



Cofnodion Bwrdd TrC

15 Hydref 2021

09:00 - 1300

Yn bresennol:

Peter Strachan (Cadeirydd); Heather Clash; Jan Chaudhry; a Marie Daly.

Yn bresennol: David O'Leary; Jeremy Morgan; Stephanie Raymond (eitem 5); a Colin Lea (eitem 9).

Croesawodd y Cadeirydd bawb i'r cyfarfod.

1a. Ymddiheuriadau am Absenoldeb

Derbyniwyd ymddiheuriadau gan James Price ac Alexia Course.

1b. Hysbysiad Cworwm

A'r cworwm yn bresennol, croesawodd y Cadeirydd bawb i'r cyfarfod a datgan bod y cyfarfod ar agor.

1c. Datganiadau o Ddiddordeb

Ni gyhoeddwyd unrhyw ddatganiadau o ddiddordeb.

2a. Diogelwch

Mae dau ddigwyddiad diogelwch-ar-y-llinell wedi digwydd yn ystod yr wythnosau diwethaf yn ymwneud â symudiadau â ganiateir ar Blattform 7 Caerdydd Canolog gan arwain at drenau yn sefyll y tu allan i'r plattform. Mae ymchwiliadau a gynhaliwyd gan dîm cydymffurfio HSEQ yn parhau ar hyn o bryd ynghyd ag: adolygiad digwyddiad i dynnu sylw at feysydd i'w gwella a'r risgiau allweddol dan sylw; ail-friffio anfonwyr ar y broses weithio ganiataol gyfredol; trafod mireinio'r cyfarwyddiadau sy'n berthnasol gyda'r tîm signalau.

2b. Cwsmeriaid

Mae newidiadau diweddar i'r amserlen wedi cyd-fynd â chopaon gwasanaeth ar benwythnosau yn bennaf.

3. Cofnodion a Gweithredoedd Cyfarfod Blaenorol

Cymeradwywyd cofnodion cyfarfod Bwrdd Rheilffordd TrC 9 Medi 2021 fel cofnod gwir a chywir.

Nodwyd y log gweithredoedd gyda sawl diweddariad i'w cynnwys yn ystod y cyfarfod.

4. Adroddiad y Rheolwr Gyfarwyddwr

Cymysg oedd perfformiad trenau yn ystod Cyfnod 6. Roedd wythnos pedwar yn cyfateb â newid amserlen mis Medi gan arwain at rai problemau cychwynnol sydd wedi'u cywiro. Hysbyswyd y Bwrdd bod fflyd trenau Class 150 wedi'i gwasgaru'n denau gyda milltiroedd ychwanegol oherwydd mai hon bellach yw'r unig lwybr fflyd a gliriwyd i'r gogledd o Radyr. Mae argaeledd trenau Class 769 wedi gwella gyda phedair uned yn ofynnol ar gyfer gwasanaeth, gan gynyddu i chwech yn ddiweddarach yn y flwyddyn. Mae'r ffocws cyfredol ar gynyddu dibynadwyedd tra bo sicrwydd gwarant yn dal i fod yn weithredol. Mae pwysau'n cael ei roi i sicrhau bod yr uned ar gael gymaint ag sy'n bosibl.

Mae'r galw ar ôl Covid yn parhau i wella ond ar gyfradd arafach nag ar ddechrau'r haf. Mae refeniw Farebox bellach ar 70.1% o'r cyfartaledd cyn-Covid (62% ar gyfer National Rail), tra bod teithiau â thocynnau yn 60.7% (61% ar gyfer National Rail).

Roedd anhrefn, pobl ifanc yn ymgasglu a thrais yn y gweithle yn dal i achosi problemau i staff sy'n ymdrin â chwsmeriaid a chontractwyr diogelwch yn ystod y cyfnod, yn enwedig ar linell Cwm Rhymni. Mae gorchmynion ymddygiad wedi'u cymhwyso i rai pobl ifanc problemus ac mae dull amlasiantaethol wedi arwain at lefelau is o ymosodiadau ar staff. Mae rheolau gwisgo gorchudd wyneb yn dal yn orfodol ar drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru, ond mae nifer y bobl sy'n cydymffurfio a'r rheolau hynny wedi lleihau.

Er bod cynllunio ar gyfer adfer gwasanaeth bwyty wedi datgelu bod sawl problem gyda'r ceginau ar drenau Class 4, mae'r mater hwn yn cael ei ddatrys yn araf bach. Cwestiynodd y Bwrdd a oedd hwn yn fater mawr, neu'n fater y gellir ei ddatrys yn rhwydd a gofynnodd am nodyn gan y tîm ar yr hyn y gellir ei wneud ac a ellir casglu gwybodaeth gan y perchnogion blaenorol **[Cam Gweithredu: Alexia Course]**.

