



Dyddiad cyhoeddi: 4 Tachwedd 2019

Diolch i chi am eich ceisiadau Deddf Rhyddid Gwybodaeth ar 7 ac 16 Hydref 2019. Roeddech wedi gofyn am yr wybodaeth ganlynol:

- **A yw llawer o'r gorsafoedd newydd wedi cael eu canslo? (Roedd Ystad Trefforest a Gabalfa wedi cael eu cadarnhau, ond dydyn nhw ddim i'w gweld erbyn hyn. Mae Llan-wern a Meisgyn wedi diflannu hefyd, ond doedd dim dyddiad wedi'i osod yn flaenorol).**
- **Mae Glynebwy wedi newid i drenau diesel-trydan aml-uned (DEMU) fel uned Tyniant, yn hytrach na threnau diesel aml-uned (DMU) fel y dangoswyd yn flaenorol. Ai newid o ran yr unedau tyniant neu'r seilwaith sydd wedi arwain at hyn, o ystyried bod Maesteg yn dal yn ymddangos fel trenau diesel aml-uned?**
- **Sut bydd y capasiti presennol yn cael ei gynnal neu ei gynyddu wrth ystyried sylwadau James Price? Yn ei lythyr, mae'n dweud bod y trenau newydd yn helpu i gynyddu'r capasiti ar gyfer Digwyddiadau Mawr. Ond yn y cyfarfod, dywedwyd na fydd unedau Flirt yn gallu gweithredu mewn fformat dwbl pan nad yw'r platfformau'n ddigon hir, a dydy'r nifer a archebwyd prin yn ddigon ar gyfer y gwasanaeth?**
- **Ydy'r trenau newydd ar gyfer y Cambrian, y Mers a Gogledd Cymru wedi cael eu dal yn ôl am flwyddyn tan 2022, fel y mae'r llinell amser newydd yn dangos?**
- **Ydy'r cynllun i gyflwyno 4 trên yr awr ar gyfer Blaenau'r Cymoedd wedi cael ei ddal yn ôl am flwyddyn tan 2023, fel y mae'r llinell amser newydd yn dangos?**
- **O ystyried 3, ydy hyn yn golygu bod y tramiau/trenau newydd wedi cael eu dal yn ôl am flwyddyn tan 2023, fel y mae'r llinell amser newydd yn dangos?**
- **Fydd yr orsaf newydd yng Nghaerdydd wedi agor erbyn 2024, neu ydy hyn hefyd wedi cael ei ddal yn ôl tan 2025 ac wedi hynny, oherwydd mae hyn wedi cael ei dynnu oddi ar y llinell amser ddiweddaraf hyd at 2025?**
- **Oes gennych chi ryw syniad pryd y bydd trenau Class 769 yn dechrau cael eu defnyddio?**
- **Beth yw hyd yr eithriad mae Trafnidiaeth Cymru wedi gwneud cais amdano ar gyfer defnyddio'r trenau Pacer y tu hwnt i 2020?**

Mae eich cais wedi cael ei ystyried yn unol â gofynion y Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth. Gallwn gadarnhau bod gennym ni'r wybodaeth roeddech wedi gofyn amdani.

Rydym wedi bwrw golwg dros eich dadansoddiad o gapasiti unedau, ac wedi ei gymharu â'n dadansoddiad ein hunain, sydd wedi'i nodi isod yn **Atodiad 1**.

Mae'n briodol i ni sôn bod y dadansoddiad rydych chi wedi'i ddarparu yn cymharu â phob math o uned fel petai'n rhedeg 6 cherbyd, ac nid dyna yw'r sefyllfa ar hyn o bryd. Felly, fe welwch fod ein dadansoddiad ni'n defnyddio ffurfiant 4 cerbyd i gymharu.

Rydym yn cydnabod bod ein dadansoddiad yn seiliedig ar ffigurau a gyflwynwyd yn 2017. Rydym yn bwriadu cadarnhau'r ffigurau hyn gyda modelau a data mwy diweddar a dibynadwy ar gyfer nifer y teithwyr, wrth i'r data hwnnw ddod ar gael.

Rydym yn gweithio ar gynlluniau cyfathrebu ar gyfer y prosiect Metro, ac yn croesawu'r adborth rydych chi ac erail wedi'i gyflwyno hyd yma. Cafodd y map Metro ei ddiweddarau'n ddiweddar er mwyn adlewyrchu'r cynigion diweddaraf, ac mewn ymateb i adborth ynghylch eglurder yr wybodaeth a ddarparwyd.



