

Cynllun Strategol y Diwydiant Cyfan

Adroddiad Ymateb i Alwad am Dystiolaeth

Mehefin 2022

Rhagair

Mae creu strategaeth reilffyrdd hirdymor gyntaf o'i bath ym Mhrydain yn dasg uchelgeisiol, wedi'i gwreiddio mewn awydd sylfaenol i ni greu rheilffordd symlach a gwell i bawb ym Mhrydain.

Fis Mai diwethaf, cyhoeddodd y llywodraeth ei chynlluniau ar gyfer y diwygiad mwyaf i'r rheilffordd mewn tri degawd drwy gyhoeddi Cynllun Williams-Shapps ar gyfer Rheilffyrdd. Y sylfaen ar gyfer y diwygiadau hyn, a fydd yn dod â thrac a thrên at ei gilydd, yw creu corff cenedlaethol newydd, Great British Railways. Mae'r Cynllun Rheilffyrdd hefyd yn comisiynu strategaeth 30 mlynedd ar gyfer y rheilffordd, gan bennu'r cyd-destun strategol a'r blaenoriaethau allweddol ar gyfer y sector, a gaiff eu datblygu ar gyfer Gweinidogion gan Great British Railways.

Rydym ni wedi bod yn awyddus i ddysgu gwersi'r gorffennol wrth i ni barhau â'r gwaith o ddatblygu fersiwn gyntaf y strategaeth, sef Cynllun Strategol y Diwydiant Cyfan. Rhaid iddo beidio â bod yn rhestr uchelgeisiol o gynlluniau buddsoddi, a rhaid i ni, fel mae'r Cynllun Rheilffyrdd yn ei gydnabod, fod yn ymgynghorol ac yn gydweithredol drwy gydol y broses ddatblygu.

Ym mis Rhagfyr, lanswyd galwad am dystiolaeth, ochr yn ochr â'r Adran Drafnidiaeth, i gasglu mewnwelediadau a data ystyrion o ystod mor eang â phosibl o randdeiliaid. Gofynnwyd i ymatebwyr ddarparu tystiolaeth yn seiliedig ar bum amcan strategol allweddol, a osodwyd gan y llywodraeth i'r diwydiant reilffyrdd eu cyflawni: diwallu anghenion cwsmeriaid, sicrhau cynaliadwyedd ariannol, cyfrannu at dwf economaidd, cefnogi ffyniant bro a chysylltedd, a sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol.

Fe wnaethom estyn allan at ystod eang o sefydliadau ac arbenigwyr, gan gwrdd â mwy na 400 o randdeiliaid a derbyn 307 o ymatebion. Mae'r dystiolaeth a gasglwyd, sydd wedi'i grynhoi yn yr adroddiad hwn, yn rhoi cipolwg o bob rhan o'r sector cyhoeddus a'r sector preifat.

Daeth rhai themâu clir i'r amlwg o'r ymatebion, megis pwysigrwydd datgarboneiddio, hygyrchedd a gwasanaeth cwsmeriaid; cyfraniad y rheilffyrdd at 'ffyniant bro' ac integreiddio â mathau eraill o drafnidiaeth; yr angen am lawer mwy o effeithlonrwydd; a chydabyddiaeth nad rheilffyrdd yw'r ateb bob amser.

Roedd llawer o sefydliadau'n cydnabod bod cynaliadwyedd ariannol yn greiddiol i lwyddiant reilffyrdd yn y dyfodol. Nid oes amheuaeth y bydd hyn yn arwain at ddewisiadau anodd a sgyrsiau anodd, yn enwedig wrth i ni adfer yn dilyn y pandemig. Roedd hefyd yn amlwg bod diffyg tystiolaeth ar gael mewn rhai ardaloedd, sy'n adrodd ei stori ei hun am yr angen am gasglu a rhannu data yn y diwydiant reilffyrdd.

Mae deall barn ein rhanddeiliaid a chasglu tystiolaeth yn rhan ganolog o greu Cynllun Strategol y Diwydiant Cyfan. Hoffwn ddiolch i bawb a ymatebodd i'r alwad am dystiolaeth am rannu eu mewnwelediadau a'u tystiolaeth, ni fyddai'n bosibl datblygu a chyflwyno strategaeth 30 mlynedd ystyrion heb y rhain.

Mae'r heriau mae'r rheilffordd yn eu hwynebu heddiw yn sylweddol ond nid ydynt yn anorchfygol, ac edrychaf ymlaen at barhau â'r sgwrs wrth i ni weithio gyda'n gilydd i ddatblygu'r strategaeth hon a thrawsnewid y rheilffordd.

Andrew Haines

Tabl Cynnwys

Rhagair.....	2
Crynodeb gweithredol.....	5
Crynodeb o'r ymatebion.....	7
Y camau nesaf	10
Cyflwyniad.....	11
Diben yr alwad am dystiolaeth.....	11
Dull yr alwad am dystiolaeth	12
Ymateb i'r alwad am dystiolaeth.....	13
Demograffeg ymatebwyr.....	15
Strwythur a phwrpas y ddogfen hon	18
Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 1 – Amcanion Strategol ar gyfer y Diwydiant Rheilffyrdd Cyfan.....	19
Trosolwg o'r ymateb.....	19
Cymhwyso'r amcanion strategol i gyflawni'r Cynllun Strategol.....	21
Datblygu'r amcanion, goresgyn rhwystrau a gwneud cyfaddawdau.....	23
Llywio tueddiadau economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol hirdymor.....	25
Meithrin gwydnwch yn erbyn ansicrwydd amgylcheddol, ariannol, gwleidyddol a thechnolegol	26
Gwella integreiddio â'r system drafnidiaeth ehangach	28
Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 2 – Diwallu anghenion cwsmeriaid.....	31
Trosolwg o'r ymateb.....	31
Deall disgwyliadau cwsmeriaid yn well.....	32
Gwella cysur, dibynadwyedd ac amllder gwasanaethau i deithwyr.....	35
Darparu cyfleusterau trên a gorsafoedd deniadol	36
Darparu gwasanaethau hygyrch a fforddiadwy	37
Ehangu rôl cludo nwyddau	39
Defnyddio technoleg i wella profiad cwsmeriaid	41
Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 3 – Sicrhau cynaliadwyedd ariannol	43
Trosolwg o'r ymateb.....	43
Darparu rheilffordd fwy effeithlon.....	44
Sbarduno twf refeniw	49
Gwireddu potensial llawn y sector preifat.....	50
Cydbwysu cyllid y llywodraeth a refeniw teithwyr	51
Harneisio arloesedd a thechnoleg.....	54

Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 4 – Cyfrannu at dwf economaidd hirdymor	56
Trosolwg o'r ymateb.....	56
Rôl y rheilffordd wrth sbarduno gweithgarwch economaidd	58
Gwella rôl y diwydiant rheilffyrdd a'i gadwyn gyflenwi o fewn yr economi genedlaethol.....	61
Gwireddu manteision economaidd cludo nwyddau ar y rheilffyrdd	63
Gwneud rheilffyrdd yn ddigidol a harneisio datblygiadau technolegol.....	63
Gwella cysylltedd a chapasiti rheilffyrdd ledled y wlad	64
Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 5 – Ffyniant bro a chysylltedd	66
Trosolwg o'r ymateb.....	66
Grymuso arweinwyr a chymunedau lleol.....	67
Lledaenu cyfleoedd a gwella gwasanaethau cyhoeddus.....	69
Hybu cynhyrchiant, cyflog, swyddi a safonau byw	70
Adfer ymdeimlad o gymuned, balchder lleol a pherthyn	72
Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 6 – Sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol.....	74
Trosolwg o'r ymateb.....	74
Datgarboneiddio'r rheilffordd	75
Gwella'r rheilffordd i annog newid modd	78
Meithrin gallu i wrthsefyll newid yn yr hinsawdd.....	80
Gwella'r amgylchedd naturiol a bioamrywiaeth	83
Y camau nesaf	86
Datblygu'r Amcanion Strategol ar gyfer Rheilffyrdd	86
Y cwestiynau allweddol mae angen i ni eu hateb i ddatblygu'r Cynllun Strategol.....	86
Sut y byddwn ni'n defnyddio'r ymatebion i'r alwad am dystiolaeth	86
Ymgysylltu pellach â rhanddeiliaid a chyhoeddiadau	87
Atodiad 1	88

Crynodeb gweithredol

Hoffem ddiolch i bawb a gyflwynodd ymateb i'r alwad am dystiolaeth am eu hamser a'u parodrwydd i rannu eu barn, eu gwybodaeth a'u mewnwelediadau. Edrychwn ymlaen at barhau â'r sgwrs wrth i ni gymryd y camau nesaf i ddatblygu Cynllun Strategol y Diwydiant Cyfan.

Nododd Cynllun Rheilffyrdd Williams-Shapps (Cynllun Rheilffyrdd) yr angen am strategaeth hirdymor i bennu'r blaenoriaethau strategol allweddol ar gyfer rheilffyrdd dros y 30 mlynedd nesaf. Bydd Cynllun Strategol y Diwydiant Cyfan (y Cynllun Strategol) yn helpu i lywio penderfyniadau ar sut y gall y rheilffordd wella a chyfrannu at gymdeithas Prydain dros y tri degawd nesaf.

Bydd y rhai sy'n gwneud penderfyniadau yn elwa o'r darlun ehangach y bydd yn ei roi, a bydd cwsmeriaid, busnesau, y gweithlu, y gadwyn gyflenwi a buddsoddwyr i gyd yn elwa o'r sicrwydd a'r cydweithredu ehangach y bydd yn eu galluogi. Bydd yn fecanwaith allweddol y bydd Gweinidogion yn ei ddefnyddio i sicrhau bod y rheilffordd yn ymateb i flaenoriaethau cyhoeddus hirdymor, nid rhestr o brosiectau a buddsoddiadau y ceisir cyllid ar eu cyfer.

Gofynnwyd i Dîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr (GBRTT) ddatblygu'r gallu cynllunio strategol i arwain datblygiad y strategaeth, sydd bellach ar y gweill. Caiff y Cynllun Strategol, a gynhyrchir ar ran Gweinidogion, ei lunio gan amcanion strategol cenedlaethol hirdymor a bennir gan Lywodraeth y DU ar anghenion cwsmeriaid, cynaliadwyedd ariannol, twf economaidd, lefelu a chysylltedd a chynaliadwyedd amgylcheddol. Bydd hefyd yn ystyried amcanion a chynlluniau awdurdodau datganoledig ar gyfer y rhannau hynny o'r rhydwraith rheilffyrdd a'r diwydiant maen nhw'n gyfrifol amdanynt, yn enwedig Llywodraeth yr Alban a Chymru a chyrrff rhanbarthol a lleol.

Mae datblygu'r Cynllun Strategol yn ymdrech ar y cyd, gan ddefnyddio arbenigedd a mewnwelediad nid yn unig y sector rheilffyrdd ond hefyd y rhai y tu hwnt iddo. Rydym am iddo gael ei lywio gan gynifer o wahanol safbwyntiau â phosibl, i ddysgu o'r gwersi neu'r gorffennol ac i ymateb i heriau'r dyfodol. Am y rheswm hwnnw, datblygwyd yr alwad am dystiolaeth, yn seiliedig ar y pum amcan strategol allweddol a amlinellir uchod. Yr amcanion hynny, a fydd yn fframio'r Cynllun Strategol, fydd sylfeini oes reilffordd newydd Prydain – un â meddylfryd entrepreneuriaidd lle mae'r rheilffyrdd yn asgwrn cefn i system drafnidiaeth gyhoeddus lanach a gwyrddach sy'n cynnig gwell bargaen i gwsmeriaid a threthdalwyr, ac yn bartner wrth gyflawni uchelgeisiau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol.

Cefnogwyd yr alwad am dystiolaeth, a gynhaliwyd am wyth wythnos rhwng 9 Rhagfyr 2021 a 4 Chwefror 2022, gan raglen gynhwysfawr o ymgysylltu â rhanddeiliaid. Cyfarfuom â thros 420 o sefydliadau rhanddeiliaid mewn 30 o fforymau rhanddeiliaid, dau ddigwyddiad cadwyn gyflenwi rhithwir a digwyddiad bord gron, dan gadeiryddiaeth y Gweinidog Rheilffyrdd ar y pryd. Roedd y rhanddeiliaid hynny'n cynnwys ein partneriaid yn y diwydiant rheilffyrdd yr ydym wedi bod yn gweithio gyda nhw ar y Cynllun Strategol, megis y cwmnïau trenau a chludo nwyddau a grwpiau teithwyr, ond hefyd cynrychiolwyr o gyrff cwsmeriaid, y gadwyn

gyflenwi rheilffyrdd, grwpiau busnes, cyrff trafndiaeth is-genedlaethol, awdurdodau cyfun maer, rheilffyrdd cymunedol, sefydliadau teithio cynaliadwy, academyddion, melinau trafod, a grwpiau arloesi.

Fel y byddwch chi'n darllen yn yr adroddiad hwn, daeth rhai themâu clir i'r amlwg yn y 307 ymateb a gawsom: y rôl allweddol y dylai rheilffyrdd ei chwarae wrth ddatgarboneiddio'r rhwydwaith trafndiaeth ehangach, yr angen i wella hygyrchedd a'r gwasanaeth rydyn ni'n ei gynnig i gwsmeriaid (gan gynnwys integreiddio rheilffyrdd â mathau eraill o drafndiaeth), pwysigrwydd rôl y rheilffyrdd o ran ffyniant bro, yr angen am lawer mwy o effeithlonrwydd, a'r gydnabyddiaeth nad rheilffyrdd yw'r ateb bob amser. Cafwyd awgrymiadau ar sut y gallem leihau 'platio aur' ar reilffyrdd Prydain, defnyddio tir rheilffordd i ddarparu ynni'r haul i'r grid cenedlaethol, a safoni a rhannu data yn fwy effeithiol.

Cydnabuwyd bod angen gosod hynny i gyd, a llawer mwy, yn erbyn amgylchedd ariannol heriol iawn, lle mae costau wedi cynyddu. Fel diwydiant, rydym biliynau o bunnoedd yn y coch, gyda phrisiau gan deithwyr nad ydynt yn gyson ar hyd yn oed dri chwarter y lefelau cyn y pandemig. Mae'r pandemig hefyd wedi tanlinellu pwysigrwydd datblygu strategaeth 30 mlynedd ar gyfer rheilffyrdd sy'n gallu mynd i'r afael ag amgylchiadau sy'n newid, yn ogystal â thechnoleg sy'n datblygu. Ni ddylai fod amheuaeth ein bod, gyda'n gilydd, yn wynebu cyfres o opsiynau a dewisiadau anodd, yn ogystal â chyfle unigryw i ail-lunio'r ffordd mae'r rheilffordd yn darparu ar gyfer Prydain a'i phobl.

Y tu hwnt i themâu'r cwestiynau, awgrymodd nifer o ymatebion ddryswch ynghylch beth fydd y Cynllun Strategol. Roedd yn ymddangos bod rhai rhanddeiliaid yn rhagweld cynllun cyflawni manwl, yn hytrach na'r strategaeth hirdymor, lefel uchel 30 mlynedd a gaiff ei chynhyrchu. Rydym yn ystyried y ffordd orau o fynd i'r afael â hynny wrth i ni weithio i fodloni'r comisiwn ar gyfer y Cynllun Strategol a osodwyd yn y Cynllun Rheilffyrdd.

Cafwyd 80 y cant o'r ymatebion i'r alwad am dystiolaeth gan grwpiau a sefydliadau rhanddeiliaid. Roedd chwe chwestiwn, gyda chyfanswm o 19 o is-gwestiynau, a oedd yn cwmpasu chwe thema, i gyd yn cyd-fynd ag amcanion strategol y Llywodraeth ar gyfer rheilffyrdd. Rhoddodd dros 80 y cant o'r holl ymatebwyr ymateb i o leiaf un o'r cwestiynau. Darparodd dros hanner yr ymatebwyr (52 y cant) o leiaf un darn o dystiolaeth fel rhan o'u hymateb. Roedd hyn yn is na'r disgwyl ac ymddengys ei fod yn tanlinellu'r angen am safoni a rhannu data yn well yn y diwydiant rheilffyrdd y galwodd nifer o'n hymatebwyr amdano.

Mae'r adroddiad hwn yn rhoi crynodeb o'r ymatebion i'r alwad am dystiolaeth, gan gynnwys y rhai nad oedd tystiolaeth yn eu hategu. Maen nhw'n dangos ehangder a dyfnder yr ymatebion ac yn tynnu sylw at y themâu cyffredin a nodwyd ar gyfer pob un o'r cwestiynau a ofynnwyd. Nid yw'r adroddiad yn ymdrin â phob pwynt unigol a godwyd ond mae'n rhoi trosolwg cynhwysfawr o'r ymatebion a gafwyd. Yn y Cynllun Strategol ei hun, byddwn yn rhoi mwy o bwys i alw am ymatebion tystiolaeth a gefnogwyd gan ddata credadwy neu wybodaeth ansoddol wiriadwy.

Bydd y cyfoeth o wybodaeth mae ein rhanddeiliaid wedi'i rhannu â ni yn eu hymatebion galwad am dystiolaeth yn cael ei ddefnyddio i lywio'r gwaith o ddatblygu'r Cynllun Strategol a'r pum amcan strategol y bydd yn eu cefnogi. Bydd yr Adran Drafndiaeth a GBRTT hefyd yn defnyddio'r dystiolaeth i lywio'r cynlluniau a'r strategaethau eraill y byddwn ni'n eu datblygu wrth i ni weithio tuag at greu GBR.

Crynodeb o'r ymatebion

Cwestiwn 1 – Amcanion Strategol ar gyfer y Diwydiant Rheilffyrdd Cyfan

Roedd 89 y cant o'r ymatebwyr a oedd â sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 1 yn rhannu eu barn ar gymhwyso'r amcanion strategol ac roedd cefnogaeth gyffredinol i'r amcanion a chwmpas 30 mlynedd y Cynllun Strategol. Cafwyd nifer o awgrymiadau ar ffyrdd y gellid gwella'r amcanion, gan gynnwys cydnabod dibyniaethau rhwng yr amcanion, cynnwys amcanion pellach megis amcan 'pobl' (gweithlu) a chyfuno'r amcanion twf economaidd a ffyniant bro yn un.

Roedd rhai ymatebwyr yn cydnabod nad yw'r rheilffordd yn gallu 'gwneud popeth ar unwaith'. Awgrymwyd nifer o ffyrdd o reoli cyfaddawdau gan gynnwys adroddiadau tryloyw a gwell atebolrwydd, a dulliau o ddileu mesurau yn erbyn ei gilydd, gan gynnwys drwy broses arfarnu'r Canllawiau Arfarnu Trafnidiaeth (TAG).

Roedd cefnogaeth gref iawn i integreiddio'r rheilffyrdd yn well â'r system drafnidiaeth ehangach – rhywbeth yr awgrymodd llawer o ymatebwyr y gellid ei gefnogi drwy ddefnyddio a rhannu data a thechnoleg yn well. Dadleuwyd yn eang y gallai polisïau cynllunio strategol ehangach gefnogi hyn. Darparwyd tystiolaeth i gefnogi'r defnydd o ddata i ddatblygu mewnwelediadau ystyrlon i'r diwydiant.

Nododd ymatebwyr hefyd nifer o dueddiadau a allai effeithio ar y sector rheilffyrdd, gan gynnwys poblogaeth sy'n heneiddio, pwysigrwydd ac effaith gynyddol newid yn yr hinsawdd, a disgwyliaid newidiol cwsmeriaid. Nododd sawl ymatebydd hefyd yr ansicrwydd niferus yn y dyfodol y byddai angen i'r rheilffordd fod yn ymwybodol ohono wrth bennu cynlluniau hirdymor, gan gynnwys newid blaenoriaethau gwleidyddol, amgylcheddol ac economaidd.

Cwestiwn 2 – Diwallu anghenion cwsmeriaid

Tynnodd mwy na 70 y cant o'r ymatebwyr â sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 2 sylw at yr angen i ddeall disgwyliaid cwsmeriaid yn well. Roedd cefnogaeth gref i well monitro ac asesu anghenion cwsmeriaid, gyda rhywfaint o dystiolaeth yn cael ei darparu i ddangos yr angen am welliant ac i gefnogi'r defnydd o offer a mesurau presennol y gellid eu haddasu ar gyfer eu cymhwyso ar draws y diwydiant. Nodwyd y byddai gwell mynediad at ddata yn helpu i ddarparu tystiolaeth i lywio'r amcan hwn.

Soniodd llawer o ymatebwyr am yr angen i'r rheilffordd ddarparu gwasanaethau hygyrch a fforddiadwy er mwyn lleihau'r rhwystrau i deithio. Ystyriwyd hefyd bod gwasanaethau aml, cyfforddus a dibynadwy yn allweddol i gynnal a meithrin boddhad teithwyr.

Roedd cefnogaeth i ehangu rôl cludo nwyddau ar y rheilffyrdd, yn enwedig mewn perthynas â chadwyni cyflenwi yn y DU. Gwnaeth ymatebwyr sylwadau ar fanteision amgylcheddol ac economaidd symud nwyddau o'r ffyrdd a'r awyr i'r rheilffyrdd, a darparodd dystiolaeth i'w cefnogi. Awgrymwyd y gellid bodloni twf yn y galw drwy ddefnyddio capasiti rhwydwaith presennol yn fwy effeithlon a chreu capasiti ychwanegol.

Roedd y farn yn gymysg o ran cydbwysu'r galw am wasanaethau teithwyr a chludo nwyddau. Awgrymodd rhai ymatebwyr na ddylid ystyried gwasanaethau cludo nwyddau fel

llai o flaenoriaeth na gwasanaethau teithwyr, tra bod eraill yn glir na ddylai'r galw cynyddol am wasanaethau cludo nwyddau ddod ar draul gwasanaethau i deithwyr.