Roedd lefelau absenoldeb oherwydd Covid yn amrywiol yn ystod y cyfnod, ond er bod cyfraddau heintiau mewn rhai rhannau o Gymru yn uchel, ni arweiniodd at y nifer fawr o drenau a gafodd eu canslo a welwyd yn digwydd ar draws Cwmnïau Gweithredu Trenau (TOC) eraill.

Mae'r offeryn cynllunio adnoddau sy'n cael ei ddefnyddio i ragweld y broses o recriwtio a hyfforddi gyrwyr a dargludyddion ar gyfer yr holl hyfforddiant ychwanegol sy'n ofynnol, a'r diweddariadau i amserlenni dilynol wedi nodi bod gweithredu'r gallu hyfforddi ar "gyfaint llawn" trwy gydol 2022 er mwyn osgoi cwmpo ar ei hôl hi ar y niferoedd sy'n ofynnol. Mae efelychwyr hyfforddiant stadler yn cael eu hadeiladu. Mae'r efelychydd CAF ar fin digwydd.

Mae atgyweirio pont Adam Street ac ailagor y llinellau trwy Heol y Frenhines sydd wedi'u blocio o ganlyniad yn parhau i fod yn eitem llwybr hanfodol ar gyfer newidiadau amserlen CVL Mai 2022. Bellach mae gan Seilwaith Amey Cymru raglen fanwl a fyddai'n gweld atgyweiriadau'n cael eu cwblhau ym mis Ebrill 2022. Nodwyd nad yw hyn yn gadael fawr o arian wrth gefn.

[REDACTED]

5. Cyfrifon Rheoli

Ymunodd Stephanie Raymond â'r cyfarfod.

Nododd y Bwrdd yr Adolygiad Cyllid ar gyfer Cyfnod 6 y Rheilffyrdd. Roedd angen cymhorthdal gweithredu £19.4m, £3.6m yn llai na'r gyllideb, yn bennaf oherwydd costau gweithredu net is a gafwyd ynghyd â dibrisiant net ffafriol a gofnodwyd.

Roedd refeniw teithwyr yn £8.1m, £0.5m yn ffafriol i'r gyllideb o ganlyniad i hawddfreintiau parhaus mewn cyfyngiadau COVID-19. Mae refeniw hyd at 70.9% o'r cyfartaledd cyn COVID-19. [REDACTED]

[REDACTED]. Roedd angen cymhorthdal Capex £5.1 m, £0.1 m yn llai na'r gyllideb gyda gwariant mewn cyfnod yn ymwneud yn bennaf â chyflwyno fflyd newydd ac adnewyddu'r fflyd bresennol.

Nododd y Bwrdd y fersiwn wedi'i diweddarau o'r gyllideb ddiwygiedig ar gyfer 2021-22 yn seiliedig ar gyfrifon Cyfnod 6. Cymeradwyodd y Bwrdd y gyllideb ddiwygiedig gan nodi ei fod yn amcangyfrif o'r canlyniad mwyaf tebygol ar gyfer y flwyddyn yn seiliedig ar yr wybodaeth sydd bellach ar gael ac felly'n dibynnu ar adfer refeniw ac wedi'i gyfyngu gan ffactorau eraill fel y gallu i ragfynegi effeithiau tymhorol.

Dywedwyd wrth y Bwrdd, ar sail y gyllideb ddiwygiedig, bod cais wedi'i wneud i Lywodraeth Cymru am gyllid ychwanegol ar gyfer 2021-22 yn cynnwys £53m i fynd i'r afael â diffygion refeniw sy'n deillio o COVID-19; ac £19m o gyllid cyfalaf.

Hysbyswyd y Bwrdd bod sawl hawliad gyda Network Rail o 2020 yn parhau i fod heb eu talu a bod hawliadau ar gyfer 2021 yn cynyddu. Er bod Network Rail wedi rhoi rhywfaint o sicrwydd yr ymdrinnir â'r rhain, mae'r angen i ddwysáu yn parhau ac mae angen cyfarfod â Network Rail i drafod materion o bwysigrwydd strategol. **[Action Jeremy Morgan to check on status of letter to Network Rail]**.