Rydym eisiau sicrhau'r gorau i'n cwsmeriaid a'n rhanddeiliaid. Felly, rydym yn parhau i weithio gyda'r grwpiau hyn a'n partneriaid cyflawni – gan gynnwys awdurdodau lleol – wrth i'n dyluniadau ar gyfer y Metro ddatblygu, ac wrth i wybodaeth newydd ddod i'r amlwg.

I ymateb i rywfaint o'ch ymholiadau penodol:

- Roedd y map gwreiddiol yn dangos gwelliannau i'r seilwaith a cherbydau yn y dyfodol a fydd yn cael eu cyflwyno erbyn 2023. Roedd hefyd yn dangos gorsafoedd newydd, gan gynnwys Gabalfa, Llan-wern a Meisgyn. Fodd bynnag, does dim ymrwymiad i gwblhau'r gorsafoedd hyn o fewn yr amserlen a welir ar y map, a doedd hyn ddim yn glir o'r blaen. Mae'r tair gorsaf hyn ar wahanol gamau cynnar yn eu datblygiad, ond does dim disgwyl iddyn nhw fod yn weithredol erbyn 2023.
- Adleoli gorsaf Ystad Trefforest yw'r bwriad yn hytrach na chreu 'arhosfan newydd', ac rydym wedi cael adborth nad oedd hyn yn glir, a dyna pam rydym wedi diweddarau'r wybodaeth yma.
- Cafodd rheilffordd Glynebwy ei newid i adlewyrchu'r unedau Stadler Flirt rydym yn bwriadu eu defnyddio ar y rheilffordd, sy'n drenau diesel-trydan aml-uned. Eglurhad yw hwn yn hytrach na newid, gan fod y fersiwn gynharach o'r map yn dangos llinell werdd (ar gyfer trenau diesel aml-uned).
- Rydym wrthi'n trafod â Chyngor Sir Caerdydd ynghylch cyflawni gorsaf Bae Caerdydd, wrth aros am ganlyniad papur gwyn y Cyngor ar drafnidiaeth¹.

O ran y cerbydau, dydyn ni ddim yn ymwybodol o unrhyw oedi ar hyn o bryd cyn cyflwyno'r trenau newydd, ac yn sgil hynny, does dim un o'r dyddiadau ar gyfer dechrau defnyddio'r trenau wedi newid. Rydym yn bwriadu rhedeg 4 trên yr awr ar reilffyrdd Treherbert, Aberdâr a Merthyr yn ystod 2022, ac ar reilffordd Rhymni o fis Rhagfyr 2023 ymlaen.

Rydym yn dal i ymgynghori â phartneriaid yn y diwydiant ynghylch hyd yr eithriad ar gyfer trenau Pacer. Byddwn yn gallu rhoi rhagor o wybodaeth ar ôl i'r trafodaethau hyn ddod i ben. Gallwn eich sicrhau ein bod wedi ymrwymo i roi'r gorau i ddefnyddio trenau Pacer cyn gynted â phosib, gan gydnabod ar yr un pryd bod angen sicrhau capasiti i'n cwsmeriaid. Rydym yn rhagweld y bydd y trenau 769 yn dechrau cael eu defnyddio yn fuan yn 2020.

Bydd ein cynlluniau manwl ar gyfer digwyddiadau arbennig yn dod i'r amlwg wrth i ni gwblhau ein dyluniadau i drawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd. Mae Gwasanaethau Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru wedi creu tîm pwrpasol a fydd yn ystyried gofynion ac yn paratoi cynlluniau ar gyfer y gwasanaeth a ddarperir yn ystod digwyddiadau arbennig.

Byddwn ni'n dal i ddiweddarau ein deunyddiau cyfathrebu (gan gynnwys mapiau a'r cynnwys ar y wefan) yn ôl yr angen ac fel y bydd yn briodol, ac yn unol â'n cynlluniau cyfathrebu.