Cwestiwn 3 – Sicrhau cynaliadwyedd ariannol

Teimlai nifer o ymatebwyr fod y costau presennol sy'n gysylltiedig â'r rheilffyrdd, i drethdalwyr a chwsmeriaid, yn rhy uchel. Gwnaeth mwy na 60 y cant o'r ymatebwyr â sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 3 awgrymiadau ynghylch darparu rheilffordd fwy effeithlon. Cafwyd nifer o awgrymiadau o fesurau arbed costau posibl a gostyngiadau ym 'mhlatio aur' rheilffordd Prydain, rhai wedi'u hategu gan dystiolaeth o adroddiadau ac enghreifftiau o wledydd eraill. Roedd yr awgrymiadau'n cynnwys gwella arferion caffael, gwaith ar contract allanol, dulliau o leihau dyblygu a defnyddio systemau a thechnolegau newydd sy'n cael eu treialu yn y DU ar hyn o bryd.

Awgrymwyd y byddai sicrhau cynaliadwyedd ariannol yn gofyn am well defnydd o arbenigedd y sector preifat i gefnogi gwelliannau cynhyrchiant, hwyluso twf refeniw hirdymor, cynnig cyllid amgen ar gyfer gwelliannau i'r rhwydwaith a sicrhau arbedion cost. Roedd rhai ymatebwyr o'r farn bod rôl y gadwyn gyflenwi o ran lleihau costau'r diwydiant a sicrhau'r gwerth gorau am arian yn hollbwysig.

Nododd ymatebwyr yr heriau o gydbwyso buddsoddiad parhaus â galw cynyddol. Awgrymwyd symleiddio prisiau tocynnau, gwneud teithio ar y rheilffyrdd yn fforddiadwy a defnyddio cronfeydd cyllid amgen ochr yn ochr â chymorth y llywodraeth fel ffyrdd o reoli hyn.

Ystyriwyd bod harneisio arloesedd a thechnoleg a rhannu data'n well yn hanfodol i leihau costau gweithredu a gwella mentrau gwasanaethau cwsmeriaid (cynyddu refeniw drwy annog mwy o alw). Teimlai rhai ymatebwyr y dylid canolbwyntio ar unwaith ar ddenu cwsmeriaid yn ôl i'r rheilffyrdd yn dilyn y pandemig.

Cwestiwn 4 - Cyfrannu at dwf economaidd hirdymor

Roedd dros ddwy ran o dair o'r ymatebwyr gyda sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 3 (67 y cant) yn cydnabod rôl y rheilffyrdd o ran sbarduno gweithgarwch economaidd allanol, drwy ddarparu cysylltedd i ysgogi gweithgarwch economaidd, creu canolfannau economaidd o amgylch gorsafoedd, ac integreiddio'r rheilffordd yn well wrth gynllunio datblygu. Darparwyd tystiolaeth yn amlinellu sut y gall cyfleoedd buddsoddi yn y sector rheilffyrdd gefnogi datblygiad canolfannau rhanbarthol a galluogi cyfleoedd tai ac economaidd ymhellach, gan fanteisio ar y broses adfywio.

Awgrymwyd hefyd y gallai gwelliannau i wasanaethu canolfannau cyflogaeth ac addysg mawr yn well fod yn ffordd effeithiol o sbarduno twf economaidd. Nododd rhai ymatebwyr y manteision economaidd ychwanegol a ddeilliodd o wella cysylltedd cludo nwyddau ar y rheilffyrdd, gan dynnu sylw at rôl amrywiol cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn yr economi. Awgrymodd nifer fach o ymatebwyr, fodd bynnag, fod diffyg tystiolaeth ar hyn o bryd i ddangos yn union sut y gall rheilffyrdd gyfrannu at dwf economaidd ehangach.

Roedd llawer o'r ymatebion yn canolbwyntio ar fentrau penodol y gellid eu gweithredu i gefnogi'r rheilffordd yn well fel galluogwr twf, gan gynnwys gwella rôl y diwydiant rheilffyrdd a'i gadwyn gyflenwi o fewn yr economi a harneisio datblygiadau digidol a thechnolegol yn fwy effeithiol i hwyluso twf ac arloesedd.

Cwestiwn 5 – Ffyniant bro a chysylltedd

Roedd bron i 70 y cant o'r ymatebwyr â sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 5 yn rhannu eu barn ar rôl y rheilffyrdd o ran hwyluso gwell mynediad at gyflogaeth, addysg a chyfleoedd cymdeithasol. Awgrymwyd gwelliannau i gapasiti rheilffyrdd fel ffordd o gefnogi ffyniant bro, gyda rhai ymatebwyr yn dweud y dylid gwella capasiti ochr yn ochr â newidiadau eraill (gan gynnwys gwell addysg, mynediad at hyfforddiant a gwell integreiddio â dulliau trafndiaeth eraill) er mwyn gwireddu'r manteision yn llawn.

Nodwyd bod gwell cysylltedd rhwng canolfannau economaidd cenedlaethol a rhanbarthol yn bwysig mewn rhai ymatebion, tra nododd eraill fod cysylltedd rheilffyrdd gwael yn her benodol mewn ardaloedd gwledig. Awgrymwyd y dylai'r Cynllun Strategol ymgorffori argymhellion yr adolygiad o gysylltedd undebau er mwyn sicrhau bod manteision y rheilffordd yn cael eu hymestyn cyn belled ag y bo modd ar draws Prydain gyfan.

Teimlai llawer y byddai datganoli, gwell cydweithio ac ymgysylltu rhagweithiol ac ystyrion â rhanddeiliaid rhanbarthol a lleol, gan gynnwys ymgysylltu â'r gymuned, yn arwain at gynlluniau trafndiaeth sydd mewn sefyllfa well i ymateb i anghenion a heriau lleol. Ystyriwyd bod hyn yn grymuso arweinwyr a chymunedau lleol. Awgrymwyd y gallai hyn helpu i fanteisio i'r eithaf ar y cyfle i reilffyrdd alluogi adfywio lleol, ysgogi twf a sicrhau bod cynllunio hirdymor yn cyd-fynd â datblygiad y Cynllun Lleol, ac arwain at arbedion effeithlonrwydd.

Nododd rhai ymatebwyr rôl bosibl i gludo nwyddau ar y rheilffyrdd o ran ffyniant bro, gyda thystiolaeth yn cael ei darparu bod y rhan fwyaf o fanteision economaidd a chymdeithasol cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn cael eu gwireddu y tu allan i Lundain a'r De-ddwyrain. Darparwyd tystiolaeth hefyd i nodi sut mae'r sector cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn cyfrannu at dwf economaidd a chanlyniadau cymdeithasol, gan gynnwys llai o dagfeydd a gwelliannau i ansawdd aer.

Cwestiwn 6 - Sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol

Awgrymodd llawer o ymatebwyr (71 y cant) gyda sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 6 y gallai'r rheilffordd chwarae mwy o ran wrth ddatgarboneiddio'r rhwydwaith trafndiaeth gan gynnwys drwy gynyddu nifer y bobl a'r nwyddau sy'n teithio ar y rheilffyrdd, trydaneiddio'r rhwydwaith a harneisio cyfleoedd i gynhyrchu a defnyddio ynni glân.

Roedd cefnogaeth i symud oddi wrth ddefnyddio trenau diesel, gan gynnwys mewn perthynas â gwneud gwelliannau i allyriadau carbon ac ansawdd aer. Nododd llawer o ymatebwyr fod trydaneiddio yn rhan bwysig o ddatgarboneiddio'r rheilffordd a gwella ansawdd aer. Fodd bynnag, roedd rhai ymatebwyr yn cydnabod y costau uchel sy'n gysylltiedig â hyn, a bod gwerth am arian a goblygiadau ehangach seilwaith cysylltiedig hefyd yn ystyriaethau pwysig. Nododd rhai ymatebwyr hefyd gefnogaeth i atebion amgen i drydaneiddio llawn, gan nodi hydrogen, biodanwydd a batris fel ffynonellau pŵer amgen posibl. Darparwyd ystadegau allyriadau carbon a lleihau fel tystiolaeth o'r arbedion a ragwelwyd ar draws y gwahanol ymyriadau a restrir uchod.

Roedd rhai ymatebwyr o'r farn bod newid o'r ffyrdd a'r awyr i'r rheilffyrdd yn ddull tymor byr i ganolig effeithiol o ddatgarboneiddio'r system drafndiaeth. Fodd bynnag, awgrymwyd hefyd, wrth i deithio ar y ffyrdd ddatgarboneiddio ymhellach, y bydd 'budd' carbon y rheilffyrdd yn lleihau oni bai bod y rhwydwaith rheilffyrdd yn cael ei ddatgarboneiddio ymhellach. Nodwyd hefyd, er mwyn bod yn 'sero net', y byddai angen i'r rheilffordd gael gwared ar garbon wedi'i

yngorffori o'i gadwyn datblygu seilwaith, adeiladu a chyflenwi. Darparwyd canllawiau ac astudiaethau achos i ddangos arfer gorau ac fel dulliau o helpu i ymgorffori arferion cynaliadwy.

Cydnabuwyd yn gyffredinol fod yn rhaid i'r rheilffordd addasu i hinsawdd sy'n newid. Awgrymodd ymatebwyr fod angen monitro a rhagweld digwyddiadau tywydd eithafol yn well a'u heffaith ar y rhwydwaith rheilffyrdd, yn ogystal â buddsoddi mewn technoleg a seilwaith sy'n gallu gwrthsefyll yr hinsawdd.

Y camau nesaf

Mae'r cais am dystiolaeth a gyflwynir yn dangos y meddylfryd sylweddol sydd eisoes ar gael o bob rhan o'r diwydiant a rhanddeiliaid ehangach i'n helpu i lunio ein dull o gynllunio hirdymor. Mae hyn yn cynnwys llywio barn ar yr amcanion strategol a datblygu'r Cynllun Strategol, a chynlluniau a strategaethau eraill y byddwn ni'n eu datblygu wrth i ni weithio tuag at greu GBR a chwrdd â'r comisiwn ar gyfer y Cynllun Strategol a osodwyd yng Nghynllun Rheilffyrdd Williams-Shapps.

Bydd y Cynllun Strategol yn gosod cyfeiriad clir ar gyfer y rheilffyrdd i gefnogi blaenoriaethau cenedlaethol. Rhaid ei adeiladu ar ddeall manteision cymharol y rheilffyrdd i ddulliau trafndiaeth eraill a'u cysylltiadau â hwy. Rhaid i ni archwilio sut y gallai'r fantais hon newid dros amser o dan ragdybiaethau gwahanol a sicrhau y gellir addasu'r strategaeth a'i bod yn gallu gwrthsefyll dyfodol amgen i'r rheilffordd.

Roedd yr alwad am dystiolaeth yn gam cynnar tuag at sicrhau bod ystod eang o randdeiliaid o bob rhan o Brydain yn cael cyfle i lunio a llywio datblygiad y Cynllun Strategol. Byddwn yn parhau i ymgysylltu, drwy ein sianeli cyfathrebu a thrwy gyfarfodydd rheolaidd neu fforymau / gweithdai untro wrth i ni ddatblygu'r strategaeth dros weddill y flwyddyn. Bydd y dull hwn yn hanfodol i ddatblygiad llwyddiannus y Cynllun Strategol ac i'r gwaith ehangach o baratoi ar gyfer creu GBR.

Cyflwyniad

Diben yr alwad am dystiolaeth

Amlinellwyd cynlluniau uchelgeisiol Llywodraeth y DU i ddiwygio'r sector rheilffyrdd yng Nghynllun Rheilffyrdd, Williams-Shapps, ym mis Mai 2021. Roedd y Cynllun Rheilffyrdd yn cydnabod bod gan reilffyrdd rôl sylfaenol i'w chwarae o ran cefnogi nodau economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol ar gyfer Prydain, ac argymhellodd y dylid sefydlu sefydliad newydd, Great British Railways ('GBR'), a fydd yn dwyn ynghyd y system reilffyrdd gyfan i redeg y rhwydwaith er budd y cyhoedd.

Mae'r Cynllun Rheilffyrdd yn nodi y bydd GBR yn datblygu strategaeth 30 mlynedd ar gyfer y diwydiant reilffyrdd. Caiff y strategaeth hon ei fframio a'i sbarduno gan bum amcan strategol a bennwyd gan y llywodraeth. Bydd yr amcanion hynny'n sail i'r Cynllun Strategol, gan adlewyrchu bod yn rhaid i'r rheilffordd wasanaethu Prydain. Rydym yn cydnabod a byddwn yn ystyried amcanion a osodwyd a chynlluniau a wnaed gan awdurdodau datganoledig ar gyfer y rhannau hynny o'r rhwydwaith reilffyrdd a'r diwydiant maen nhw'n gyfrifol amdanynt, yn enwedig Llywodraeth yr Alban a Chymru a chyrrff rhanbarthol a lleol.

Gwelir crynodeb o'r pum amcan strategol ar uchelgais ar gyfer reilffyrdd yn nhabl 1.

Tabl 1 Amcanion Strategol

Amcanion Strategol	Uchelgais ar gyfer reilffyrdd
Diwallu anghenion cwsmeriaid	Diwallu anghenion teithwyr a chwsmeriaid cludo nwyddau yn y dyfodol drwy: <ol style="list-style-type: none"> Cynyddu gwerth am arian a gwella perfformiad, dibynadwyedd a chyfleustra'r reilffyrdd, Bodloni disgwyliadau aml-foddol a lleihau amser teithio o'r dechrau i'r diwedd, Cynnal rheilffordd ddiogel fel rhan o system drafnidiaeth ddiogel ac ehangu hygyrchedd.
Sicrhau cynaliadwyedd ariannol	Sicrhau bod reilffyrdd yn gynaliadwy yn ariannol, yn effeithlon ac yn rhoi gwerth am arian drwy'r canlynol: <ol style="list-style-type: none"> Lleihau costau i'r llywodraeth, Sicrhau cydbwysedd cynaliadwy o ran pris/ffi a chyllid gan y llywodraeth, a Cynyddu effeithlonrwydd gweithrediadau, rheoli asedau a buddsoddi cyfalaf – gan gyflawni ar amser ac o fewn y gyllideb.
Cyfrannu at dwf economaidd hirdymor	Sbarduno twf economaidd hirdymor drwy'r canlynol: <ol style="list-style-type: none"> Lleihau cyfanswm yr amser teithio a'r costau i ddefnyddwyr trafndiaeth, Cysylltu marchnadoedd llafur a gwireddu manteision cydgrynhoed, a Cysylltu lleoedd â marchnadoedd, buddsoddi'n uniongyrchol mewn sgiliau, arloesi a seilwaith digidol, mewnwthio buddsoddiad tramor a hwyluso'r agenda adeiladu tai a gwneud lleoedd.
Ffyniant bro a chysylltedd	Lleihau anghydraddoldeb rhanbarthol a gwella cysylltedd rhwng cymunedau drwy'r canlynol: <ol style="list-style-type: none"> Cyfrannu at dwf economaidd hirdymor mewn ardaloedd i gefnogi ffyniant bro,

Amcanion Strategol	Uchelgais ar gyfer rheilffyrdd
	b. Cyfrannu at fanteision cymdeithasol, o well cysylltedd, a c. Gwella cysylltedd teithwyr a chludo nwyddau ar y rheilffyrdd ar draws yr undeb.
Sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol	Cefnogi amcanion cynaliadwyedd amgylcheddol y llywodraeth drwy'r canlynol: a. Annog newid moddol trwy gynyddu atyniad rheilffyrdd, b. Darparu net-sero rheilffyrdd (tyniant a seilwaith), diogelu bioamrywiaeth a mynd i'r afael â llygredd aer, a c. Diogelu cysylltiadau trafniadaeth drwy fuddsoddi mewn addasu yn yr hinsawdd.

Ym mis Rhagfyr 2021, lansiodd GBRTT alwad am dystiolaeth i lywio'r gwaith o ddatblygu'r Cynllun Strategol. Bydd y cyflwyniadau a dderbynnir fel rhan o'r broses, yn ogystal â'r ymgysylltu ehangach a wneir â phartneriaid, yn hanfodol er mwyn sicrhau bod y Cynllun Strategol yn cael ei adeiladu ar sylfeini cadarn sy'n seiliedig ar dystiolaeth.

Drwy edrych yn ffres ac yn gynhwysfawr ar farn rhanddeiliaid ar reilffyrdd Prydain, roeddem yn bwriadu casglu ac ystyried ystod eang o dystiolaeth ar gyfraniad y rheilffyrdd i'r amcanion hirdymor a ddatblygwyd gan Lywodraeth y DU ar gyfer y Cynllun Strategol, er mwyn cysoni'r sector rheilffyrdd â gweledigaeth gyffredin.

Dull yr alwad am dystiolaeth

Lansiwyd yr alwad am dystiolaeth ar 9 Rhagfyr 2021 a bu'n rhedeg am wyth wythnos tan 4 Chwefror 2022. Gwahoddwyd ymatebwyr i ateb 19 o gwestiynau ar draws chwe thema o fewn yr alwad am dystiolaeth, pob un yn ymwneud â'r amcanion strategol a ddatblygwyd gan Lywodraeth y DU ar gyfer y rheilffordd. Gellid cyflwyno ymatebion drwy borth Citizen Space¹ penodol neu drwy e-bost. Roedd ffurflen ymateb strwythuredig ar gael ar gyfer ymatebion e-bost.

Y dull o ddadansoddi'r ymatebion

Darllenwyd yr holl ymatebion yn llawn a'u dadansoddi gan dîm dadansoddi penodol. Yn ogystal â gwaith y tîm, datblygwyd ffrâm cod ar gyfer pob cwestiwn ac is-gwestiwn, gyda geiriau ac ymadroddion allweddol yn ymwneud â'r is-gwestiwn wedi'u cynnwys fel codau. Roedd hyn yn galluogi i sylwadau mewn ymatebion gael eu grwpio'n themâu cyffredin. Cafodd unrhyw dystiolaeth a gyflwynwyd yn yr ymatebion ei chofnodi a'i dadansoddi ar y pwynt hwn hefyd. Mae Penodau 2 i 7 yn rhoi rhagor o fanylion am yr ymatebion i bob un o'r cwestiynau ac yn adrodd ar y themâu mwyaf cyffredin.

Ymgysylltu â rhanddeiliaid drwy gydol yr alwad am dystiolaeth

Er mwyn cefnogi'r alwad am dystiolaeth, datblygwyd a chynlluniwyd deunyddiau lansio a rhaglen allgymorth i greu ymwybyddiaeth a sicrhau bod ystod mor eang â phosibl o grwpiau a sefydliadau rhanddeiliaid yn cymryd rhan. Er mwyn llywio hyn, nodwyd grwpiau

¹ Mae Citizen Space yn blatfform digidol, a ddatblygwyd yn wreiddiol fel menter ar y cyd â llywodraeth y DU, fel cyfrwng i wella ymgynghori.

rhanddeiliaid targed a chynulleidfaoedd yn cwmpasu cyrff, o fewn a thu allan i'r sector rheilffyrdd, a oedd yn adlewyrchu cyrhaeddiad yr amcanion strategol a restrir yn Nhabl 1.

Yn ystod y lansiad, cysylltwyd â thua 750 o grwpiau a sefydliadau rhanddeiliaid, gan eu gwahodd i ymateb i'r alwad am dystiolaeth, a chyhoeddwyd e-bost atgoffa bythefnos cyn iddo gau. Cafodd datganiad i'r wasg, porth gwefan pwrpasol a fideo rhagarweiniol gan Arweinydd Tîm Pontio GBR, Andrew Haines, hefyd eu datblygu a'u cyhoeddi ar gyfer y lansiad ar 9 Rhagfyr. Arweiniodd y datganiad i'r wasg at tua 20 darn unigol o sylw yn y cyfryngau.

Ar 15 Rhagfyr, cynhaliodd y Gweinidog Rheilffyrdd ar y pryd drafodaeth bord gron gydag arbenigwyr o sectorau sy'n rhychwantu rheilffyrdd a thrafnidiaeth, busnes, technoleg ac arloesi, economeg, seilwaith a'r amgylchedd, gan eu gwahodd i roi eu barn ar amcanion hirdymor y rheilffordd a chymryd rhan yn yr alwad am broses dystiolaeth.

Ochr yn ochr â'r gweithgaredd lansiad, datblygwyd cynllun ymgysylltu â rhanddeiliaid rhagweithiol a chynhwysfawr i godi ymwybyddiaeth o'r alwad am dystiolaeth, ateb cwestiynau, meithrin cydberthnasau ac annog ymatebion o ansawdd uchel sy'n seiliedig ar dystiolaeth. Cyflwynodd y cynllun gymysgedd o sesiynau un-i-un gyda chyrrff dylanwadol y tu mewn a'r tu allan i'r sector, mynychu fforymau a chyfarfodydd presennol, ac ymateb i geisiadau gan rhanddeiliaid i fynychu cyfarfodydd.

Ym mis Ionawr a dechrau mis Chwefror, cyflwynodd GBRTT mewn 30 o gyfarfodydd, yn ogystal â nifer o sesiynau anffurfiol pan ofynnwyd amdanynt. Cynhaliodd GBRTT hefyd ddau ddigwyddiad cadwyn gyflenwi rhithwir ym mis Ionawr i gefnogi'r alwad am allgymorth dystiolaeth a chreu diddordeb ehangach. Roedd cyfanswm o dros 420 o sefydliadau rhanddeiliaid yn cymryd rhan yn ystod y cyfnod hwn, gan gynnwys grwpiau teithwyr, cyrff trafndiaeth is-genedlaethol, awdurdodau datganoledig, grwpiau busnes, grwpiau sy'n berchen ar reilffyrdd, cwmnïau trenau a chludo nwyddau, y gadwyn gyflenwi rheilffyrdd, sefydliadau teithio llesol a'r sectorau technoleg ac arloesi.