Trafododd y Bwrdd y risgiau ynghylch prisio ynni a chawsant wybod am gontract tanwydd sydd eisoes ar waith tan fis Mawrth 2023 sydd ar hyn o bryd yn gweithio o blaid y Cwmni. Atgoffwyd y Bwrdd y bydd angen i'r broses gaffael ar gyfer ynni CVL ddechrau'r flwyddyn nesaf, ond gallai fod cyfle i edrych yn ôl ar drefniadau presennol y diwydiant rheilffyrdd.

Gadawodd Stephanie Raymond y cyfarfod.

6. Diweddariad masnachol

Roedd y twf parhaus o bryd i'w gilydd yn nifer y teithwyr a'r refeniw a gyflwynwyd yng Nghyfnod 6 yn cynrychioli'r canlyniad cyfnodol cryfaf a gyflawnwyd ers dechrau'r pandemig COVID. Nododd y Bwrdd mai dim ond i 32-41% o lefelau cyn-COVID y mae teithio busnes/cymudwyr wedi'i adfer yn genedlaethol, o'i gymharu â marchnadoedd hamdden sydd bellach wedi dychwelyd i 92% o'r lefelau cyn-COVID.

Cafwyd perfformiad calonogol ar draws sawl dangosydd strategol gyda'r gyfran Tocynnau Clyfar yn parhau i dyfu a chost gwerthu yn parhau i ostwng. Yn wahanol i gyfnodau blaenorol, mae'r defnydd o arian parod wedi cynyddu ychydig o ran cyfnod i gyfnod ond mae'n parhau i fod ymhell islaw'r lefelau cyn-COVID.

Mae cyfraddau sganio ar y trên wedi gwella'n sylweddol yng Nghyfnod 6 (i 31.6%), sy'n cynrychioli'r lefel sganio uchaf erioed a gyflawnwyd ar y rhwydwaith. Mae teithio heb docynnau (11.5%) a refeniw mewn perygl (9.2%) wedi lleihau o gyfnod i gyfnod, ac amcangyfrifir bod ychydig o dan £0.75m wedi'i golli yng Nghyfnod 6 o ganlyniad i deithio heb docynnau ar draws y rhwydwaith.

Nododd y Bwrdd fod adferiad CVL ar ei hôl hi o'i gymharu â gweddill y rhwydwaith a dywedwyd wrthynt fod hyrwyddiadau teithio cymhellant yng nghamau cynnar eu datblygiad.

Trafododd y Bwrdd yr adolygiad prisiau sydd ar ddod. Cynhaliwyd trafodaethau cychwynnol gyda Llywodraeth Cymru ar ei safbwynt polisi, ond nid oes penderfyniad wedi'i wneud eto ac mae amryw o opsiynau yn cael eu hystyried. Hysbyswyd y Bwrdd bod modelu senario wedi'i gynnal ac y byddai'n cael ei rannu [David O'Leary i'w weithredu].

9. Opsiynau lleoli stoc treigl CVL

Trafododd y Bwrdd faterion yn ymwneud â gostyngiad mewn capasiti ar rai rhannau o'r llwybrau pan fydd trenau Dosbarth 769 sy'n rhedeg rhwng Rhymni a Phenarth ar hyn o bryd yn cael eu disodli gan drenau Dosbarth 231/756 Stadler Flirt. Mae dadansoddiad a modelu diweddar yn awgrymu na fydd hyn yn broblem, ond mae amryw opsiynau ar gael os oes angen.

Derbyniodd y Bwrdd argymhelliad i ymestyn gwasanaeth Penarth i Gaerffili yn y dyfodol i Bargoed os oes angen. Nododd y Bwrdd na fydd hyn yn datrys y diffyg tymor hwy mewn capasiti a chydabu mai'r opsiwn ar gyfer datrysiad chwe char; neu ddatrysiad chwe char ac ymestyn gwasanaeth Penarth i Gaerffili yn y dyfodol i Bargoed yw'r ateb cyffredinol mwyaf addas i fater capasiti yn y dyfodol ar linell Rhymni. Derbyniodd y Bwrdd hefyd argymhelliad i ailasesu'r mater yn flynyddol ar ôl cael rhagolygon galw wedi'u diweddarau; a bod gwaith pellach yn cael ei wneud i ddilysu datrysiad ASDO/CSDE fel dull o liniaru gwariant ar wella seilwaith. Derbyniodd y Bwrdd argymhelliad na fyddai unrhyw opsiynau wedi'u rhaglennu i'w cyflwyno cyn 2024 er mwyn osgoi risg i gyflawni'r amserlen wladwriaeth derfynol CVL-Metro sy'n hanfodol i ddarparu capasiti digonol yn 2024.

Daeth y Cadeirydd â'r cyfarfod i ben a diolchodd i bawb am ddod ac am eu cyfraniadau.