Yn gywir

Trafnidiaeth Cymru

¹ Mae '[Papur Gwyrdd Cyngor Caerdydd ar Drafnidiaeth ac Aer Glân](#)' – a gyhoeddwyd yn 2018 – yn dweud y bydd 'canlyniadau'r ymgynghoriad [y papur gwyrdd] yn cael eu defnyddio, ochr yn ochr â chyfeiriad cliriach gan Lywodraeth Cymru ac unrhyw astudiaethau dichonoldeb ar Ardaloedd Aer Glân, canlyniadau o Bapur Gwyrdd yr Economi a phenodi gweithredwr Metro De Cymru, i lywio datblygiad Papur Gwyn ar Drafnidiaeth ac Aer Glân, i'w gyhoeddi yn yr hydref'.



Atodiad 1: Dadansoddiad o'r capasiti

Mae'r tabl canlynol yn cymharu'r gwasanaethau rhwng Rhymini a Chaerdydd yn ystod cyfnodau prysuraf y gwasanaeth. Mae'r ffigurau yma'n cymryd yn ganiataol mai trenau Class 769 fydd yn cael eu defnyddio ar gyfer pob gwasanaeth yn ystod y cyfnodau prysuraf ym mis Rhagfyr 2022.

Cyfnodau prysuraf y bore	Capasiti Amserlen Rhag 22		Capasiti Amserlen Rhag 23		Nifer y Gwasanaethau		Rhag 22 – Rhag 23 Gwahaniaeth	
	Cyfanswm	Yn Eistedd	Cyfanswm	Yn Eistedd	Rhag-19	Rhag-23	Cyfanswm	Yn Eistedd
Bargoed – Caerffili	3,360	1,734	2,550	1,134	6	6	-24.1%	-34.6%
Caerffili – Caerdydd	3,360	1,734	3,507	1,557	6	9	4.4%	-10.2%
Penarth – Caerdydd	2,228	1054	1,914	846	6	6	-14.1%	-19.7%

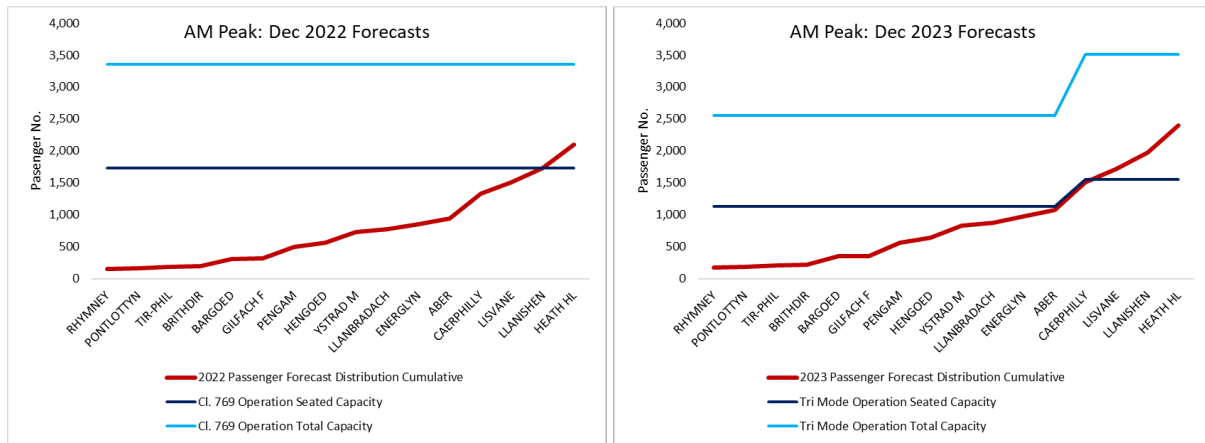
Cyfnodau prysuraf y prynhawn	Capasiti Amserlen Rhag 22		Capasiti Amserlen Rhag 23		Nifer y Gwasanaethau		Rhag 22 – Rhag 23 Gwahaniaeth	
	Cyfanswm	Yn Eistedd	Cyfanswm	Yn Eistedd	Rhag-19	Rhag-23	Cyfanswm	Yn Eistedd
Caerffili – Bargoed	5,040	2,601	3,825	1,701	9	9	-24.1%	-34.6%
Caerdydd – Caerffili	5,040	2,601	5,420	2,406	9	14	7.5%	-7.5%
Caerdydd – Penarth	3,459	1602	2,871	1269	8	9	-17.0%	-20.8%

Ffigur 1: Cymharu capasiti Rhag 19 – Rhag 23

Mae hyn yn dangos bod cyfanswm y capasiti wedi lleihau rhwng Rhymini/Bargoed a Chaerffili, ac wedi cynyddu ychydig bach rhwng Caerffili a Chaerdydd yn ystod cyfnodau prysuraf y bore a'r prynhawn.