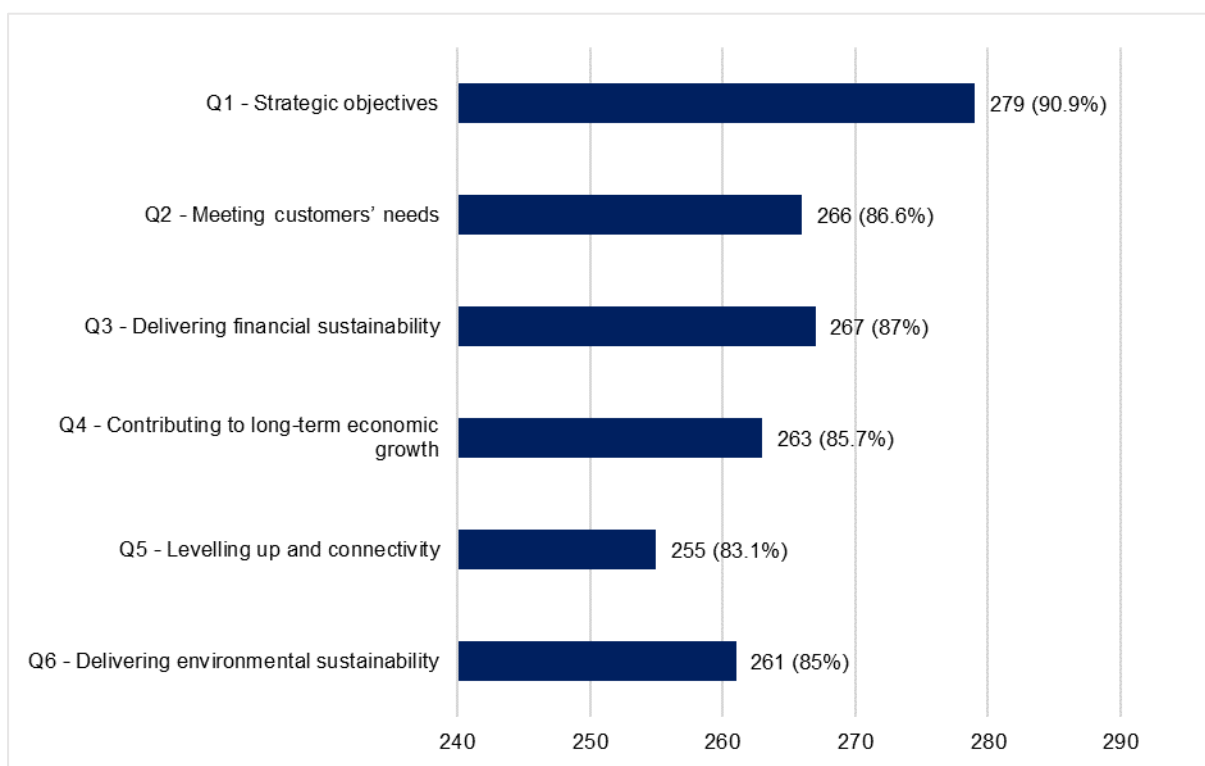
Ymateb i'r alwad am dystiolaeth

Cafwyd 307 o ymatebion i'r alwad am dystiolaeth, gyda 131 (43 y cant) wedi'u cyflwyno drwy Citizen Space a 176 (57 y cant) wedi'u derbyn drwy e-bost.

Cyfradd ymateb i gwestiynau

Ni ddefnyddiodd rhai ymatebwyr y ffurflen ymateb ond fe wnaethant sylwadau a phenderfynodd y tîm dadansoddi fod y rhain yn ymwneud â thema/themâu y cwestiwn. Mae Ffigur 1 isod yn dangos faint o ymatebwyr a wnaeth sylwadau yn ymwneud â phob thema cwestiwn.

Ffigur 1 Ymatebwyr yn rhoi sylwadau ar bob thema cwestiwn



Cafodd pob cwestiwn lefel uchel o ymateb, gyda mwy nag 80 y cant o'r ymatebwyr yn gwneud sylwadau ar bob thema cwestiwn. Y cwestiwn a gafodd y nifer fwyaf o ymatebion oedd Cwestiwn 1 (90.9 y cant) yn ymwneud â'r Amcanion Strategol ar gyfer y rheilffordd. Cwestiwn 5 (83.1 y cant) yn ymwneud â Ffyniant Bro a Chysylltedd, a gafodd y nifer lleiaf o ymatebion.

Fel rhan o'r alwad am dystiolaeth, anogwyd ymatebwyr i gyflwyno tystiolaeth i gefnogi eu hymateb. Cyflwynodd cyfanswm o 76 o ymatebwyr (25 y cant) dystiolaeth ochr yn ochr â'u hymateb. Cyfeiriodd llawer o ymatebwyr hefyd at dystiolaeth a dyfyniadau yn eu hymatebion i gwestiynau penodol i gefnogi eu hatebion. Cyfeiriodd cyfanswm o 52 y cant o'r ymatebwyr (159) at o leiaf un darn o dystiolaeth, boed fel tystiolaeth atodol neu o fewn eu hymateb. Roedd y mathau o dystiolaeth a ddarparwyd mewn ymatebion yn amrywio ar draws pob

cwestiwn, ond roedd tystiolaeth gyffredin yn cynnwys adroddiadau, papurau academaidd/ymchwil, gwefannau a dogfennau strategaeth neu bolisi.

Er ein bod yn glir yn yr alwad am dystiolaeth y byddem yn rhoi mwy o bwyslais ar ymatebion a gefnogwyd gan dystiolaeth, roedd nifer yr ymatebwyr a roddodd dystiolaeth yn is nag yr oeddem wedi'i ragweld. Roedd yn werth nodi bod llawer o'r ymatebion yn tynnu sylw at yr angen i safoni'r broses o gasglu data a bod mwy o rannu data ar draws y diwydiant rheilffyrdd. Yn yr ystyr hwn, mae'n ymddangos yn debygol, drwy ddatblygu diwylliant o rannu data'n well ac yn fwy agored, y byddem yn gallu cynyddu'n sylweddol y sylfaen dystiolaeth sydd ar gael i sefydliadau rheilffyrdd, ein rhanddeiliaid a'n cwsmeriaid.

Mae Tabl 2 isod yn rhoi crynodeb o nifer yr ymatebion a gyfeiriodd at o leiaf un darn o dystiolaeth/deunydd ychwanegol; adroddir ar hyn drwy gwestiwn.

Tabl 2 Tystiolaeth ymateb y cyfeirir ati yn ymateb thema pob cwestiwn

Cwestiwn	Nifer yr ymatebwyr a roddodd dystiolaeth	Cyfran yr ymatebwyr â sylwadau yn ymwneud â phob cwestiwn
1. Amcanion strategol	86	31%
2. Diwallu anghenion cwsmeriaid	49	18%
3. Sicrhau cynaliadwyedd ariannol	37	14%
4. Cyfrannu at dwf economaidd hirdymor	58	22%
5. Ffyniant bro a chysylltedd	56	22%
6. Sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol	47	18%

Demograffeg ymatebwyr

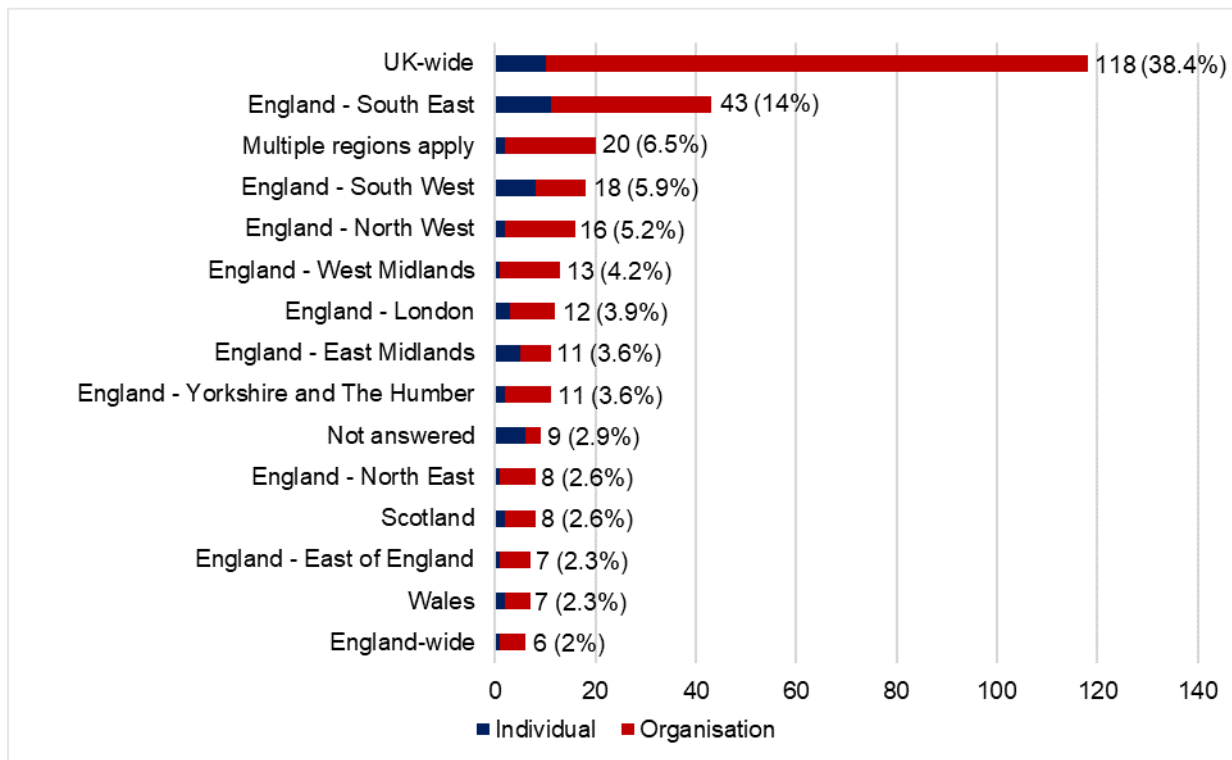
Gofynnwyd i ymatebwyr ddarparu gwybodaeth am nifer o nodweddion demograffig gan gynnwys a oeddent yn ymateb fel unigolyn neu ar ran sefydliad. Nodwyd cyfanswm o 250 (81 y cant) o ymatebion fel ymatebion ar ran sefydliad, tra bod 57 (19 y cant) o ymatebion gan unigolion.

Lleoliad yr ymatebwr

Cafwyd ymatebion o bob rhan o Brydain Fawr. Dylid nodi, mewn achosion lle nad wnaeth sefydliadau ddarparu eu lleoliad, bod y tîm dadansoddi wedi ateb hyn yn seiliedig ar yr atebion neu drwy ymchwilio i leoliad y sefydliad. Cafwyd nifer sylweddol o ymatebion gan sefydliadau neu unigolion a nodwyd fel rhai ledled y DU, 118 (38 y cant).

Yr ardal ddaearyddol gyda'r ail gyfran fwyaf o ymatebion oedd De-ddwyrain Lloegr gyda 43 o ymatebion (14 y cant). Mae Ffigur 2 yn rhoi crynodeb o leoliad yr ymatebwyr i'r alwad am dystiolaeth.

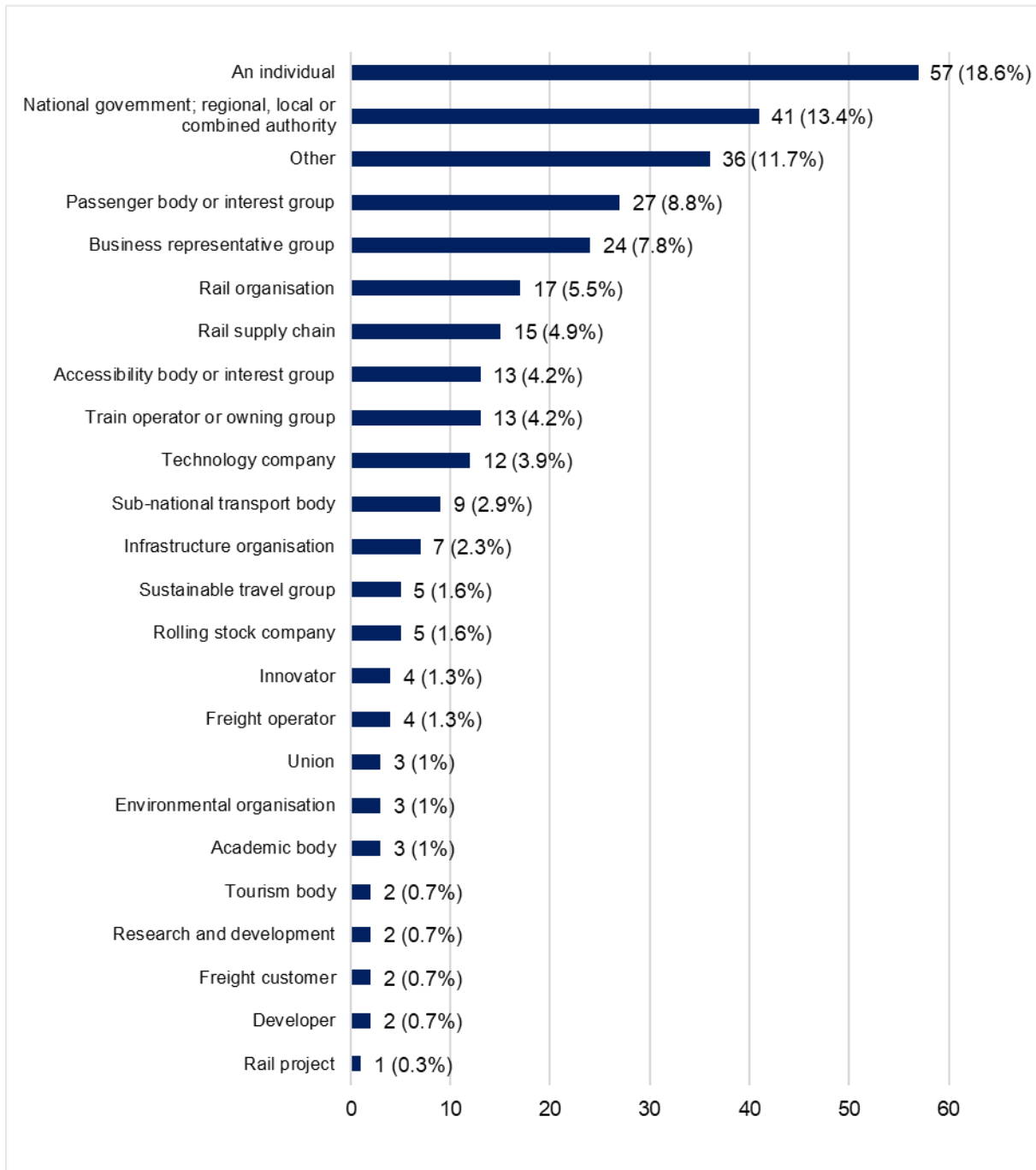
Ffigur 2 Lleoliad yr ymatebwyr



Math o randdeiliaid

Cyflwynodd ystod eang o randdeiliaid ymatebion i'r alwad am dystiolaeth, gan gynnwys y rhai o'r sector rheilffyrdd (e.e., gweithredwyr trenau a grwpiau sy'n berchen arnynt, cwmnïau cadwyn gyflenwi rheilffyrdd a cherbydau), a'r rhai y tu hwnt i'r sector rheilffyrdd (grwpiau busnes, sefydliadau amgylcheddol, sefydliadau seilwaith a grwpiau technoleg), yn ogystal â grwpiau teithwyr, llywodraethau cenedlaethol, awdurdodau rhanbarthol a lleol, sefydliadau ac undebau anllywodraethol, grwpiau buddiant, unigolion ac academyddion. Os na wnaeth y sefydliad nodi eu categori, cwblhawyd hyn gan y tîm dadansoddi. Mae Ffigur 3 yn cyflwyno dadansoddiad o ymatebwyr y sefydliad yn ôl grŵp rhanddeiliaid.

Ffigur 3 Ymatebwyr yn ôl y math o randdeiliaid



Y grŵp rhanddeiliaid mwyaf a ymatebodd i'r alwad am dystiolaeth oedd llywodraethau cenedlaethol ac awdurdodau rhanbarthol, lleol neu gyfun (41 o ymatebwyr, 13 y cant). Roedd cyrff teithwyr neu grwpiau buddiannau a grwpiau cynrychiolwyr busnes hefyd wedi'u cynrychioli'n dda gyda 27 (9 y cant) a 24 (8 y cant) o sefydliadau yn y drefn honno. Roedd categorïau sefydliadau nodedig eraill yn cynnwys sefydliadau rheilffyrdd (17 ymatebydd, 6 y cant) a'r gadwyn gyflenwi rheilffyrdd (15 ymatebydd, 5 y cant).

Strwythur a phwrpas y ddogfen hon

Mae'r adroddiad hwn yn crynhoi'r ymatebion a gafwyd i'r alwad am dystiolaeth ac yn nodi'r prif faterion a godwyd ym mhob thema cwestiwn neu sy'n gysylltiedig â hi. Mae gweddill yr adroddiad wedi'i strwythuro fel a ganlyn:

- Pennod 2: Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 1 – Amcanion Strategol ar gyfer y Diwydiant Rheilffyrdd Cyfan
- Pennod 3: Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 2 – Diwallu anghenion cwsmeriaid
- Pennod 4: Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 3 – Sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol
- Pennod 5: Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 4 – Cyfrannu at dwf economaidd hirdymor
- Pennod 6: Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 5 – Ffyniant bro a chysylltedd
- Pennod 7: Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 6 – Sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol
- Pennod 8: Y Camau Nesaf

Mae'r dyfyniadau sydd wedi'u cynnwys ym mhenodau 2 i 7 wedi'u cymryd o ymatebion i'r alwad am dystiolaeth. Maen nhw'n cynrychioli barn y sefydliad neu'r unigolyn a'u darparodd.

Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 1 – Amcanion Strategol ar gyfer y Diwydiant Rheilffyrdd Cyfan

Roedd yr alwad am dystiolaeth yn gofyn i ymatebwyr ystyried y pum amcan strategol ar gyfer y Cynllun Strategol dros y 30 mlynedd nesaf a myfyrio ar eu cais mewn ymateb i dueddiadau ac ansicrwydd amgylcheddol, economaidd a chymdeithasol; gwahanol flaenoriaethau rhanbarthol; ac effaith y rheilffyrdd ar y sector trafnidiaeth ehangach ym Mhrydain Fawr. Gofynnwyd pum cwestiwn i'r ymatebwyr:

- a) *Sut y byddech chi'n cymhwyso'r amcanion hyn i reilffyrdd yn eich rhanbarth neu i'ch maes arbenigedd yn y sector trafnidiaeth? A oes gennych chi dystiolaeth y gallwch chi ei rhannu â ni ynglŷn â sut rydych chi wedi cymhwyso amcanion tebyg mewn perthynas â'r rheilffyrdd, ac a ydych chi o'r farn bod yr amcanion wedi methu unrhyw feysydd allweddol?*
- b) *Sut mae'n bosibl gwneud cynnydd yn erbyn nifer o'r amcanion ar yr un pryd? A oes gan unrhyw un o'r amcanion rwystrau mwy sy'n gysylltiedig â nhw nag eraill, neu a oes unrhyw amcanion yn rhwystrau posibl i eraill? Ble fyddech chi'n gwneud y cyfaddawdau?*
- c) *Pa dueddiadau hirdymor mewn cymdeithas ehangach, yr economi a'r amgylchedd a fydd yn effeithio ar y pum amcan hyn dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf? Rhowch dystiolaeth i gefnogi eich ymateb.*
- d) *Beth yw'r ansicrwydd allweddol rydych chi'n ystyried mae'n rhaid i'r Cynllun Strategol fod yn wydn iddo er mwyn bod yn effeithiol dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf?*
- e) *Dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf, pa gamau y dylai'r sector eu cymryd i wella'r broses o integreiddio rheilffyrdd â'r system drafnidiaeth ehangach (gan gynnwys cerdded a beicio) wrth gyflawni'r amcanion hyn?*

Trosolwg o'r ymateb

Gwnaeth cyfanswm o 279 (90.9 y cant) o ymatebwyr sylwadau ar yr amcanion strategol ar gyfer y diwydiant rheilffyrdd cyfan. O'r ymatebwyr a wnaeth sylwadau ar Gwestiwn 1, rhoddodd 31 y cant (86 o ymatebwyr) dystiolaeth ychwanegol i gefnogi eu hateb. Roedd y mathau o dystiolaeth yn cynnwys adroddiadau, papurau academiaidd, papurau ymchwil, Papurau Gwyn, strategaethau a chynlluniau trafnidiaeth, uwchgynlluniau, blogiau, fideos, gwefannau, datganiadau data'r llywodraeth ac astudiaethau achos.

