydym yn ystyried opsiynau eraill a byddwn yn edrych ar yr hyn sydd wedi gweithio a’r hyn nad yw wedi gweithio a sut y gallwn wella a’r hyn y gellir ei gynnig ynddo. Yr hyn y mae’n rhaid i ni fod yn ofalus yn ei gylch yw na fydd hyn yn amharu ar gynhyrchion eraill fel tocynnau dwyffordd rhatach, felly bydd y tîm Rheoli Refeniw yn cadw golwg ar unrhyw orgyffwrdd.

**C.3 RG:** I roi rhywfaint o sicrwydd ynghylch cwestiwn CS, cyflwynwyd y gwasanaeth hwn gyda Cross Country flynyddoedd lawer yn ôl ac mae wedi bod yn llwyddiant, gyda’r rhan fwyaf o'r adborth gan gwsmeriaid yn dweud mai'r dewis arall yn lle tocyn ymlaen llaw yw prynu tocyn ar y diwrnod yn yr orsaf am bris penodedig ac, er bod y tocyn ymlaen llaw ychydig yn rhatach, neu weithiau’n rhatach o lawer, maen nhw’n gwerthfawrogi gallu prynu’r rhain wrth gerdded i’r orsaf. Gwerthfawrogi bod TrC mewn sefyllfa o dreial ac os hoffai CS drafod sut rydyn ni wedi mynd ati i gael cwsmeriaid i wneud hyn, mae croeso i chi gysylltu â ni.

**C4.RW:** O ran y Canolbarth yn cyrraedd 100% o’r lefelau cyn Covid, o ran y graff bar hoffwn eich atgoffa, wrth ddangos y llwyddiant hwnnw, y byddwn yn dweud bod gennym ragor o le i wella yn achos rheilffordd Calon Cymru. Cerbydau sengl yw'r cerbydau ar reilffordd Calon Cymru ar hyn o bryd.

**A.JJ:** Nid ydym yn awgrymu bod 100% yn llwyddiant, dim ond meincnod ydyw, ond mae’n dangos bod pobl yn awyddus i fynd yn ôl ar y trenau hyn a, lle rydyn ni’n gweld y lefelau hyn yn dychwelyd, mae arferion cymudo yn newid ac mae angen i ni ystyried sut i ddenu pobl i deithio at ddibenion gwaith, ond mae pobl eisoes yn awyddus i deithio at ddibenion hamdden. Byddwn yn ystyried sut y gallwn fynd y tu hwnt i 100%, sef yr hyn y mae ein tîm marchnata’n edrych arno, yn sicr.

1. **Unrhyw Fater Arall**

Rhannodd Nichole y ddolen i’r arolwg adborth yn y sgwrs Microsoft Teams yn dilyn y newid i fformat y fforwm, ac anogodd yr aelodau i’w lenwi. Daeth Nichole â’r cyfarfod i ben drwy ddiolch i’r holl aelodau am fod yn bresennol ac annog y cyfranogwyr i gynnig awgrymiadau ar gyfer eitemau i’w rhoi ar yr agenda yn y dyfodol.

## Uchafbwyntiau sgwrs ddigidol y fforwm

Yn anffodus, oherwydd problem dechnegol nid oedd modd adalw’r sgwrs Microsoft Teams yn ystod y fforwm hwn.

## Y Fforwm Rhanddeiliaid Rhanbarthol Nesaf

Bydd Fforwm Rhanddeiliaid Rhanbarthol nesaf Cymru a’r Gororau yn cael ei gynnal **ddydd Mercher 14 Rhagfyr 2022**. Bydd y cyfarfod yn cael ei gynnal ar-lein ar lwyfan Microsoft Teams rhwng 11am a 12pm.