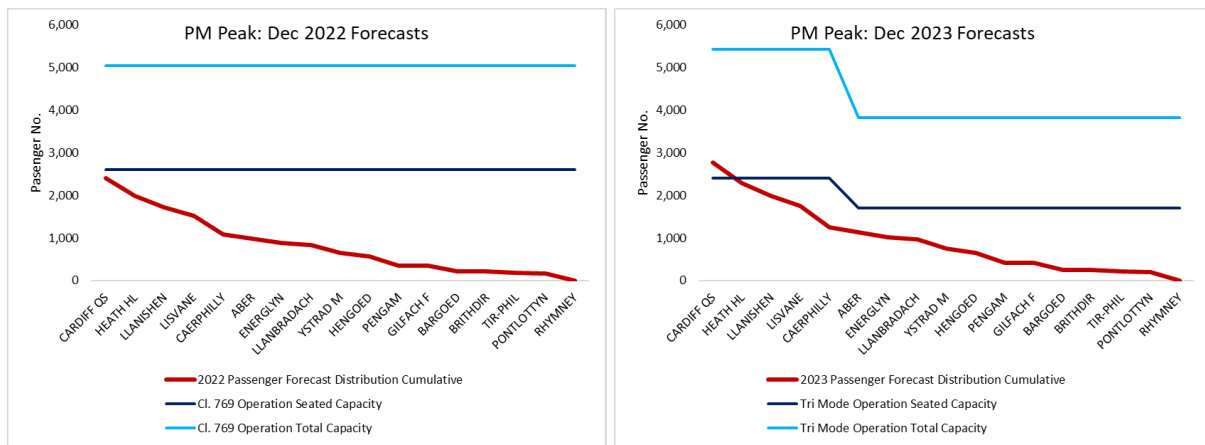
Rydym yn gweld bod y capasiti wedi lleihau'n sylweddol ar reilffordd Penarth, o ran y cyfanswm a'r nifer sy'n eistedd. Fodd bynnag, gallwn briodoli hynny i'r ffaith ein bod yn darparu mwy o gapasiti nag sydd angen ar y llwybr yma ar hyn o bryd. Rydym yn gwneud hynny am fod gwasanaethau Penarth yn cael eu ffurfio ar sail y gwasanaethau o Rymni yng Nghaerdydd ar hyn o bryd, a fydd yn rhedeg fel unedau Class 769. Bydd y gweithrediadau'n newid o fis Rhagfyr 2023 ymlaen, a bydd gwasanaethau Penarth yn cael eu ffurfio ar sail gwasanaethau Coryton, a'u rhedeg gyda threnau tri-modd â thri cherbyd. Er bod hyn yn lleihau'r capasiti, dylai fod yn ddigon ar gyfer y galw ar y rheilffordd yma.

[parhad...]



Ffigur 2: Llwyth Teithwyr Rhymni – Caerdydd yn ystod cyfnodau prysuraf y bore

Yn ystod cyfnodau prysuraf y bore gallwn weld – a thybio bod y rhagolygon yn gywir – y bydd teithwyr ym mis Rhagfyr 2022 sy'n mynd ar y trê'n yn Llanisien, ac mewn gorsafoedd i'r gogledd o'r fan honno, yn gallu cael sedd. Byddai teithwyr o orsaf Lefel Uchel y Mynydd Bychan yn sefyll, gyda digonedd o le. O fis Rhagfyr 2023 ymlaen, wrth i unedau tri-modd gael eu cyflwyno, byddai teithwyr sy'n dod ar y trê'n yng Nghaerffili ac mewn gorsafoedd i'r gogledd o'r fan honno yn gallu cael sedd, a byddai teithwyr o orsafoedd ar ôl hynny yn sefyll.



Ffigur 3: Llwyth Teithwyr Caerdydd – Rhymni yn ystod cyfnodau prysuraf y prynhawn

Yn ystod cyfnodau prysuraf y prynhawn, mae'r data'n awgrymu y byddai trenau Class 769 yn darparu digon o seddi i'r holl deithwyr o orsaf Caerdydd Heol y Frenhines ym mis Rhagfyr 2022. O 2023 ymlaen, gyda'r unedau tri-modd, bydd teithwyr yn sefyll rhwng gorsaf Caerdydd Heol y Frenhines a Lefel Uchel y Mynydd Bychan.