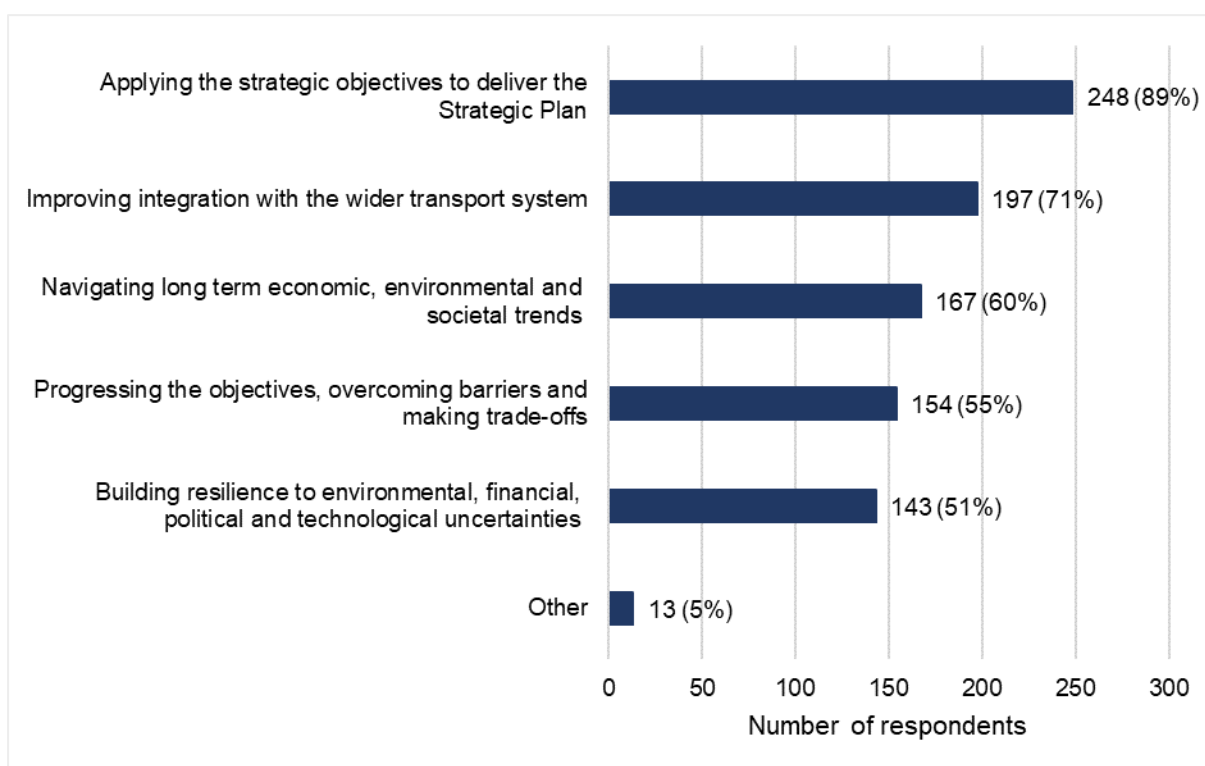
Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion yn canolbwyntio ar un neu fwy o'r themâu canlynol:

- cymhwyso'r amcanion strategol i gyflawni'r Cynllun Strategol

- gwella integreiddio â'r system drafnidiaeth ehangach
- meithrin gwydnwch yn erbyn ansicrwydd amgylcheddol, ariannol, gwleidyddol a thechnolegol
- llywio tueddiadau economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol hirdymor
- datblygu'r amcanion, goresgyn rhwystrau a gwneud cyfaddawdau.

Dangosir dosbarthiad yr ymatebwyr gyda sylwadau ar y themâu allweddol hyn yn Ffigur 4. Gwnaed nifer o sylwadau fel rhan o Gwestiwn 1 nad oeddent yn berthnasol i'r cwestiwn na'r alwad am dystiolaeth yn fwy cyffredinol. Cofnodwyd y sylwadau hyn fel 'arall' fel rhan o'r dadansoddiad. Mae gweddill y bennod hon yn crynhoi barn ymatebwyr ar bob un o'r themâu hyn yn eu tro.

Ffigur 4 Nifer yr ymatebwyr gyda sylwadau ar themâu Cwestiwn 1*



* Noder bod y cant yn seiliedig ar y 279 o ymatebwyr a gyflwynodd alwad am ymateb i dystiolaeth gyda sylwadau'n ymwneud â Chwestiwn 1.

Fe wnaeth 89 y cant o'r ymatebwyr â sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 1 sylwadau ar gymhwysu'r amcanion strategol i gyflawni'r Cynllun Strategol a gwnaeth 71 y cant sylwadau ar wella'r broses o integreiddio rheilffyrdd â'r system drafnidiaeth ehangach. Roedd maint y dystiolaeth a ddarparwyd ym mhob thema yn amrywiol, ac mae'r testun yn yr adrannau isod yn cynnwys cyfeiriadau at achosion lle darparwyd tystiolaeth a dyfyniadau o fewn ymatebion i gefnogi atebion.

O fewn pob thema, cynigiodd llawer o ymatebwyr fuddsoddi mewn ymchwil, datblygu ac arloesi i helpu i gyflawni amcanion; a nodwyd barn y dylid ystyried rheilffyrdd fel rhan o system drafnidiaeth ehangach sy'n cysylltu pobl â chyfleoedd gwaith a hamdden mewn ffordd gynaliadwy a fforddiadwy.

Cymhwyso'r amcanion strategol i gyflawni'r Cynllun Strategol

Roedd yr ymatebwyr yn gefnogol ar y cyfan i amcanion a chwmpas tri deg mlynedd y Cynllun Strategol, gyda rhai'n nodi barn ei fod, ynghyd â chynigion Williams-Shapps ar gyfer diwygio'r sector, yn cynnig cyfle unwaith mewn cenhedlaeth i newid. Awgrymodd llawer o ymatebwyr y dylai'r Cynllun Strategol gael ei gynllunio gyda blaenoriaethau clir sy'n gweithio i roi'r cwsmer yn gyntaf, sicrhau manteision cynaliadwyedd amgylcheddol, sbarduno twf refeniw, gwneud arbedion effeithlonrwydd, a chaniatáu i reilffyrdd fod yn hyblyg mewn ymateb i ddatblygiadau anrhagweladwy.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion sy'n berthnasol i'r thema o gymhwyso'r amcanion strategol i gyflawni'r Cynllun Strategol yn canolbwyntio ar y pynciau canlynol:

- addasu'r amcanion
- rhyngweithio rhwng yr amcanion
- cymhwyso'r amcanion yn lleol ac yn rhanbarthol
- dull cynllunio ac integreiddio.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

"Mae'r heriau strategol rydym ni i gyd yn mynd i'r afael â nhw yn sylweddol ac yn amlwg, o sicrhau bod y rheilffyrdd yn cefnogi twf cryfach a chyfleoedd tecach i bawb, hyd at yr angen i weithio'n gyflym tuag at sero net. Mae'n amlwg na ellir gwneud hyn ar ein pennau ein hunain ac mae angen i brosiectau a chyllid gydweithio er mwyn cyflawni canlyniadau sy'n gweithio ar draws gwahanol amcanion ac sy'n sicrhau gwerth am arian."

Addasu'r amcanion

Yng nghyd-destun cefnogaeth eang i'r amcanion, awgrymwyd rhai gwelliannau. Roedd nifer o ymatebion yn cefnogi cynnwys amcan yn canolbwyntio ar 'bobl' i fynd i'r afael â materion sgiliau'r diwydiant rheilffyrdd, gwella diwylliant y diwydiant, a sicrhau cynllunio olyniaeth digonol, o ystyried yr hyn yr oedd rhai ymatebwyr yn ei ddadlau oedd gweithlu sy'n heneiddio a sector â gofynion cymhleth yn y dyfodol.

Roedd awgrymiadau eraill ar gyfer addasu'r amcanion yn cynnwys y canlynol:

- sôn yn gryfach am iechyd, lles a diogelwch
- ymrwymiad mwy cadarn i sicrhau hygyrchedd a chynwysoldeb
- mwy o ffocws ar gydweithredu rhanbarthol a lleol
- adlewyrchiad cryfach o effaith rheilffyrdd ar gystadleurwydd byd-eang Prydain
- cyfeiriad at ddiogelu a gwella'r amgylchedd hanesyddol ac adeiledig
- cyfeiriad at rôl gorsafoedd a lleoedd yn y gymuned ehangach
- mynd i'r afael â gwerth cymdeithasol o fewn yr amcan cynaliadwyedd ariannol

- cyfeiriad at gynaliadwyedd cadwyn gyflenwi'r diwydiant rheilffyrdd.

Rhyngweithio rhwng yr amcanion

Tynnodd llawer o ymatebwyr sylw at natur ategol yr amcanion a nodwyd cysylltiadau rhyngddynt, gan awgrymu y gellid eu cryfhau drwy gydnabod y cysylltiadau hyn. Er enghraifft, teimlai rhai fod yr amcanion twf economaidd a ffyniant bro wedi'u halinio'n agos ac y gellid eu cyfuno'n un amcan. Yn ogystal, roedd rhai ymatebwyr o'r farn bod diwallu anghenion cwsmeriaid a chynaliadwyedd ariannol yn alluogwyr i gyflawni cynnydd mewn amcanion eraill.

Awgrymodd rhai ymatebwyr fod rhai o'r amcanion yn gwrthdaro neu mewn tensiwn ag eraill, a allai lesteirio'r broses gyflawni. Roedd gwahaniaeth barn hefyd ar bwysigrwydd cymharol amcanion; er bod y ddogfen lansio'r alwad am dystiolaeth wedi ei gwneud yn glir nad oedd yr amcanion mewn unrhyw drefn benodol o flaenoriaeth, dadleuodd rhai ymatebwyr na ddylid cyflwyno 'cyflawni cynaliadwyedd amgylcheddol' fel yr olaf yn y rhestr ac na ddylid ystyried mesurau i'w gyflawni ddiwethaf wrth weithredu'r Cynllun Strategol.

Awgrymwyd hefyd y byddai cyflawni'r amcanion yn gyffredinol yn dibynnu ar gryfder y cysylltiadau â pholisi ehangach y llywodraeth.

Cymhwyso amcanion yn lleol ac yn rhanbarthol

Tynnodd nifer o ymatebwyr sylw at y ffaith bod yr amcanion strategol yn cyd-fynd â'u cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol neu leol, eu hamcanion, eu huchelgeisiau a'u blaenoriaethau buddsoddi. Rhoddodd rhai dystiolaeth ar lwyddiant mesurau trafndiaeth yn eu rhanbarth a thramor fel enghreifftiau o arfer gorau y gellid eu cymhwyso i'r Cynllun Strategol. Nododd eraill fod heriau lleol gwahanol a theimlent ei bod yn bwysig bod y Cynllun Strategol yn defnyddio dull hyblyg o reoli ac ymateb i'r heriau hyn.

Pwysleisiodd rhai ymatebwyr bwysigrwydd alinio rhanbarthau GBR â llywodraeth leol a Chyrff Trafndiaeth Is-genedlaethol. Awgrymodd sawl ffordd y gallai cyrff trafndiaeth allanol gyfrannu at gynlluniau GBR mewn ffordd fwy cyd-gysylltiedig a threfnus. Awgrymwyd hefyd y gellid defnyddio cynlluniau strategol rhanbarthol i weithredu amcanion y Cynllun Strategol ar lefel leol a rhanbarthol. Pwysleisiodd rhai ymatebwyr hefyd bwysigrwydd gweld bod y Cynllun Strategol o fudd i gwsmeriaid ledled pob gwlad yn gyfartal.

Dull cynllunio a gweithredu

Roedd cefnogaeth i ddull o nodi, blaenoriaethu ac ariannu gwelliannau i'r rheilffyrdd ar draws y diwydiant drwy'r Cynllun Strategol, gyda rhai ymatebwyr yn mynegi pryder ynghylch parhau â dull tameidiog o wneud penderfyniadau buddsoddi.

Awgrymodd nifer o ymatebwyr, er mwyn gwireddu manteision y Cynllun Strategol, y dylid cael perchnogaeth glir o amcanion, a chyfathrebu ar draws y diwydiant – gan gynnwys rhannu arfer gorau a gwell rhyngwynebaw fertigol a llorweddol oddi mewn i GBR a'r diwydiant rheilffyrdd. Roedd llawer o ymatebwyr hefyd o'r farn ei bod yn bwysig bod GBR yn dryloyw gyda phrosesau gwneud penderfyniadau, gan ddangos atebolrwydd a chyfrifoldeb clir dros gyflawni amcanion tra'n cyfleu cyfyngiadau, yn enwedig mewn perthynas â chyllid.

"Mae creu GBR yn gyfle sylweddol i leihau'r cymhlethdod a'r darnio sy'n bodoli yn y diwydiant rheilffyrdd ac i alinio'r gwaith o gynllunio'r rheilffyrdd yn y tymor hir yn well â'r teithiau a'r opsiynau y mae teithwyr a chludo nwyddau am eu gwneud, nawr ac yn y dyfodol"

Awgrymwyd y dylai GBR gael dull cydweithredol gyda'r diwydiant ehangach, gan gynnwys cynllun ymgysylltu clir i sicrhau bod safbwyntiau gan randdeiliaid lluosog yn cael eu hystyried wrth wneud penderfyniadau. Awgrymodd rhai ymatebwyr hefyd bwysigrwydd partneriaeth gref rhwng y sector cyhoeddus a'r sector preifat. Ymhlith yr awgrymiadau ar gyfer rhanddeiliaid y dylid ymgysylltu â nhw roedd y rhai o fewn y gadwyn gyflenwi (fel y gellid harneisio eu harbenigedd, ac annog arloesedd), y rhai â phrofiad o weithio o ddydd i ddydd mewn partneriaethau rheilffyrdd, rheilffyrdd/gorsafoddedd cymunedol, a chwsmeriaid. Roedd rhai ymatebwyr o'r farn nad oedd digon o gynrychiolaeth ar hyn o bryd o deithwyr a chludo nwyddau o ran llywodraethu, cynllunio strategol a gwneud penderfyniadau.

Yn ogystal â buddsoddi mewn seilwaith newydd, awgrymwyd hefyd bod rheilffyrdd yn gwneud gwell defnydd o asedau, adnoddau a galluoedd presennol gan gynnwys ail-sgilio'r gweithlu i oresgyn prinder sgiliau drwy fuddsoddi mewn hyfforddiant; defnyddio arferion gweithredu doethach; rhedeg gwasanaethau ychwanegol ar y trac presennol; ac ailagor rheilffyrdd. Soniodd ymatebwyr hefyd am bwysigrwydd ymgysylltu ac ymddygiad arweinyddiaeth er mwyn gwella iechyd a lles y gweithlu.

Awgrymodd llawer o ymatebwyr y gallai'r diwydiant wneud gwell defnydd o'r data sydd ar gael ac ehangu'r broses o gasglu data er mwyn rhagweld yn well y galw, y refeniw a'r prisiau yn y dyfodol. Darparwyd tystiolaeth i gefnogi'r angen i wneud gwell defnydd o ddata i ddatblygu mewnwelediadau ystyrlon, gan gynnwys defnyddio tocynnau clyfar.

Datblygu'r amcanion, goresgyn rhwystrau a gwneud cyfaddawdau

Awgrymodd llawer o ymatebwyr y byddai gwneud cynnydd yn erbyn yr holl amcanion yn dibynnu ar yr adnoddau sydd ar gael. Pwysleisiwyd y gallai defnyddio dull cydweithredol sy'n cael ei sbarduno gan dechnoleg helpu i lywio cyfaddawdau, yn enwedig wrth wynebu cyfyngiadau ariannol.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion sy'n berthnasol i'r thema o wella integreiddio â'r system drafndiaeth ehangach yn canolbwyntio ar y pynciau canlynol:

- cynnydd cydamserol
- rhwystrau
- cyfaddawdau.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Cynnydd cydamserol

Roedd rhai ymatebwyr yn cefnogi ymdrechion i weithio tuag at gynnydd yr amcanion cydamserol yn hytrach nag ar ddatblygu pob un ar ei ben ei hun. Awgrymodd rhai

ymatebwyr y gallai cysylltiadau a nodwyd rhwng yr amcanion ddylanwadu ar gynnydd cydamserol. Cafwyd rhai sylwadau y gallai cyflawni cynnydd mewn un amcan achosi effeithiau cadarnhaol a/neu negyddol ar eraill. Awgrymwyd mapio dibyniaeth fel ffordd o ddeall y cysylltiadau hyn a'r effaith ddilynol ar wneud penderfyniadau. Nododd rhai ymatebwyr hefyd y gallai'r ddarpariaeth a'r llwyddiant a welwyd ar lefel ranbarthol amrywio, gydag un ateb a awgrymwyd ar gyfer y Cynllun Strategol i nodi blaenoriaethau fesul rhanbarth.

Roedd rhai ymatebwyr yn pryderu ynghylch pa mor fesuradwy oedd yr amcanion. Awgrymwyd defnyddio is-amcanion, systemau pwysoli gyda dadansoddiad aml-feini prawf ac adolygiadau cynnydd rheolaidd fel ffyrdd o gefnogi'r broses o wneud penderfyniadau a mesur llwyddiant. Darparwyd tystiolaeth ar ffurf strategaethau trafndiaeth presennol fel enghreifftiau o sut i fesur a monitro amcanion. Roedd rhai ymatebwyr hefyd yn argymhell defnyddio Dangosyddion Perfformiad Allweddol ac offer penodol fel ²Offeryn Gwerth Cymdeithasol Rheilffyrdd i fesur perfformiad yr amcanion ar draws y rheilffyrdd. Cafwyd nifer o awgrymiadau hefyd ar gyfer casglu data'n well fel ffordd o gefnogi cynnydd cydamserol.

Rhwystrau

Roedd argaeledd cyllid, fforddiadwyedd teithio ynghyd â chostau byw uwch, ansicrwydd o ran y galw a diffyg capasiti rhwydwaith yn cael eu hawgrymu'n aml yn rhwystrau i gynnydd. Galwodd nifer o ymatebwyr am eglurder ynghylch rolau a chyfrifoldebau ar gyfer rheoli cyllid, seilwaith a chynllunio.

Ymhlith y rhwystrau eraill a awgrymwyd roedd pris ac argaeledd ynni a phobl, gweithdrefnau gwneud penderfyniadau presennol (y teimlwyd eu bod yn cyfyngu ar arloesedd), mesurau diwygio'r gweithlu (gan gynnwys mwy o ddefnydd o gapasiti technolegol dros gapasiti dynol) y tybiwyd eu bod yn amhoblogaidd, diffyg hyblygrwydd mewn cytundebau masnachfaint, a newid i gerbydau annibynnol neu ddulliau rhithwir o ryngweithio sy'n effeithio ar y galw am drafndiaeth gyhoeddus.

Cyfaddawdu

Roedd rhai ymatebwyr yn cydnabod nad yw'r rheilffordd yn gallu 'gwneud popeth ar unwaith'. Nododd nifer o ymatebwyr y gallai darparu fforddiadwyedd i ddefnyddwyr yn erbyn sicrhau cynaliadwyedd ariannol a gwerth da i'r trethdalwr a chyllidwyr eraill fod yn gyfaddawd cyffredin. Roedd eraill yn tynnu sylw at gyfaddawdu rhwng dyrannu capasiti ar gyfer gwahanol farchnadoedd teithwyr a chludo nwyddau ar rai llwybrau a chydbwyso ehangu gwasanaethau ag effeithiau amgylcheddol posibl. Awgrymodd rhai ymatebwyr ffyrdd o ddileu mesurau yn erbyn ei gilydd, gan gynnwys drwy'r broses Canllawiau Arfarnu Trafnidiaeth (TAG). Awgrymwyd adroddiadau tryloyw a gwell atebolrwydd hefyd fel ffyrdd o reoli cyfaddawdu.

² Offeryn ar-lein sy'n galluogi i werth cymdeithasol gael ei fesur a'i fonitro mewn prosiectau a gweithrediadau rheilffyrdd.

"Mae yna... gyfaddawd pwysig rhwng buddsoddi i sicrhau cysylltedd yn y dyfodol a chynaliadwyedd ariannol cyfredol. Rhaid i'r achos dros fuddsoddi lleol gael ei fynegi'n glir a dangos ei fod o fudd i'r wlad gyfan."

Llywio tueddiadau economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol hirdymor

Tueddiadau economaidd

Tynnodd ymatebwyr sylw at dueddiadau economaidd lluosog a allai effeithio ar yr amcanion yn gadarnhaol ac yn negyddol. Roedd enghreifftiau o dueddiadau economaidd a allai effeithio'n negyddol ar weithrediadau rheilffyrdd yn cynnwys chwyddiant cynyddol a chostau byw sy'n effeithio ar ddewisiadau defnyddwyr; toriadau i wariant cyhoeddus; cyfyngiadau'r farchnad lafur ryngwladol; a mwy o natur anwadal a phrisio yn y sector ynni byd-eang.

Roedd enghreifftiau o dueddiadau a allai gael effaith gadarnhaol ar weithrediadau rheilffyrdd yn cynnwys mwy o ddigidoli; twf yn y boblogaeth; datblygu canol y ddinas; a thwf yn y diwydiant twristiaeth ym Mhrydain. Awgrymwyd hefyd y gallai datblygiad technolegau newydd fel cyplu digidol a siyntio annibynnol wneud y rheilffyrdd yn fwy cystadleuol. Nododd rhai ymatebwyr y gallai diffyg gyrwyr Cerbydau Nwyddau Trwm (HGV) a chostau uwch yn y gadwyn gyflenwi cludo nwyddau ar y ffyrdd arwain at fwy o alw am wasanaethau cludo nwyddau ar y rheilffyrdd.

Tueddiadau amgylcheddol

Cyfeiriodd llawer o ymatebwyr at newid yn yr hinsawdd fel dylanwad amgylcheddol allweddol ar yr amcanion strategol, gan nodi cryfder ymrwymiad y llywodraeth i ddatgarboneiddio economi'r DU a chynyddu ymwybyddiaeth cwsmeriaid am effeithiau amgylcheddol.

Awgrymodd rhai y byddai hyn yn cynyddu'r galw am drydaneiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd ymhellach ac yn gyflymach ac am integreiddio gwasanaethau rheilffyrdd yn well â cherdded a beicio, a fyddai hefyd yn cael ei gryfhau drwy gynyddu ymwybyddiaeth o fanteision teithio llesol i iechyd y cyhoedd. Nodwyd hefyd bod datblygiadau mewn ffynonellau tanwydd amgen gan gynnwys datblygu hydrogen rhad, graddedig a/neu ymasiad niwclear yn ddylanwad ar amcanion mewn rhai ymatebion.

Nodwyd hefyd bod mwy o ffocws ar lygredd aer gan gynnwys gronynnau a thagfeydd cynyddol ar y ffordd yn debygol o ddylanwadu ar ddewisiadau teithio cwsmeriaid, gan arwain at newid modd pellach i'r rheilffyrdd. Fodd bynnag, darparwyd tystiolaeth hefyd yn awgrymu nad yw cynaliadwyedd yn dylanwadu'n gryf ar benderfyniadau trafniadaeth ac y byddai newid modd i reilffyrdd yn cael ei gefnogi'n well drwy fanteision cost a chyfleustra. Awgrymwyd y gallai mwy o bolisiau amgylcheddol, deddfwriaeth a mentrau'r llywodraeth gyflymu'r broses o symud sefydliadau i gynaliadwyedd amgylcheddol a chynyddu'r galw am ddefnyddio nwyddau ar y rheilffyrdd dros ddsbarthiad HGV. Nodwyd hefyd y gellid cefnogi twf pellach mewn manwerthu ar-lein drwy gyflwyno gwasanaethau cludo nwyddau cyflym. Awgrymodd rhai ymatebwyr fod angen buddsoddi'n gynnar mewn gwasanaethau cludo nwyddau newydd er mwyn achub y blaen ar y galw hwn.

Awgrymodd nifer o ymatebwyr hefyd y byddai digwyddiadau tywydd eithafol o ganlyniad i newid yn yr hinsawdd yn rhoi mwy o straen ar seilwaith ffisegol y rheilffordd. Dadleuwyd bod seilwaith y rheilffyrdd yn gofyn am fuddsoddiad sylweddol i gynyddu gwydnwch y rhwydwaith rheilffyrdd yn erbyn llifogydd, tirlithriadau a gwyntoedd cryfion.

Tueddiadau cymdeithasol

Nododd llawer o ymatebwyr, wrth i Brydain adfer yn dilyn y pandemig a'r effeithiau tymor hwy sy'n deillio o hynny, y bydd anghenion cwsmeriaid yn newid, a bydd angen i'r rheilffyrdd esblygu i ddiwallu'r anghenion hynny.

Awgrymodd rhai y gallai tueddiadau sy'n deillio o newid yn y galw gan gwsmeriaid a phatrymau teithio sy'n gysylltiedig â newidiadau mewn dewisiadau gweithio a hamdden gael effaith sylweddol ar yr amcanion strategol. Nododd llawer o ymatebwyr hefyd y byddai newidiadau demograffig gan gynnwys poblogaeth sy'n heneiddio yn cyflwyno angen ychwanegol am fwy o ddarpariaeth trafniadaeth gyhoeddus a gwelliannau hygyrchedd i bobl â namau symudedd (o fewn gorsafoedd ac ar gyfer cyfnewid i ddulliau eraill, gan gynnwys galw cynyddol am gysylltiadau ymlaen mewn car neu fws). Awgrymwyd hefyd y byddai newidiadau i oriau brig ac oriau nad ydynt yn oriau brig cydnabyddedig arferol ac y gallai fod twf yn y galw am deithio yn ystod oriau nad ydynt yn oriau brig, yn enwedig ar gyfer teithiau hamdden.

Cyfeiriwyd hefyd at newidiadau mewn incwm a dosbarthiad cyfoeth mewn rhai ymatebion, gydag anghydraddoldeb cynyddol, llai o symudedd cymdeithasol, a thlodi cynyddol a waethygydd gan y pandemig i gyd wedi'i nodi fel heriau i'r Cynllun Strategol. Awgrymodd rhai ymatebwyr hefyd y gallai fod prinder sgiliau ac adnoddau yn y dyfodol ac y gallai fod angen ail-sgilio staff presennol y rheilffyrdd wrth i ddatblygiadau awtomeiddio ac arloesedd ddisodli'r angen am swyddi traddodiadol. Awgrymwyd hefyd, os bydd ceir awtonomaidd yn dod yn brif ffrwd, y gallai fod newid yn y ffordd mae pobl a cherbydau'n symud o gwmpas mewn dinasoedd.

"Bydd angen i rwydwaith rheilffyrdd y dyfodol hefyd ystyried y newid cymdeithasol sylweddol mewn poblogaeth sy'n heneiddio – roedd 1 o bob 5 o'r boblogaeth yn 65 mlwydd oed neu'n hŷn yn 2019 ond rhagwelir y bydd hyn yn cynyddu i 1 o bob 4 erbyn 2043. Bydd newidiadau o'r fath yn cynyddu'r ffocws mae angen i'r diwydiant rheilffyrdd ei roi ar ddylunio a hygyrchedd gwasanaethau. Gwneud hygyrchedd yn flaenoriaeth hirdymor a thymor byr i ddiogelu'r rhwydwaith ar gyfer pob cenhedlaeth bresennol a chenedlaethau'r dyfodol."

Meithrin gwydnwch yn erbyn ansicrwydd amgylcheddol, ariannol, gwleidyddol a thechnolegol

Nododd llawer o ymatebwyr sawl ansicrwydd yr gwnaethon nhw awgrymu y byddai angen i'r Cynllun Strategol fod yn wydn yn eu herbyn. Fodd bynnag, awgrymodd rhai ymatebwyr ei bod yn bwysig nad oedd ansicrwydd yn cael ei ddefnyddio fel rheswm dros ohirio penderfyniadau neu gyflawni prosiectau rheilffyrdd ac y dylid dylunio'r Cynllun Strategol i

addasu i newid. Awgrymodd nifer o ymatebwyr y byddai angen dull hyblyg ar y Cynllun Strategol, a'r rheilffordd yn fwy cyffredinol, i ymateb i effeithiau ansicrwydd.

Ansicrwydd amgylcheddol

Un ansicrwydd amgylcheddol a awgrymwyd yn gyffredin oedd cost gyfnewidiol ynni a'r goblygiadau oedd yn deillio o hynny i wariant defnyddwyr a gweithrediadau rheilffyrdd gan gynnwys ehangu trydaneiddio ar draws y rhwydwaith. Cwestiynwyd dichonoldeb symud y rhannau o'r rhwydwaith nad ydynt wedi'u trydaneiddio o ddiesel i fathau eraill o dyniant o fewn 25 mlynedd i gyrraedd targedau sero net mewn rhai ymatebion.

Tynnodd llawer o ymatebwyr sylw hefyd at newid yn yr hinsawdd fel ansicrwydd allweddol, oherwydd natur anrhagweladwy digwyddiadau tywydd eithafol gan gynnwys dwyster ac ystod yr effeithiau. Roedd ansicrwydd amgylcheddol eraill a amlygwyd yn cynnwys rheoleiddio amgylcheddol yn y dyfodol a phrinder adnoddau.

Ansicrwydd ariannol ac economaidd

Nododd ymatebwyr rywfaint o ansicrwydd ariannol a allai effeithio ar y Cynllun Strategol, a oedd yn ymwneud yn bennaf ag argaeledd cyllid cyhoeddus a phreifat. Cafodd pwysau ar gostau refeniw, cyllid a diwydiant ei godi hefyd, yn weithredol ac yn gysylltiedig â chyflawni gwelliannau. Ystyriwyd bod llywio drwy gyfnodau brig a chyfnodau tawel yn y galw a'r refeniw yn her mewn rhai ymatebion. Awgrymodd rhai ymatebwyr hefyd y gallai ansicrwydd ariannol ddeillio o'r gadwyn gyflenwi. Tynnwyd sylw hefyd at gysylltu ac ehangu cyfleusterau rheilffordd i gefnogi datblygiad tai newydd fel ansicrwydd posibl.

Awgrymodd rhai ymatebwyr hefyd ansicrwydd economaidd, gan gynnwys: argaeledd incwm gwario aelwydydd, newidiadau i ymddygiad teithio (y patrwm a'r galw) ac adferiad yn dilyn pandemig Covid-19.

Ansicrwydd gwleidyddol

Tynnodd rhai ymatebwyr sylw at bwysigrwydd datblygu Cynllun Strategol sy'n gallu gwrthsefyll llywodraethau sy'n newid gyda blaenoriaethau gwahanol. Roedd pryder y gallai newidiadau ym mholisiau a blaenoriaethau'r llywodraeth effeithio ar y cyllid sydd ar gael a chefnogaeth i agweddau cyhoeddus a phreifat ar y diwydiant rheilffyrdd. Awgrymwyd y gallai Cynllun Strategol cydlynol a gefnogir yn dda helpu i leihau unrhyw effeithiau sy'n deillio o hynny a meithrin hyder gan gwsmeriaid a diwydiant. Awgrymodd rhai ymatebwyr hefyd y gallai fod ansicrwydd ynghylch y berthynas fasnachu hirdymor rhwng y DU a gwledydd eraill, gan gynnwys ar y farchnad lafur.

Ansicrwydd technolegol

Tynnodd llawer o ymatebwyr sylw at ansicrwydd ynghylch sut y bydd cynigion technolegol yn esblygu dros amser, gallu'r diwydiant i addasu i ddatblygiadau technolegol cyflym a dichonoldeb technoleg i awtomeiddio a gwella gweithrediadau rheilffyrdd – gan gynnwys gwasanaethau cwsmeriaid a gweithrediadau ar ochr y trac. Nododd rhai ymatebwyr pryder y gallai defnydd anghyson neu berfformiad technolegau newydd effeithio ar hyder cwsmeriaid.

Gwella integreiddio â'r system drafnidiaeth ehangach

Roedd llawer o'r ymatebwyr o blaid symud oddi wrth ystyried y system reilffyrdd ar ei phen ei hun ond yn hytrach na hynny fel rhan o'r system drafnidiaeth ehangach. Awgrymwyd y byddai rhannu data'n well, polisiau trafndiaeth a chynllunio integredig gan y llywodraeth ac awdurdodau eraill, a defnyddio technoleg yn cefnogi hyn. Darparwyd tystiolaeth i gefnogi hyn, gan gynnwys cyhoeddiadau'r llywodraeth. Dangosodd ymatebwyr gefnogaeth i'r rheilffyrdd fel rhan o system aml-foddol, gan fynd i'r afael ag anghenion trafndiaeth o'r dechrau i'r diwedd, er mwyn cyflawni ymrwymiadau sero net. Awgrymwyd hefyd y byddai grymuso awdurdodau lleol a rhanbarthol i ddarparu cynllunio cyd-gysylltiedig yn ffordd arall o gefnogi gwell integreiddio.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion sy'n berthnasol i'r thema o wella integreiddio â'r system drafnidiaeth ehangach yn canolbwyntio ar y pynciau canlynol:

- gwell integreiddio â dulliau trafndiaeth eraill
- gwell integreiddio â theithio llesol
- integreiddio cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i'r system drafnidiaeth ehangach
- rôl cydweithio
- gwell technoleg a moderneiddio
- gwelliannau i opsiynau tocynnau.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Gwell integreiddio â dulliau trafndiaeth eraill

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylai rheilffyrdd, yn arbennig, gael eu hintegreiddio'n well â gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus gan gynnwys bysiau, tramiau a fferïau, yn ogystal â pharcio ceir, a gyda theithio awyr. Rhoddodd rhai ymatebwyr enghreifftiau penodol o gysylltiadau bysiau/rheilffyrdd ac awyr/rheilffyrdd yr oedden nhw'n teimlo bod angen eu gwella fel blaenoriaeth ac ar gyfer gwell cyfleusterau i gefnogi'r defnydd o gerbydau trydan. Awgrymwyd y byddai'r integreiddio gwell hwn yn helpu cwsmeriaid i wneud dewisiadau teithio mwy gwybodus, gwneud trafndiaeth gyhoeddus yn fwy deniadol a gwella profiad cwsmeriaid. Darparwyd tystiolaeth i gefnogi hyn, gan gyfeirio at Hybiau Symudedd y Dyfodol ac astudiaethau achos yn Ewrop.

"O ran integreiddio – gwneud trafndiaeth gyhoeddus yn haws i bawb ei defnyddio yw'r prif ofyn ar gyfer y dyfodol. Mae hyn yn golygu bod pob parti'n cydnabod yr angen i gydweithio, a hefyd i lunwyr polisi ddeall bod hyn yn costio."

Gwell integreiddio â theithio llesol

Awgrymodd llawer o ymatebwyr hefyd y byddai gwell integreiddio â dulliau llesol yn cefnogi teithio iach a chynaliadwy. Cafwyd nifer o awgrymiadau o ffyrdd y gallai'r rheilffyrdd integreiddio'n well â dulliau gweithredol, gan gynnwys gwell darpariaeth o storfeydd beiciau o ansawdd uchel sydd wedi'u diogelu'n dda ar drenau ac mewn gorsafoedd, darparu cyfleusterau llogi beiciau ac e-sgwteri mewn gorsafoedd, parcio a phŵer ar gyfer e-feiciau, a

chefnogi awdurdodau lleol i wella llwybrau cerdded a beicio i orsafoedd. Awgrymodd rhai ymatebwyr hefyd y gellid hwyluso integreiddio â dulliau gweithredol yn well drwy ymrwymadau polisi ac ariannu cryfach a chynyddu ymwybyddiaeth o gynlluniau presennol.

Integreiddio cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i'r system drafnidiaeth ehangach

Galwodd rhai ymatebwyr am gydnabyddiaeth gryfach nad yw cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn gweithredu'n annibynnol ar ddulliau trafndiaeth eraill yn y DU ac yn aml yn rhan o daith aml-foddol. Awgrymwyd bod gan gludo nwyddau rôl hanfodol i'w chwarae mewn system drafnidiaeth integredig ac mae'n aml yn ategu dulliau eraill o deithio, yn enwedig cludo nwyddau dros bellteroedd hir ar gyfer llwybrau craidd tra bod ffyrdd yn gweithredu'r danfon ar gyfer y filltir gyntaf/y filltir olaf. Awgrymwyd hefyd y gallai'r Cynllun Strategol geisio manteisio i'r eithaf ar y llwybr cludo nwyddau. Awgrymwyd adolygiad o leoliad terfynellau hefyd fel ffordd o hwyluso symud llifau cludo nwyddau yn nes at gyrchfannau terfynol ac integreiddio'n well ag opsiynau danfon y filltir olaf.

Awgrymodd rhai ymatebwyr y gallai datblygu terfynellau cludo nwyddau ychwanegol a phwyntiau cyfnewid mewn manau strategol o amgylch y rhwydwaith a pharhau i ddatblygu technoleg, gan gynnwys olrhain nwyddau mewn amser real, integreiddio cludo nwyddau ar y rheilffyrdd ymhellach i'r system drafnidiaeth ehangach. Cododd rhai hefyd fod yn rhaid i gludo nwyddau ar y rheilffyrdd gael ei brisio'n fwy cystadleuol i gystadlu â dulliau teithio eraill ac integreiddio'n ddi-dor i gadwyni cyflenwi ehangach cwsmeriaid, yn enwedig mewn marchnadoedd sy'n datblygu fel logisteg cyflym. Darparwyd tystiolaeth yn tynnu sylw at welliannau mawr i'r rhwydwaith ffyrdd a'r arbedion ariannol disgwylidig y disgwylir iddynt eu cyflawni o'u cymharu â'r daith gyfatebol a wneir ar y rheilffyrdd.

Rôl cydweithio

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y byddai ymgysylltu a chyfathrebu cynnar, rheolaidd a phenodol â rhanddeiliaid o fewn a thu hwnt i'r diwydiant rheilffyrdd yn bwysig er mwyn integreiddio'r rheilffyrdd â'r system drafnidiaeth ehangach. Awgrymodd rhai ymatebwyr fod angen mwy o ymgysylltu â'r gymuned leol, awdurdodau lleol, defnyddwyr a gweithredwyr dulliau trafndiaeth eraill i lywio penderfyniadau a chynllunio. Nodwyd hefyd bod gwell cydweithio ar draws y diwydiant cludo nwyddau yn bwysig i gynyddu rôl cludo nwyddau ar y rheilffyrdd mewn system drafnidiaeth integredig. Pwysleisiodd rhai ymatebwyr y dylai awdurdodau lleol gydweithio ar fentrau polisi a blaengynllunio integredig i'w gwneud yn haws i bobl wneud taith gan ddefnyddio nifer o wahanol ddulliau trafndiaeth.

*"Bydd angen i GBR ymgysylltu'n effeithiol â'r LTAs, awdurdodau cynllunio a rhanddeiliaid eraill er mwyn integreiddio gwahanol ddulliau yn well."*³

Gwell technoleg a moderneiddio

Awgrymodd llawer o ymatebwyr y byddai gwelliannau i dechnoleg yn cefnogi integreiddio'r rheilffyrdd â'r system drafnidiaeth ehangach. Nodwyd bod angen gwella argaeledd ac arddangos gwybodaeth ar gyfer teithio ymlaen ar-lein, ar y trenau, ac mewn gorsafoedd.

³ LTAs - Awdurdodau Trafnidiaeth Lleol

Awgrymwyd y gallai hyn gynnwys gwybodaeth am gysylltu gwasanaethau rheilffordd a bws, argaeledd parcio a darparu e-feiciau neu logi e-sgwter mewn gorsafoedd.

Ystyriwyd bod gwell cysylltedd Wi-Fi ar drenau ac mewn gorsafoedd yn elfen bwysig o wella integreiddio fel hyn, yn ogystal â galluogi cymudwyr i weithio ar drenau, ac annog teithiau hamdden hirach. Fodd bynnag, nododd rhai ymatebion nad yw technoleg ddigidol bob amser yn hygyrch i boblogaeth Prydain sy'n heneiddio a dylai'r Cynllun Strategol fod yn ymwybodol o hyn.

Awgrymodd ymatebwyr y byddai amserlennu integredig ar draws sawl dull yn ei gwneud yn haws i deithwyr newid gwasanaethau a chynllunio teithio aml-foddol, gyda rhai ymatebwyr yn awgrymu bod angen amserlen integredig genedlaethol.

Roedd casglu, monitro ac adrodd yn well ar ddata, gan gynnwys data gweithredwyr amser real, perfformiad y diwydiant a data bodddhad cwsmeriaid, hefyd yn ffordd a awgrymwyd yn aml i gefnogi system drafnidiaeth gwbl integredig, gwydn ac ystyth.

"Hefyd, mae cysylltedd integreiddio-digidol moddol a llif gwybodaeth amser real yn rhoi cyfle i'r rheilffyrdd ddod yn asgwrn cefn profiad symudedd cyd-gysylltiedig"

Gwelliannau i opsiynau tocynnau

Awgrymodd llawer o ymatebwyr system docynnau integredig gyda mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys awgrymiadau o gardiau teithio/cardiaid clyfar i'w defnyddio ar deithiau rheilffordd, bws, tram, beic, fferi a bysus pleser. Awgrymwyd y byddai symleiddio prisio a phrynu tocynnau yn helpu i hwyluso teithiau aml-foddol yn well, gyda llawer o ymatebwyr yn galw am system sy'n galluogi prynu teithio ar gyfer 'taith gyflawn'. Rhoddodd rhai ymatebwyr enghreifftiau o wledydd eraill lle mae opsiynau tocynnau integredig wedi bod yn llwyddiannus.

Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 2 – Diwallu anghenion cwsmeriaid

Roedd yr alwad am dystiolaeth yn gofyn i ymatebwyr ystyried ffyrdd y gallai'r rheilffyrdd wasanaethu'r cwsmeriaid, teithwyr a chludo nwyddau, sy'n dibynnu arno orau. Gofynnwyd pedwar cwestiwn, fel a ganlyn:

a) Teithwyr: sut y bydd disgwyliadau teithwyr rheilffyrdd, gan gynnwys gofynion hygyrchedd, yn esblygu dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf, beth fydd achosion sylfaenol y disgwyliadau newidiol hyn, a sut y gall y sector rheilffyrdd eu bodloni yn y ffordd fwyaf effeithiol?

b) Teithiwr: yn eich profiad chi, sut y gallwn ni fonitro ac asesu boddhad cwsmeriaid yn y ffordd fwyaf effeithiol? Beth yw uchelgais ymestynnol ond realistig ar gyfer yr amcan hwn a pha fesurau y gallwn ni eu defnyddio'n fwyaf effeithiol i ystyried llwyddiant dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf? Pa dystiolaeth allwch chi ei rhannu i gefnogi eich barn?

c) Cludo nwyddau: pa dystiolaeth y gallwch chi ei darparu ynghylch mantais/manteision cludo nwyddau ar y rheilffyrdd a pha dystiolaeth y gallwch chi ei rhannu am sut y gallai hynny ddatblygu yn y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf? Yn eich barn chi, beth yw'r rôl fwyaf effeithiol ar gyfer cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn y cadwyni cyflenwi presennol a wasanaethir a'r rhai nad yw'n cael ei gwasanaethu yn y cadwyni cyflenwi presennol? Sut y gallai hyn newid dros y cyfnod hwnnw? Wrth ateb, esboniwch ac ystyriwch ddatblygiadau tebygol mewn technoleg ac yn yr economi ehangach.

d) Beth yw uchelgais ymestynnol ond realistig ar gyfer yr amcan hwn a pha fesurau y gallwn ni eu defnyddio'n fwyaf effeithiol i ystyried llwyddiant dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf? Beth yw'r ymyriadau dros y cyfnod hwnnw, sef y gwerth gorau am arian, a pha dystiolaeth y gallwch chi ei rhannu i gefnogi eich honiad?

Trosolwg o'r ymateb

Gwnaeth cyfanswm o 266 (87 y cant) o ymatebwyr sylwadau ar ddiwallu anghenion cwsmeriaid. O'r ymatebwyr a wnaeth sylwadau ar Gwestiwn 2, rhoddodd 18 y cant (49 o ymatebwyr) dystiolaeth ychwanegol i gefnogi eu hateb. Roedd y mathau o dystiolaeth i gefnogi ymatebion yn cynnwys adroddiadau, dogfennau strategaeth, papurau academiaidd, gwefannau, data'r Cyfrifiad, enghreifftiau o brosiectau, trawsgrifiadau a chyflwyniadau.

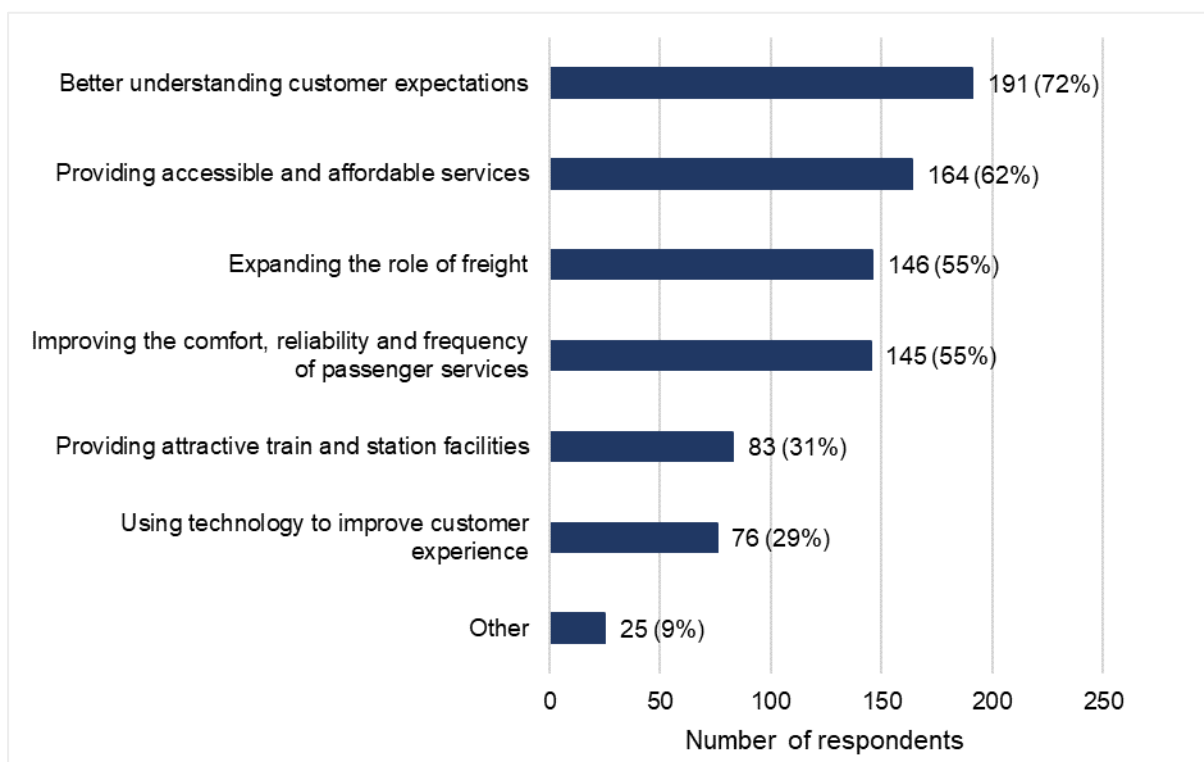
Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion yn tueddu i ganolbwyntio ar un neu fwy o'r chwe thema allweddol ganlynol:

- deall disgwyliadau cwsmeriaid yn well
- darparu gwasanaethau hygyrch a fforddiadwy

- gwella cysur, dibynadwyedd ac amllder gwasanaethau i deithwyr
- ehangu rôl cludo nwyddau
- darparu cyfleusterau trên a gorsafoedd deniadol
- defnyddio technoleg i wella profiad cwsmeriaid.

Dangosir dosbarthiad yr ymatebwyr gyda sylwadau ar y themâu allweddol hyn yn Ffigur 5. Gwnaed nifer o sylwadau fel rhan o Gwestiwn 2 nad oeddent yn berthnasol i'r cwestiwn na'r alwad am dystiolaeth yn fwy cyffredinol. Cofnodwyd y sylwadau hyn fel 'arall' fel rhan o'r dadansoddiad.

Ffigur 5 Nifer yr ymatebwyr gyda sylwadau ar themâu Cwestiwn 2*



* Noder bod y cant yn seiliedig ar y 266 o ymatebwyr a gyflwynodd alwad am ymateb i dystiolaeth gyda sylwadau'n ymwneud â Chwestiwn 2.

Gwnaeth dros ddwy ran o dair o'r ymatebwyr (72 y cant) â sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 2 sylwadau ar well dealltwriaeth o ddisgwyliadau cwsmeriaid a gwnaeth 62 y cant sylwadau ar ddarparu gwasanaethau hygyrch a fforddiadwy. Roedd maint y dystiolaeth a ddarparwyd ym mhob thema yn amrywiol, ac mae'r testun yn yr adrannau isod yn cynnwys cyfeiriadau at achosion lle ddarparwyd dystiolaeth a dyfyniadau i gefnogi atebion.

Deall disgwyliadau cwsmeriaid yn well

Awgrymodd ymatebwyr y dylai anghenion cwsmeriaid, teithwyr a chludo nwyddau, fod wrth wraidd y Cynllun Strategol ac roedden nhw'n ystyried defnyddio gwasanaethau rheilffyrdd fel y mesur gorau o lwyddiant. Awgrymwyd y gellid bodloni disgwyliadau cwsmeriaid yn well mewn nifer o ffyrdd, gan gynnwys buddsoddi mewn technoleg berthnasol ac effeithiol,

ymgysylltu rhagweithiol a chyfathrebu â chwsmeriaid a phartneriaethau cryf rhwng y sectorau cyhoeddus a phreifat.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion sy'n berthnasol i'r thema o ddeall disgwyliadau cwsmeriaid yn well yn canolbwyntio ar y pynciau canlynol:

- arferion teithwyr a thueddiadau teithio
- cynyddu ffocws ar gynaliadwyedd amgylcheddol
- monitro ac asesu anghenion cwsmeriaid
- Posibilrwydd o gyfaddawdu rhwng gwasanaethau cludo nwyddau a gwasanaethau teithwyr.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

"Er mwyn deall a gwella profiad cwsmeriaid, mae angen i ni fuddsoddi mewn systemau, data a phobl, yn hytrach na seilwaith yn unig."

Arferion teithwyr a thueddiadau teithio

Awgrymodd llawer o ymatebwyr fod arferion teithio teithwyr a phatrymau galw wedi newid yn sylweddol o ganlyniad i'r pandemig, ac mae hyn yn cyflwyno heriau o ran bodloni disgwyliadau teithwyr ar hyn o bryd ac yn y dyfodol. Roedd ymatebwyr o'r farn y byddai patrymau teithio yn parhau i newid gyda'r effeithiau mwyaf yn cael ei weld ar deithiau cymudo a hamdden – gan arwain at newidiadau i amseroedd teithio brig a mwy o alw am deithiau gyda'r nos ac ar benwythnosau. Darparwyd tystiolaeth i gefnogi newidiadau awgrymedig i batrymau teithio, gan gynnwys astudiaethau sy'n awgrymu bod gweithio gartref yn debygol o barhau a dangos twf cwsmeriaid hamdden. Awgrymwyd y byddai angen i amserlenni addasu i gyd-fynd yn well â'r newidiadau hyn yn y galw. Awgrymodd nifer o ymatebwyr hefyd y bydd teithwyr, yn enwedig cymudwyr a theuluoedd, angen gallu Wi-Fi gwell, cyson a dibynadwy ar deithiau i gefnogi anghenion gwaith a hamdden.

Soniodd llawer o ymatebwyr am yr angen i wasanaethau rheilffyrdd gael eu hintegreiddio'n well â dulliau trafnidiaeth eraill a bod yn barod i gefnogi teithwyr sy'n dewis rheilffyrdd dros ddulliau eraill. Ailadroddwyd awgrymiadau o atebion i Gwestiwn 1. Gweler pennod 2 am drosolwg o'r sylwadau hyn.

Cynyddu ffocws ar gynaliadwyedd amgylcheddol

Nododd llawer o ymatebwyr fod cynaliadwyedd yn faes ffocws cynyddol bwysig i gwsmeriaid ac mae'n debygol o fod yn ffactor cynyddol ym mhenderfyniadau cwsmeriaid. Soniodd rhai ymatebwyr y bydd cwsmeriaid yn disgwyl sicrwydd y gall y rhwydwaith fod yn wydn yn erbyn tywydd eithafol a'i fod mewn sefyllfa i reoli'r risgiau a ddaw yn sgil y newid yn yr hinsawdd. Awgrymodd nifer o ymatebwyr fod cefnogaeth cwsmeriaid i ddatgarboneiddio a thrydaneiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd yn gryf. Caiff y sylwadau hyn eu harchwilio ymhellach ym mhennod 7 o'r adroddiad hwn, sy'n adrodd sylwadau ar gyflawni cynaliadwyedd amgylcheddol a dderbyniwyd mewn ymateb i C6.

"Bydd tueddiadau eraill, megis cynyddu ymwybyddiaeth o ôl troed carbon a'r lluo o ddulliau eraill o deithio di-garbon yn cynyddu'r disgwyliad ar y rheilffordd i gael eu datgarboneiddio'n llawn."

Monitro ac asesu anghenion cwsmeriaid

Tynnodd sawl ymatebydd sylw at yr angen i ofyn am adborth cwsmeriaid, gwrando arno, ei ddeall a dysgu ohono. Awgrymodd llawer o ymatebwyr y dylid mesur boddhad cwsmeriaid yn erbyn cyfres o Ddangosyddion Perfformiad Allweddol megis olrhain boddhad, defnyddio'r rhwydwaith, prydlondeb a data canslo. Darparwyd tystiolaeth o'r offer a'r mesurau presennol y gellid eu defnyddio neu eu haddasu ar gyfer eu cymhwyso ar draws y diwydiant.

Tynnodd rhai ymatebwyr sylw at bwysigrwydd ymgysylltu â phobl nad ydynt yn teithio ar y rheilffyrdd, er mwyn meithrin gwell dealltwriaeth o pam. Pwysleisiodd sawl ymatebydd bwysigrwydd siarad â phobl yn bersonol, gan awgrymu bod staff yn ymgysylltu â phobl ar drenau neu mewn gorsafoedd, a thrwy weithio mewn partneriaeth â grwpiau allweddol, megis sefydliadau anabledd. Nodwyd bod yn rhaid i geisio adborth gynnwys mynd ati i gasglu barn teithwyr anabl drwy amrywiaeth o sianeli a fformatau hygyrch, yn ddigidol ac oddi ar-lein, gyda thystiolaeth yn cael ei darparu i ddangos sut y gall technoleg fod yn rhwystr i rannu data gan rai cwsmeriaid. Pwysleisiodd rhai ymatebwyr bwysigrwydd cadw'r holl ddata'n ddiogel hefyd.

Gofynnodd rhai ymatebwyr am i'r gwaith o gasglu data gael ei safoni ar draws y diwydiant, gan awgrymu y dylid casglu data ar lwyfan canolog, gan alluogi monitro ac asesu cyson o foddhad cwsmeriaid ar draws y rhwydwaith. Dywedodd ymatebwyr eraill fod llawer o ddata eisoes yn cael ei gasglu, ac y gellid defnyddio hyn yn well drwy rannu gwybodaeth yn well rhwng rhanddeiliaid. Rhoddodd sawl ymatebydd air o rybudd mewn perthynas ag amlder arolygu, gan esbonio y gallai gorlwytho gyfrannu at ddifaterwch tuag at y broses adborth.

"Mae olrhain a mesur lefelau bodlonrwydd cwsmeriaid yn hanfodol ar gyfer llwyddiant... Rhaid i ni gysylltu â chwsmeriaid ym mhobman maen nhw'n cysylltu â'r diwydiant ... a defnyddio tueddiadau a mewnwelediadau cyffredinol defnyddwyr i lywio ein gweithgareddau a'r diwydiant wrth symud ymlaen."

Posibilrwydd o gyfaddawdu rhwng gwasanaethau cludo nwyddau a gwasanaethau teithwyr

Cododd rhai ymatebwyr bryderon y gallai fod gwrthdaro rhwng gwasanaethau teithwyr a gwasanaethau cludo nwyddau ar rai rhannau o'r rhwydwaith, gan arwain at oedi neu golled o ran cystadleurwydd a bod angen rhoi gwell ystyriaeth i reilffordd defnydd cymysg.

Awgrymodd rhai na ddylid ystyried gwasanaethau cludo nwyddau fel llai o flaenoriaeth na gwasanaethau teithwyr, tra bod ymatebwyr eraill yn awgrymu na ddylai galw cynyddol am wasanaethau cludo nwyddau ddod ar draul gwasanaethau i deithwyr. Nodwyd y gall gwasanaethau teithwyr a chludo nwyddau achosi oedi a chanlyniadau negyddol i'w gilydd; roedd awgrymiadau i wella hyn a datrys gwrthdaro amserlennu yn cynnwys uwchraddio seilwaith, ail-lwybro ac ail-amseru.

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y gallai newid patrymau teithio teithwyr o ganlyniad i'r pandemig greu capasiti ychwanegol ar gyfer gwasanaethau cludo nwyddau y gellid wedyn eu rhedeg i ategu'r newidiadau hyn ac argaeledd y rhwydwaith. Awgrymwyd hefyd y gellid addasu cerbydau i alluogi cludo nwyddau ysgafn sy'n sensitif i amser ar wasanaethau teithwyr. Awgrymodd ymatebwyr hefyd y dylid datblygu ffyrdd o bennu 'gwerth' cyffredinol llwybrau, er mwyn galluogi cyfaddawdau meintiol rhwng gwasanaethau cludo nwyddau a theithwyr.

"Mae angen i'r Cynllun Strategol alluogi adolygiad rheolaidd o ddyrannu capasiti cludo nwyddau yn erbyn gwasanaethau teithwyr, er mwyn galluogi'r rheilffordd defnydd cymysg fwyaf optimaidd."

Gwella cysur, dibynadwyedd ac amllder gwasanaethau i deithwyr

Osgoi gorlenwi mewn gorsafoedd ac ar drenau

Teimlai nifer o ymatebwyr y dylid cynllunio'r rhwydwaith rheilffyrdd i ddarparu lefel o gapasiti sy'n gallu darparu ar gyfer cwsmeriaid presennol a chwsmeriaid y dyfodol. Awgrymodd llawer o ymatebwyr fod gorlenwi mewn gorsafoedd ac ar drenau yn 'bwynt poen' cyson i deithwyr a chredid bod yr awydd am ofod personol wedi cynyddu o ganlyniad i'r pandemig. Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylai prynu tocyn warantu mynediad i sedd ar gyfer taith teithiwr yn ei chyfanrwydd. Awgrymodd ymatebwyr atebion posibl ar gyfer gorlenwi, gan gynnwys:

- mynedfeydd lobi a thramwyfeydd o faint gwell
- gwybodaeth gliriach am blatfformau, gan gynnwys ble i sefyll am gerbydau penodol a gwybodaeth am gapasiti ar gyfer trenau sy'n cyrraedd
- gwell gwybodaeth am gapasiti
- gwell dadansoddiad o'r galw amser real
- llai o amseroedd aros
- amserlennu gwell.

"Efallai bod profiad Covid wedi newid rhai gwerthoedd, fel y gwerth a roddir ar orlenwi. Mae angen ymchwil ar y materion hyn ar frys, ond wrth gwrs efallai y bydd angen cyfnod o sefydlogrwydd cyn y gellir mesur unrhyw newidiadau hirdymor."

Gwasanaethau prydlon, dibynadwy, amlach gyda chapasiti priodol

Awgrymodd llawer o ymatebwyr fod cyflymder, dibynadwyedd ac amllder gwasanaethau yn bwysig i feithrin ymddiriedaeth yn y rheilffordd a'u bod nhw'n cael eu hystyried yn allweddol i foddhad cwsmeriaid, atyniad a chadw staff. Cyfeiriodd rhai ymatebwyr at arolygon ymchwil a chwsmeriaid lleol, rhanbarthol a rhyngwladol presennol fel tystiolaeth ar gyfer yr awgrymiadau hyn.

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y byddai llai o oedi, amseroedd teithio byrrach a darparu gwybodaeth am deithiau yn well/rhagweithiol, er mwyn lleihau effaith oedi annisgwyl, yn

diwallu anghenion cwsmeriaid yn well ac yn annog newid moddol o'r car i'r rheilffyrdd. Nodwyd bod dibynadwyedd yn bwysicach mewn ardaloedd gwledig lle mae llai o ddulliau teithio amgen ar gael yn rhwydd.

Awgrymodd llawer o ymatebwyr fod angen ehangu amllder neu gapasiti rhai gwasanaethau, gan gynnwys ychwanegu cerbydau ychwanegol. Fodd bynnag, nododd ymatebwyr eraill fod gan rai gwasanaethau gerbydau gwag nad oes eu hangen i ateb y galw presennol. Rhoddodd rhai ymatebwyr enghreifftiau o lwybrau neu wasanaethau penodol nad ydynt yn cael eu gwasanaethu ar hyn o bryd neu sy'n profi cynigion rheilffordd annibynadwy ac awgrymwyd gwelliannau penodol neu gyffredinol i amllder i fynd i'r afael â hyn – gan gynnwys darparu llinellau a gorsafoedd newydd a darparu gwasanaethau 24 awr.

Nododd rhai ymatebwyr hefyd fod teithwyr yn debygol o barhau i ddisgwyl cynigion gwasanaeth mwy hyblyg, gan gynnwys gwasanaethau hwyrach gyda'r nos a chynigion estynedig ar benwythnosau ac mae angen cynllunio priodol i ddiwallu'r anghenion hyn.

Darparu cyfleusterau trên a gorsafoedd deniadol

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y bydd teithwyr yn disgwyl amgylchedd teithio diogel, yn rhydd o aflonyddu - gan gynnwys mewn gorsafoedd ac o'u hamgylch ac ar y trenau. Nodwyd bod y ddarpariaeth o gyfleusterau ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd yn amrywiol; codwyd yr angen i fynd i'r afael â hyn gan nifer o ymatebwyr. Rhoddodd ymatebwyr hefyd nifer o welliannau a awgrymwyd i gyfleusterau trenau a gorsafoedd, fel y nodir isod.

Gwella cyfleusterau trên

Awgrymodd llawer o ymatebwyr ffyrdd y gellid uwchraddio cyfleusterau trenau i wasanaethu teithwyr yn well. Roedd yr awgrymiadau'n cynnwys:

- addasu/gwella'r ddarpariaeth seddi drwy ddarparu seddi ychwanegol ger ffenestri, seddi mwy cyfforddus, dosbarthu pedair sedd bae yn well ar gyfer teuluoedd a grwpiau, mwy o seddi y gellir eu cadw sy'n addas ar gyfer defnyddwyr sydd â llai o symudedd, sicrhau bod seddi'n alinio â ffenestri a chynnig seddi ehangach
- mae darparu cerbydau ychwanegol yn lleihau gorlenwi, awgrymodd rhai ymatebwyr fod angen uwchraddio dyluniadau hefyd
- darparu cyfleusterau toiled ychwanegol a gwell, gan gynnwys gwell cyfleusterau i deithwyr anabl
- cynnig cysylltiadau Wi-Fi cryfach ar bob trên, gwasanaethau ffôn symudol cryfach a phlygiau USB a socedi pŵer ychwanegol ar gyfer gwefru ffonau a gliniaduron
- darparu gwell gwybodaeth ar y trên i deithwyr, gan gynnwys sgriniau amser real sy'n dangos gwybodaeth am argaeledd seddau trên, cysylltiadau, gorlenwi a diweddariadau gwasanaeth
- darparu lle storio ychwanegol ar y trên ar gyfer beiciau a bagiau
- arlwyo: darparu bwyd a diod i'r rhai sydd ag anoddefiadau ac alergeddau, mae angen opsiynau heb glwten ac opsiynau di-laeth
- gwella hyfforddiant staff er budd profiad cwsmeriaid
- ehangu cynigion lefel mynd ar y trên, gydag awgrym o ddefnydd o atebion technoleg penodol

- lleihau neu gael gwared ar y Dosbarth Cyntaf
- gwella glendid ar y trê'n.

"Dylid ystyried opsiynau ar gyfer lleoedd amlbwrpas a gwasanaeth sy'n cefnogi defnyddwyr cadeiriau olwyn; anghenion mynediad i deuluoedd, er enghraifft mannau pram; a mannau beiciau – mae angen cynyddol i adolygu dyluniad sy'n gynhwysol ac sy'n diwallu'r holl anghenion gan adlewyrchu llai ar gapasiti seddi sefydlog i annog mwy o deithwyr i ddefnyddio'r rheilffordd drwy ddarparu mannau amlswyddogaethol."

Gwella gorsafoedd a'r cyffiniau

Awgrymodd llawer o ymatebwyr ffyrdd y gellid uwchraddio cyfleusterau gorsafoedd i wasanaethu teithwyr yn well. Roedd yr awgrymiadau'n cynnwys:

- gwella'r ddarpariaeth o opsiynau teithio milltir cyntaf/milltir olaf o orsafoedd gan gynnwys drwy drafnidiaeth gyhoeddus, cyflwyno Parcio a Theithio mewn gorsafoedd a chyfleusterau ychwanegol i gefnogi defnyddwyr modd llesol a micro-symudedd gan adeiladu mwy ac ailagor gorsafoedd er mwyn caniatáu gwell mynediad i'r rhwydwaith rheilffyrdd y tu allan i brif ddinasoedd
- gwella arddangos gwybodaeth: arddangosfeydd ac amserlenni gadael wedi'u goleuo gyda thestun mawr
- darparu pwyntiau gwefru ar gyfer ceir trydan
- gwella cyfleusterau toiledau: darparu toiledau ym mhob gorsaf, dylai cyfleusterau fod am ddim, cynyddu'r ddarpariaeth o gyfleusterau newid babanod
- darparu mynediad heb risiau ym mhob gorsaf reilffordd
- gwella cyfleusterau ar gyfer babanod a phlant ifanc mewn gorsafoedd
- darparu cyfleusterau storio: darparu storfa ddiogel ar gyfer beiciau a bagiau
- darparu ystafelloedd aros glân, diogel a gwresog
- gwella peiriannau tocynnau, nad ydynt bob amser yn gweithio, yn anodd eu gweithredu i rai defnyddwyr a dylent fod ar gael ym mhob gorsaf
- darparu ystafelloedd gweddi/ffydd ac ystafelloedd tawelwch
- cynyddu capasiti drwy fuddsoddi mewn ymestyn plattformau i gefnogi trenau hirach
- gwella cysylltedd drwy ddarparu Wi-Fi gorsafoedd a chynnig socedi pŵer.

Darparu gwasanaethau hygyrch a fforddiadwy

Tynnodd llawer o ymatebwyr sylw at bwysigrwydd darparu gwasanaethau rheilffordd fforddiadwy a hygyrch i bob teithiwr gan y gall hygyrchedd gwael a chostau teithio fod yn rhwystrau sylweddol. Nodwyd bod hygyrchedd yn arbennig o bwysig i ddefnyddwyr â namau symudedd (gan gynnwys y rhai ag anabledau cudd a phryderon iechyd), teuluoedd, pobl

iau a'r henoed (yn enwedig yng nghyd-destun poblogaeth sy'n heneiddio). Soniodd rhai ymatebwyr hefyd am y newid o ran darparu gwasanaethau hygyrch, a heriodd y diwydiant rheilffyrdd i fynd yn gyflymach.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion sy'n berthnasol i'r thema o ddarparu gwasanaethau hygyrch a fforddiadwy yn canolbwyntio ar y pynciau canlynol:

- ystyriaethau hygyrchedd
- mynediad at wybodaeth a gwasanaeth cwsmeriaid
- fforddiadwyedd gwasanaethau.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Ystyriaethau hygyrchedd

Rhoddodd rhai ymatebwyr dystiolaeth bod pobl â nam ar eu symudedd yn gwneud llai o deithiau ac yn teithio llai o filltiroedd nag eraill ac awgrymwyd fod rhai yn amharod i deithio ar y rheilffyrdd o gwbl. Awgrymodd llawer o ymatebwyr y dylid ymgysylltu'n well â theithwyr â nam ar eu symudedd er mwyn deall eu hanghenion yn well a phenderfynu ar atebion i rwystrau. Roedd rhai ymatebwyr o'r farn bod darparu cyfleusterau a gwasanaethau i gwsmeriaid yn fwy cyson yn allweddol i wella hygyrchedd. Fe wnaeth rhai hefyd ei gwneud yn glir bod yn rhaid cymhwyso ystyriaethau hygyrchedd i weithwyr rheilffordd hefyd.

Pwysleisiodd rhai ymatebwyr bwysigrwydd ystyried rhwymedigaethau cyfreithiol a chytundebol mewn perthynas â hygyrchedd a chynnal gwell monitro a gwerthuso i asesu a dangos cynnydd.

Awgrymodd nifer o ymatebwyr fesurau i gynorthwyo defnyddwyr rheilffyrdd ag anghenion hygyrchedd, gan gynnwys mynd ar y trê'n ar lefel, mynediad di-ris ym mhob gorsaf, trefnu cymorth i deithwyr ymlaen llaw mewn gorsafoedd, arwynebau cyffyrddol, a darparu rampiau preswyl. Galwodd rhai hefyd am ymrwymiad i weithredu mynd ar y trê'n ar lefel dros amser. Awgrymwyd hefyd bod angen i ddyluniad cerbydau adlewyrchu'n well anghenion teithwyr â nam ar eu symudedd a'u gofalwyr, pobl hÿn a theuluoedd. Roedd cefnogaeth gref i gynlluniau 'Mynediad i Bawb'.

"Mae'n bwysig bod y system drafnidiaeth gyfan yn gynhwysol drwy ei ddyluniad, gan ganiatáu i bobl deithio'n hyderus ac yn hawdd drwy seilwaith ffisegol cwbl hygyrch sydd wedi'i gynllunio'n dda a gwybodaeth hygyrch i helpu i gynllunio teithiau."

Mynediad at wybodaeth a gwasanaeth cwsmeriaid

Roedd rhai ymatebwyr o'r farn y dylai darparu hygyrchedd hefyd gynnwys mwy o ystyriaeth i wasanaethau cwsmeriaid a darparu gwybodaeth. Awgrymwyd bod defnyddio trenau gyrrwyr yn unig a lleihau presenoldeb staff gorsafoedd yn cael gwared ar gefnogaeth ar gyfer cymorth, yn enwedig gan deithwyr anabl. . Awgrymodd nifer o ymatebwyr y bydd

presenoldeb staff ar drenau ac mewn gorsafoedd yn parhau i fod yn angenrheidiol i gefnogi teithwyr ag anghenion hygyrchedd a sicrhau amgylchedd diogel i bawb.

Soniodd nifer o ymatebwyr am yr angen i ddarparu fformatau gwybodaeth teithio ar y rheilffyrdd amgen i rai cwsmeriaid. Awgrymodd rhai ymatebwyr y byddai datblygiadau technolegol arloesol o fudd, ond roedd eraill yn pryderu y byddai'n anfantais i rai defnyddwyr ag anabledau, pobl hŷn a'r rhai heb fynediad at ffonau clyfar. Roedd pryder y gallai hyn atal y defnyddwyr hyn rhag cael gafael ar y cymorth gofynnol.

"Er y bu gwelliannau gwerth chweil a sylweddol i hygyrchedd y rhwydwaith rheilffyrdd dros y blynyddoedd diwethaf (mae cerbydau a hyfforddiant staff wedi bod yn feysydd nodedig i'w gwella), mae'r gwahaniaeth sylweddol iawn o ran y defnydd o'r rhwydwaith rheilffyrdd gan bobl anabl a phobl nad ydynt yn anabl yn amlygu faint yn fwy sydd angen ei wneud... Dangosodd Arolwg Teithio Cenedlaethol 2020 fod oedolion anabl (16+) yn gwneud tua 28% yn llai o deithiau'r flwyddyn nag oedolion nad ydynt yn anabl. O ran y milltiroedd a deithiwyd bob blwyddyn roedd y gwahaniaeth hyd yn oed yn fwy gydag oedolion anabl yn teithio 40% yn llai o filltiroedd nag oedolion nad ydynt yn anabl."

Fforddiadwyedd gwasanaethau

Awgrymodd llawer o ymatebwyr y byddai'r twf yng nghostau byw yn cynyddu'r galw gan deithwyr am deithio fforddiadwy sy'n rhoi gwerth am arian. Awgrymwyd hefyd bod angen gwell dealltwriaeth o'r hyn mae fforddiadwyedd yn ei olygu. Awgrymodd nifer o ymatebwyr y byddai angen i brisiau tocynnau fod yn gystadleuol o'i gymharu â dulliau teithio eraill er mwyn cadw a denu teithwyr.

Awgrymodd rhai ymatebwyr fesurau i fynd i'r afael â phryderon fforddiadwyedd, gan gynnwys cynnig gostyngiadau i ddenu teithwyr yn ôl i'r rheilffyrdd, galluogi archebu tocynnau ymlaen llaw y tu hwnt i'r cyfnod tri mis presennol i ddarparu gwell gwerth am arian a denu teithwyr i gynllunio gwyliau, a chynnig ad-daliadau am docynnau nas defnyddiwyd.

"Dylai'r rheilffyrdd fod yn hygyrch yn ariannol i bawb, mae cost tocynnau yn rhy uchel ar y cyfan ac mae'r ystod yn rhy gymhleth, yn enwedig yn ystod oriau teithio brig."

Ehangu rôl cludo nwyddau

Roedd yr ymatebwyr yn gefnogol i fwy o newid moddol o'r ffordd i'r rheilffyrdd ar gyfer cludo nwyddau. Roedd y manteision a nodwyd yn cynnwys manteision amgylcheddol, cynhyrchiant busnes y DU, arbedion costau rheilffyrdd, buddion cydgrynhoad, a chynhyrchu referniw. Teimlwyd y dylid ystyried yr ystod eang hon o fanteision wrth arfarnu cynlluniau

seilwaith. Tynnodd rhai ymatebwyr sylw at y ffaith bod rhagolygon y diwydiant yn dangos twf hirdymor cryf yn y galw am wasanaethau cludo nwyddau ar y rheilffyrdd.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion sy'n berthnasol i'r thema o ehangu rôl cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn canolbwyntio ar y pynciau canlynol:

- cefnogi economi'r DU
- cyfraniad cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i sero net
- ehangu rôl cludo nwyddau ar reilffyrdd y DU mewn cadwyni cyflenwi yn y DU.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Cefnogi economi'r DU

Dywedwyd bod cludo nwyddau a logisteg rheilffyrdd yn hanfodol bwysig i sawl sector a lleoliad daearyddol ledled y DU, gan gyfrannu at gyfleoedd economaidd gan gynnwys masnach dramor a symud deunyddiau swmpus. Nododd llawer o ymatebwyr fod dibynadwyedd, cyflymder a chost-effeithiolrwydd yn fanteision cludo nwyddau ar y rheilffyrdd, gan gyfeirio at dystiolaeth ategol. Credid mai'r manteision hyn oedd fwyaf lle mae meintiau mawr, teithiau hir a/neu gostau trosglwyddo isel. Canmolwyd cludo nwyddau ar y rheilffyrdd gan ymatebwyr am ddangos gwydnwch y gadwyn gyflenwi yn ystod argyfwng cadwyn gyflenwi Covid-19.

"Tesco ... defnyddio credydau nwyddau ar y rheilffyrdd ar gyfer cadw silffoedd mewn argyfwng cyflenwi, gan ddangos manteision gwydnwch y gadwyn gyflenwi."

Roedd heriau strwythurol ar gyfer cludo nwyddau ar y ffyrdd, cyflwyno parthau allyriadau isel mewn canolfannau trefol a thwf mewn busnesau sy'n ceisio arallgyfeirio cadwyni logisteg yn rhesymau a awgrymwyd gan ymatebwyr am fwy o alw am gludo nwyddau ar y rheilffyrdd. Disgwyliad y bydd twf yn gofyn am ddefnydd mwy effeithlon o'r capasiti presennol, yn ogystal â chreu capasiti ychwanegol, yn y rhwydwaith. Nodwyd bod buddsoddi mewn cerbydau, seilwaith rheilffyrdd a thechnoleg yn ysgogiadau ar gyfer sicrhau twf economaidd tymor hwy a rhoi hwb i'r economi drwy logisteg gost-effeithiol, ddibynadwy a chenedlaethol. Awgrymodd ymatebwyr y byddai hyn yn caniatáu i reilffyrdd fod yn gystadleuol mewn marchnadoedd lle'r oedd wedi'i eithrio ohonynt o'r blaen ar bris.

Cyfraniad cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i sero net

Fel y gwelwyd yn yr alwad am dystiolaeth ar gyfer Adolygiad Rheilffyrdd Williams, nododd nifer o ymatebwyr fanteision amgylcheddol cludo nwyddau ar y rheilffyrdd. Mae llawer o ymatebwyr o'r farn bod gan y rheilffyrdd rôl hollbwysig yn y newid cenedlaethol i sero-net a datgarboneiddio'r gadwyn gyflenwi, gan nodi bod gan y diwydiant rheilffyrdd botensial cryf i symud tuag at atebion tanwydd di-garbon.

Darparwyd tystiolaeth i ddangos manylion gwyrdd cludo nwyddau ar y rheilffyrdd, gan gynnwys sut mae rheilffyrdd yn cynhyrchu llai o allyriadau o'i gymharu â'r ffyrdd (sy'n effeithio ar ansawdd aer a newid yn yr hinsawdd), yn gosod llai o aflonyddwch sŵn na thraffig HGV, yn lleihau faint o dagfeydd ac oedi sydd ar y rhwydwaith ffyrdd, yn lleihau'r difrod i briffyrdd a achosir gan gerbydau nwyddau trwm ac yn aml yn fwy diogel na dulliau cludo nwyddau eraill. Awgrymodd nifer o ymatebwyr y byddai'r cymwysterau gwyrdd hyn yn

arwain at fusnesau ychwanegol yn troi at y rheilffyrdd fel ffordd fwy ecogyfeillgar o symud nwyddau. Nodwyd hefyd bod cynlluniau trydaneiddio mewnlenwi a thanwyddau amgen yn gwella atyniad amgylcheddol cludo nwyddau ar y rheilffyrdd ymhellach.

Ehangu rôl cludo nwyddau ar reilffyrdd y DU mewn cadwyni cyflenwi yn y DU

Cyfeiriodd ymatebwyr at ddirywiad mewn llifau traddodiadol, megis traffig glo a metelau, yn cael eu gwrthbwyso gan draffig swmpus eraill, megis twf mewn cynhwysydd a thraffig adeiladu. Dywedwyd bod llifau cludo nwyddau cryf ar y rheilffyrdd wedi datblygu o derfynellau cludo nwyddau domestig a phorthladdoedd dŵr dwfn ar gyfer masnach ryngwladol. Mae rhai ymatebwyr yn canmol cludo nwyddau ar y rheilffyrdd fel y ffordd mwyaf effeithiol ar gyfer llifau pellter hir o ddeunyddiau trwm, gan gynnwys i ganol dinasoedd.

"Mae yna ... gyfleoedd posibl yn ehangach ar draws y rhwydwaith i integreiddio â modelau logisteg y filltir olaf sy'n gwneud gorsafoedd rheilffordd yn rhan allweddol o'r cadwyni cyflenwi nwyddau."

Ymhlith yr awgrymiadau ar gyfer ehangu ar gadwyni cyflenwi presennol roedd gostwng y rhwystr i fynediad i gwsmeriaid terfynol, gan ddefnyddio capasiti cludo nwyddau presennol Twannel y Sianel, galluogi cludo eitemau ysgafnach, sy'n sensitif i amser (y potensial ar gyfer 'parseli fel teithwyr') ac ymateb i reoli rhestr 'bron mewn amser' – sy'n gofyn am systemau ymatebol a hyblyg ar draws y sector cludo nwyddau a logisteg. Nodwyd y gallai cynyddu cludo nwyddau cyflym olygu bod angen lle ychwanegol mewn gorsafoedd i ddarparu ar gyfer traffig parseli mewn lleoliadau trefol. Tynnodd ymatebwyr sylw hefyd at y ffaith y gall cwsmeriaid mwy newydd/llai ei chael hi'n anodd llenwi llwyth trên llawn ac awgrymwyd hwyluso llwythi trên mwy cyfanredol (gan ganiatáu i gwsmeriaid terfynol brynu segmentau o lwyth trên).

Defnyddio technoleg i wella profiad cwsmeriaid

Awgrymodd nifer o ymatebwyr y dylid defnyddio technoleg i gefnogi teithio integredig. Soniodd rhai ymatebwyr fod y galw am Symudedd fel Gwasanaeth, sy'n galluogi defnyddwyr i gynllunio, archebu a thalu am wasanaethau trafniadaeth lluosog drwy un platfform digidol, yn debygol o gynyddu.

Cyfeiriwyd yn aml at ddarparu system docynnau symlach fel ffordd o wella profiad teithwyr. Awgrymodd llawer o ymatebwyr y dylid defnyddio cardiau teithio a thechnoleg tocynnau 'fel Lundain', a systemau archebu haws eu defnyddio.

"Rydym yn disgwyl i GBR ddarparu'r ffocws ar gyfer datblygu systemau sy'n canolbwyntio ar gwsmeriaid a fydd yn gofyn am well cysylltedd telathrebu, data agored a synwryddion ar drenau, gorsafoedd a seilwaith."

Awgrymodd rhai ymatebwyr fod angen systemau gwell ar gwsmeriaid cludo nwyddau hefyd – i gynllunio eu gweithrediadau ac olrhain danfoniadau. Awgrymwyd bod GBR yn galluogi

datblygu systemau sy'n canolbwyntio ar gwsmeriaid drwy ddefnyddio a rhoi synwryddion ar drenau, gwell cysylltedd telathrebu a data agored.

Technoleg i gasglu a chyfathrebu data yn well

Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylid defnyddio technolegau, megis apiau ffonau symudol, i gasglu a throsglwyddo data yn well i gwsmeriaid. Awgrymwyd apiau ffonau symudol fel ffordd o gyfleu diweddariadau taith – gan gynnwys oedi wrth wasanaeth, argaeledd seddau a chysylltu gwybodaeth am wasanaethau, i deithwyr.

Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylid creu system ddata ganolog ar draws y diwydiant i wella profiad cwsmeriaid, helpu i wneud penderfyniadau, llywio amserlennu, cynorthwyo rhagolygon refeniw a staffio. Credid y bydd rôl awtomeiddio a deallusrwydd artifisial wrth gasglu data yn cynyddu yn y dyfodol.

Lliniaru risgiau seiberddiogelwch

Er bod llawer o ymatebwyr wedi awgrymu newid technolegol a mwy o gasglu a defnyddio data fel ffyrdd o ddiwallu anghenion cwsmeriaid, awgrymodd ymatebwyr eraill y gallai hyn gynyddu'r risg o seiberfwlio. Nododd rhai ymatebwyr bwysigrwydd sicrhau bod data a systemau newydd yn gallu gwrthsefyll bygythiadau seiber er mwyn atal tarfu a risgiau diogelwch.

Awgrymwyd y dylai mwy o ddigideiddio o fewn y sector rheilffyrdd gael ei lywio gan arfer gorau a glynu wrth safonau rhyngwladol, gyda seiberddiogelwch yn cael ei reoli'n rhagweithiol. Nodwyd hefyd bod angen i gwsmeriaid a staff ymddiried bod y data a ddarperir ganddynt yn cael ei gadw'n ddiogel, yn enwedig data personol ac ariannol.

"Un ansicrwydd allweddol mae'n rhaid i'r Cynllun Strategol fod yn wydn iddo fydd datblygu technolegau newydd a allai effeithio ar seiberddiogelwch asedau rheilffyrdd."

Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 3 – Sicrhau cynaliadwyedd ariannol

Roedd yr alwad am dystiolaeth yn gofyn i ymatebwyr ble roeddent yn gweld y cyfleoedd a'r rhwystrau mwyaf arwyddocaol i sicrhau cynaliadwyedd ariannol yn y sector rheilffyrdd ac ystyried ffyrdd y gallai'r Cynllun Strategol gefnogi mwy o effeithlonrwydd (fel gweithrediadau cyd-gysylltiedig), arloesi, ffynonellau ariannu amgen a/neu leihau costau. Dyma'r cwestiwn a ofynnwyd:

Ble mae'r cyfleoedd a'r rhwystrau mwyaf arwyddocaol i sicrhau cynaliadwyedd ariannol yn y sector rheilffyrdd dros 5, 10 a 30 mlynedd a sut rydym ni'n eu cyflawni/goresgyn? Sut allwn ni fonitro ac asesu hyn yn y ffordd fwyaf effeithiol? Beth yw uchelgais ymestynnol ond realistig ar gyfer yr amcan hwn a pha fesurau y gallwn ni eu defnyddio'n fwyaf effeithiol i ystyried llwyddiant dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf? Beth yw'r ymyriadau dros y cyfnod hwnnw, sef y gwerth gorau am arian?

Trosolwg o'r ymateb

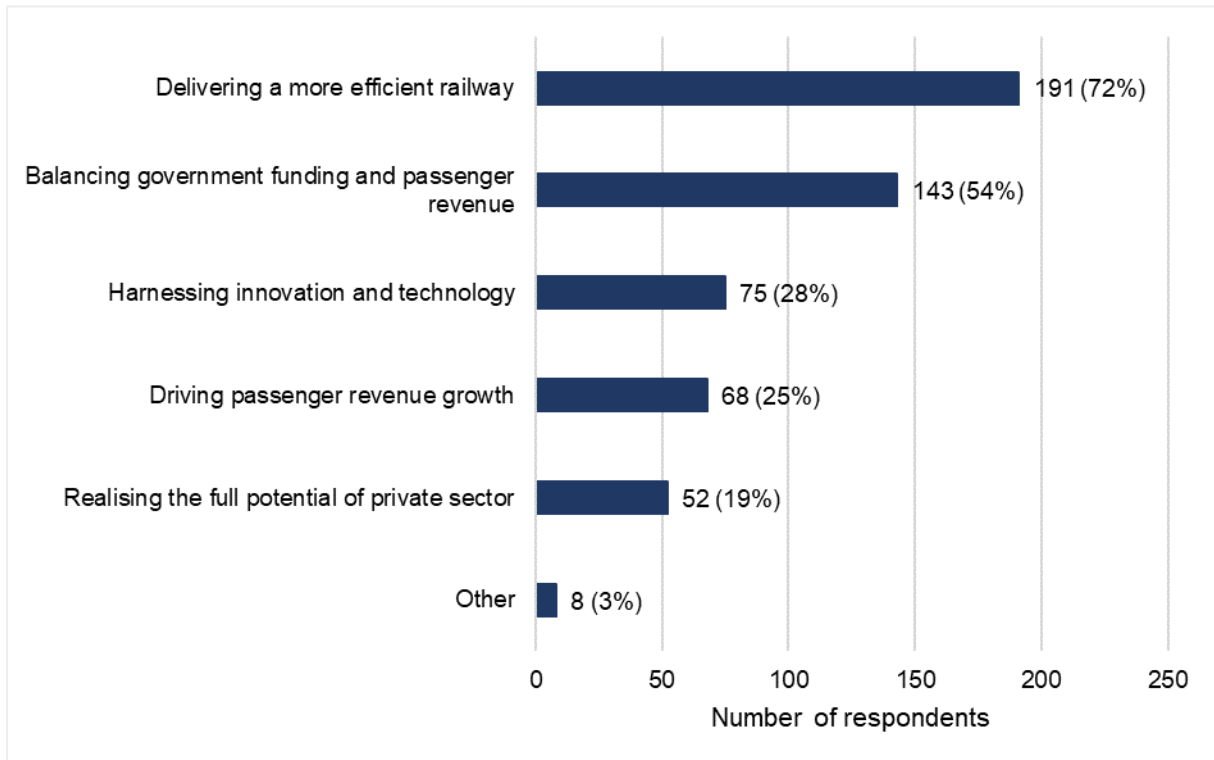
Gwnaeth cyfanswm o 267 (87 y cant) o ymatebwyr sylwadau ar sicrhau cynaliadwyedd ariannol. O'r ymatebwyr a wnaeth sylwadau ar Gwestiwn 3, rhoddodd 14 y cant (37 o ymatebwyr) dystiolaeth ychwanegol i gefnogi eu hateb. Roedd y mathau o dystiolaeth yn cynnwys adroddiadau, papurau academiaidd, papurau ymchwil, data excel, gwefannau, erthyglau, astudiaethau achos, data'r llywodraeth, cynllun cynaliadwyedd ariannol a datganiadau i'r wasg.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion yn tueddu i ganolbwyntio ar un neu fwy o'r pum thema allweddol ganlynol:

- darparu rheilffordd fwy effeithlon
- cydbwyso cyllid y llywodraeth a refferniw teithwyr
- harneisio arloesedd a thechnoleg
- sbarduno twf refferniw
- gwireddu potensial llawn y sector preifat.

Dangosir dosbarthiad yr ymatebwyr gyda sylwadau ar y themâu allweddol hyn yn Ffigur 5. Gwnaed nifer o sylwadau fel rhan o Gwestiwn 3 nad oeddent yn berthnasol i'r cwestiwn na'r alwad am dystiolaeth yn fwy cyffredinol. Cofnodwyd y sylwadau hyn fel 'arall' fel rhan o'r dadansoddiad. Tynnodd llawer o ymatebwyr sylw at heriau posibl sy'n gysylltiedig â darparu rheilffordd sy'n gynaliadwy yn ariannol ond roeddent yn cefnogi ymdrechion i weithio tuag at hyn.

Ffigur 6 Nifer yr ymatebwyr gyda sylwadau ar themâu Cwestiwn 3*



* Noder bod % yn seiliedig ar y 267 o ymatebwyr a gyflwynodd alwad am ymateb i dystiolaeth gyda sylwadau'n ymwneud â Chwestiwn 3.

Gwnaeth dros ddwy ran o dair o ymatebwyr Cwestiwn 3 (72 y cant) sylwadau ar ddarparu rheilffordd fwy effeithlon a gwnaeth 54 y cant sylwadau ar gydbwyso cyllid y llywodraeth a referniw teithwyr. Teimlai nifer o ymatebwyr fod costau trethdalwyr a chwsmeriaid presennol sy'n gysylltiedig â'r rheilffyrdd yn uchel ac awgrymodd amrywiaeth o ffyrdd o leihau costau. Roedd maint y dystiolaeth a ddarparwyd ym mhob thema yn amrywiol, ac mae'r testun yn yr adrannau isod yn cynnwys cyfeiriadau at achosion lle darparwyd tystiolaeth a dyfyniadau o fewn ymatebion i gefnogi atebion.

Darparu rheilffordd fwy effeithlon

Teimlai llawer o ymatebwyr fod premiwm ychwanegol yng nghostau gwneud unrhyw beth sy'n gysylltiedig â'r rheilffordd, sy'n atal y diwydiant rhag darparu gwerth am arian i'r trethdalwr a'r teithiwr. Awgrymwyd y dylid gwneud ymdrech ar y cyd i leihau neu ddileu 'platio aur' ac i agor cadwyn gyflenwi'r diwydiant i fwy o gystadleuaeth. Nodwyd y byddai angen cymryd gofal i sicrhau nad oedd safonau, ansawdd gwasanaeth a diogelwch yn cael eu heffeithio'n negyddol yn y broses, ac roedd llawer yn cydnabod bod hynny'n gydbwysedd anodd i'w daro. Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylid arbrofi gyda gwahanol dulliau darparu cytundebol/mewnol i helpu i nodi'r dulliau gorau o leihau costau er mwyn lleihau'r premiwm hwn.

Awgrymodd nifer o ymatebwyr gyfleoedd i sicrhau cynaliadwyedd ariannol, er enghraifft defnyddio capasiti nas defnyddiwyd neu leihau costau, yn ogystal ag archwilio sylfaen

costau seilwaith. Awgrymwyd hefyd bod GBR yn adolygu holl elfennau cost y rhwydwaith rheilffyrdd ac yn sbarduno cymaint o arbedion effeithlonrwydd â phosibl. Darparwyd astudiaethau achos, papurau academaidd a threialon parhaus fel tystiolaeth ar gyfer sut y gellid cynyddu capasiti a lleihau costau.

Nododd sawl ymatebydd y dylid ystyried cyfleoedd i arbed costau a buddsoddi mewn rheilffyrdd ochr yn ochr â dulliau trafndiaeth eraill. Teimlwyd y byddai hyn yn galluogi golwg gyfannol ar flaenoriaethau buddsoddi mewn trafndiaeth genedlaethol yn hytrach na'u hystyried ar wahân. Adleisiwyd y sylwadau hyn mewn ymatebion i Gwestiwn 4.

"Mae'n hanfodol bod rôl a phwysigrwydd buddsoddi mewn rheilffyrdd yn cael eu hystyried, eu hasesu a'u gwerthuso ochr yn ochr â dulliau eraill, gan alluogi golwg gyfannol ar flaenoriaethau buddsoddi mewn trafndiaeth genedlaethol yn hytrach na'u trin fel rhai ar wahân."

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion sy'n berthnasol i'r thema o ddarparu rheilffordd fwy effeithlon yn canolbwyntio ar y pynciau canlynol:

- arbedion cost
- lleihau dyblygu
- lleihau costau drwy well caffael
- gwariant cyfalaf a gweithredol
- pobl.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Arbedion cost

Nododd llawer o ymatebwyr newidiadau llai y gellid eu gwneud i'r ffordd y caiff y rheilffordd ei chynnal a'i gweithredu i leihau costau, gan ddweud y gallai newidiadau cynyddrannol bach arwain at arbedion llawer mwy pe baent yn cael eu cymhwyso ar draws y rheilffordd gyfan ac nid dim ond gan un gweithredwr neu un rhanbarth. Nododd tystiolaeth arbedion a gyflawnwyd drwy ddod â gwaith i'w wneud yn fewnol yn hytrach na rhoi contractau allanol, a chyflwynodd ddadansoddiad cost a budd ar gyfer gweithredu systemau a phrosesau newydd sy'n cael eu treialu yn y DU ar hyn o bryd.

"Ar draws y diwydiant mae cryn le i arbed costau a thwf refeniw mewn ystod gyfan o weithgareddau ar raddfa fawr a bach drwy ymuno ag atebolrwydd am refeniw a refeniw ar y lefel gywir."

Awgrymodd eraill y byddai lleihau sylfaen costau'r diwydiant drwy well cynhyrchiant, gan gynnwys mentrau fel monitro cyflwr, gweithredu trenau'n awtomatig a chau swyddfeydd archebu traddodiadol, tra'n cynnal lefelau uchel o ofal cwsmeriaid drwy gydol profiad y daith, yn cael effaith.

Cyfeiriodd ymatebwyr at wledydd eraill ac enghreifftiau byd-eang lle gallai GBR geisio lleihau costau a throsglwyddo arbedion i deithwyr a defnyddwyr nwyddau drwy wneud y rheilffyrdd yn fwy cystadleuol, un enghraifft yw Protocol Rheilffyrdd Lwcsembwrg.⁴

Soniodd rhai ymatebwyr eu bod yn teimlo bod y cytundebau mynediad trac presennol yn cynyddu cost prosiectau seilwaith oherwydd yr iawndal a dalwyd i weithredwyr. Awgrymwyd y gallai contractau yn y dyfodol ddefnyddio lefel o fynediad di-gosb a bennwyd ymlaen llaw, a gellid cynllunio rhagolygon refeniw yn seiliedig ar y lefel hon o fynediad.

Awgrymwyd arbed costau drwy fwy o bartneriaeth rhwng GBR a'r Grid Cenedlaethol a darparwyr ynni sawl gwaith. Nododd ymatebwyr fod y berthynas ariannol rhwng y ddau o raddfa a allai gynnwys diwygio ac effeithlonrwydd o dan fandad clir.

"Mae gan y Llywodraeth liferau dros y Grid Cenedlaethol a Network Rail... gall hwn fod yn faes integreiddio trawsadrannol sy'n ofynnol i wneud anghenion ynni GBR yn fwy effeithlon."

Ileihau dyblygu

Awgrymodd llawer o ymatebwyr fod yn rhaid i strwythur arfaethedig GBR fanteisio ar y cyfle i sicrhau arbedion effeithlonrwydd sylweddol drwy ddileu dyblygu. Roedd rhai'n dadlau bod sawl sefydliad gwahanol ym mhob rhan o'r sector yn gwneud yr un pethau mewn gwahanol ffyrdd, a themlai ymatebwyr fod cyfle i'r rheilffordd ddod at ei gilydd i rannu arferion a phrosesau gorau a fydd yn arwain at lai o ddyblygu a mwy o arbedion cost ac arbedion effeithlonrwydd.

Cafwyd sylwadau a oedd yn awgrymu y gellid lleihau costau uwch reoli yn sylweddol drwy uno'r RDG, Network Rail a'r RSSB.

Ileihau costau drwy well caffael

Roedd llawer o'r ymatebwyr o'r farn y gellid lleihau costau drwy gaffael a gwell cystadleuaeth wrth wneud cais am contractau. Awgrymwyd y byddai caffael a rheoli cysylltiadau cyflenwyr yn llwyddiannus, mewn modd moesegol a chynaliadwy, yn allweddol i leihau risg llwyddiant ariannol yn y dyfodol. Darparwyd arbedion a gyflawnwyd yn Sweden, yr Almaen a'r Iseldiroedd fel tystiolaeth o arbedion a gyflawnwyd drwy ddiwygio contractau a masnachfaint. Teimlai sawl ymatebydd y gallai cyfleoedd i leihau costau ddeillio o ymgysylltu cynnar a chydweithredol yn ystod y cam caffael gyda mwy o BBaChau a allai gynnig dulliau a syniadau arloesol, gan ddileu rhwystrau sy'n ei gwneud yn anoddach ymgysylltu.

Roedd rhai o'r farn bod galluogi penderfyniadau caffael i gael eu gwneud mewn ffordd sy'n optimeiddio costau oes gyfan a chefnogi'r defnydd o asedau yn ystod eu bywyd economaidd llawn o hyd at 35 mlynedd yn hanfodol i ddyfodol y rheilffordd. Awgrymodd eraill y byddai llai o ffocws ar broses/biwrocratiaeth ym mhen blaen y broses gaffael a mwy o ffocws ar

⁴ wedi'i ddylunio i'w gwneud yn haws ac yn rhatach i'r sector preifat ariannu cerbydau heb warantau gwladol

gontractau perthynol a chydweithio drwy gydol cylch bywyd contractau yn caniatáu i sefydliadau weld gwelliant mewn perfformiad a sefydlogrwydd ariannol.

"Mae [gwella] effeithlonrwydd cyflawni drwy fabwysiadu/addasu technoleg a galluogi'r newidiadau diwylliannol ... yn gofyn am ddull newydd o gontractio."

Darparodd rhai weledigaeth o strwythur masnachol yn y dyfodol sy'n caniatáu rhannu risg a gwobr, gan gefnogi ffrydiau buddsoddi a refeniw trydydd parti. Awgrymwyd hefyd y dylid archwilio strwythur masnachol amgen drwy integreiddio fertigol. Awgrymodd rhai ymatebwyr y gallai GBR ysgogi cyfleoedd a achosir gan atebion integredig o'r fath gan ddarparu gallu awdurdodau integredig i weithredu ar faterion sy'n ymwneud â chostau a refeniw.

Argymhellwyd bod yr holl gaffaeliadau rheilffyrdd yn cyd-fynd â diwygiadau caffael ehangach Swyddfa'r Cabinet. Mae hyn yn cynnwys symud i'r 'Tendr Mwyaf Manteisiol' fel bod gwerth cymdeithasol a sero net hefyd yn cael eu hasesu, rhywbeth a grybwyllwyd gan sawl ymatebydd.

Cafwyd nifer o awgrymiadau penodol ar gyfer mentrau posibl i wella cynaliadwyedd ariannol drwy leihau costau drwy gaffael cerbydau/seilwaith. Drwy gaffael y rhain gyda'i gilydd, awgrymwyd y gallai leihau'r risg a'r gost integreiddio. Nodwyd modelau cyfnewid cerbydau amgen fel cyfleoedd ar gyfer dysgu cyffredin o fewn y diwydiant. Awgrymwyd fframweithiau, mapiau llwybrau a llyfrau chwarae presennol fel ffordd o wneud newidiadau allweddol yn y prosesau dylunio a chaffael.

"Rhaid i awdurdodau contractio'r sector cyhoeddus gydnabod y rôl y gall caffael ei chwarae o ran sicrhau gwerth am arian a gwell canlyniadau os cânt eu gwneud yn iawn... byddai newidiadau allweddol yn ystod y broses ddylunio a chaffael yn galluogi gwelliant mewn canlyniadau. Mae'r rhain yn cynnwys ymgysylltu'n gynharach â diwydiant, mwy o bwyslais ar gyd-ddylunio, cyd-greu a chydberchnogaeth, a deialog mwy agored a thryloyw rhwng cleientiaid a chyflenwyr i alluogi hyblygrwydd ac arloesedd."

Gwariant cyfalaf a gweithredol

Dywedodd ymatebwyr y gallai fod yn anodd cyflawni cynaliadwyedd ariannol i ddechrau oherwydd buddsoddiadau cyfalaf sydd eu hangen i ddatblygu amcanion eraill ac y byddai mwy o refeniw o'r rheilffyrdd yn dod o ganlyniad i well gwasanaethau. Nodwyd ei bod yn anodd cydbwysu gwariant cyfalaf a gweithredol.

Awgrymodd rhai ymatebwyr mai'r cyfleoedd mwyaf i sbarduno gwerth am arian yw drwy'r strwythurau newydd sy'n cael eu creu gan GBR. Gwelwyd bod diffyg aliniad ar hyn o bryd rhwng buddsoddiad gan Network Rail ar seilwaith rheilffyrdd a'r buddsoddiad gan weithredwyr mewn trenau a gwasanaethau newydd.

Cafwyd sylwadau ynghylch gwella effeithlonrwydd cyfalaf i liniaru gwariant cyfalaf na ellir ei osgoi gyda ffocws cyd-gysylltiedig ac o'r newydd ar leihau costau gweithredu a chyfalaf. Nododd nifer o ymatebion fod y rheilffordd yn enwog am y ffaith mai anaml iawn y byddai'n

cadw at y gyllideb ar gyfer cyflawni prosiectau a'i fod yn aml yn rhedeg dros amser. Awgrymwyd bod angen symleiddio gwariant cyfalaf drwy leihau'r prosesau a'r fiwrocratiaeth ganfyddedig yn unol ag egwyddorion PACE (Cyflymu Prosiectau mewn Amgylchedd a Reolir) a SPEED (Cyflawni Gwella Pragmatig ac Effeithlon Cyflym) i gefnogi mwy o gyfranogiad gan y gadwyn gyflenwi wrth gyflawni gwaith.

Dangosodd llawer o ymatebwyr bryder y byddai canolbwyntio ar fforddiadwyedd mesurau yn y tymor byr yn cael effaith negyddol ar gynaliadwyedd ariannol yn y tymor hwy.

"Mae diffyg cysylltiad rhwng gweithrediadau, cynnal a chadw ac adnewyddu (OPEX) a chyllidebu buddsoddi mewn seilwaith (CAPEX) sy'n llesteirio gweithredu mentrau P&L ar y cyd, gyda'r nod o wella sefyllfa ariannol gyffredinol y rheilffordd."

Cafwyd nifer o sylwadau a oedd yn nodi bod angen i'r dull 'ffyniant a methiant' o gaffael cerbydau ddod i ben drwy roi eglurder o ran cyfaint gyda phiblinellau cerbydau neu strategaeth ddiwydiannol. Awgrymwyd y gallai hyn helpu gweithgynhyrchwyr i leihau eu costau a datblygu arloesedd i helpu i leihau OPEX y diwydiant.

Awgrymodd rhai ymatebwyr fod costau prydlesu cerbydau yn elfen sylweddol o gostau'r diwydiant rheilffyrdd ac argymhellodd y dylid creu rheoleiddiwr cerbydau i sicrhau bod y taliadau prydles hyn yn cael eu pennu ar lefelau teg a rhesymol. Darparwyd tystiolaeth o fframwaith i gefnogi buddsoddiad y sector preifat mewn cerbydau rheilffordd fel ffordd o leihau costau prynu a phrydlesu.

Pobl

Teimlai sawl ymatebydd y bydd buddsoddi mewn pobl, diwygio arferion gwaith, a sicrhau bod y rheilffordd yn cael ei hystyried yn "gyflogwr o ddewis" yn hanfodol i dwf a llwyddiant ariannol y diwydiant yn y dyfodol. Nodwyd rhaglenni presennol a gynlluniwyd i wella symudedd cymdeithasol ac amrywiaeth, yn ogystal â datblygu medrau allweddol fel enghreifftiau o ddenu a chadw talent. Awgrymwyd y bydd cynyddu amrywiaeth y gweithlu yn gwneud gwell defnydd o ddoniau Prydain ac yn adlewyrchu'n well y cymunedau mae'r rheilffordd yn eu gwasanaethu. Soniodd sawl ymatebydd am y cyfle i fuddsoddi a thyfu'r gweithlu mewn ardaloedd lleol. Teimlai'r ymatebwyr hyn y byddai gweithlu medrus lleol yn ei dro yn cyfrannu at dwf economaidd lleol.

Dywedodd rhai ymatebwyr fod angen y sgiliau, y wybodaeth a'r cymwysterau angenrheidiol ar y rhai sy'n ymwneud ag unrhyw agwedd ar brynu, rheoli contractau a/neu gaffael cynhyrchion a gwasanaethau, a, lle bo angen, cymwysterau i allu rheoli perthnasoedd cyflenwyr mewn modd moesegol a chynaliadwy, er mwyn lleihau'r risg i lwyddiant ariannol yn y dyfodol.

Tynnodd rhai ymatebwyr sylw at brinder sgiliau a oedd yn cael effaith negyddol ar lefel y gwasanaeth. Dangoswyd hyn gan enghraifft lle mae gan yrwyr trenau gyfnodau rhybudd o chwe mis i'w gwasanaethu, ac mae hyfforddiant gyrwyr newydd yn cymryd 12 mis. Tynnodd ymatebwyr sylw at yr angen am asesiad o anghenion y diwydiant cyfan er mwyn sicrhau bod staff cymwys ar gael i ateb y galw.

"Cynllunio'r gweithlu yw un o'r dulliau 'dadansoddol' allweddol sydd eu hangen i sicrhau sector rheilffyrdd effeithlon, cost-effeithiol a sefydlog yn ariannol"

Sbarduno twf refeniw

Adennill y galw gan deithwyr yn dilyn pandemig y coronafeirws

Roedd nifer fawr o ymatebwyr yn cydnabod y dylai'r diwydiant ganolbwyntio ar unwaith ar dwf yn y galw yn dilyn y pandemig. Yn y tymor byr, myfyriodd ymatebwyr ar yr ansicrwydd sydd wedi codi a sut y bydd pobl yn teithio ac yn cysylltu'n economaidd ac yn gymdeithasol yn y dyfodol. Awgrymodd rhai y dylid cyplysu'r ansicrwydd hwn â chynllunio senarios er mwyn caniatáu i'r sector ymateb a buddsoddi gyda'r wybodaeth orau sydd ar gael.

"Bydd yn bwysig peidio â gor-ymateb i leihau'r galw yn y blynyddoedd i ddod, er enghraifft drwy leihau gwasanaethau'n sylweddol, a allai ganiatáu i batrymau teithio sy'n cael eu rheoli gan geir gael eu sefydlu wrth i ni alluogi opsiynau trafnidiaeth carbon is i bobl eu defnyddio wrth i ymddygiad ac i'r economi esblygu."

Roedd ymatebwyr yn cydnabod ei bod yn debygol hefyd y bydd mwy o gystadleuaeth am gyllid a buddsoddiad ar draws adrannau eraill y llywodraeth a rhannau o'r economi. Gallai hyn arwain at gytundebau ariannu tymor byr a allai achosi atal neu ganslo prosiectau tymor hwy arfaethedig. Awgrymodd llawer fod angen buddsoddiad parhaus, er gwaethaf colledion mawr dros y ddwy flynedd ddiwethaf i sicrhau llwyddiant hirdymor.

Roedd rhai ymatebwyr yn dadlau, gyda rhywfaint o alw'n dychwelyd ar ôl y pandemig, y byddai angen gwelliant parhaus a gwariant cyfalaf pellach i ehangu'r rhwydwaith ac ychwanegu gwytnwch. Mae Pennod 5 yn cynnwys mwy o sylwadau am effaith pandemig y coronafeirws.

Marchnadoedd newydd

Awgrymodd rhai ymatebwyr fod cydbwysedd newidiol rhwng teithiau i gymudwyr a theithiau hamdden/teithiau nad ydynt yn ystod oriau brig, gan weld marchnad newydd sy'n tyfu gyda theithiau hamdden yn llenwi'r 'bwlch i gymudwyr' yr oedden nhw'n credu byddai'r pandemig yn ei adael. Awgrymwyd y byddai hyn yn gofyn am ffordd wahanol o feddwl am fynediad i deithio ar y rheilffyrdd ar benwythnosau a gwyliau cyhoeddus y gellid eu hystyried yn adegau brig wrth foddelu galw yn y dyfodol.

Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo bod angen i'r sector fod yn fwy uchelgeisiol yn ei ddull o ddatblygu marchnadoedd newydd ac ehangu sylfaen cwsmeriaid y rheilffyrdd. Awgrymwyd bod y rheilffyrdd yn edrych ar ddemograffeg newydd (a'r ffordd maen nhw wedi ymateb i'r pandemig) i annog pobl yn ôl. Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylid defnyddio marchnata gwell i dargedu marchnadoedd newydd a allai ddarparu ffrwd refeniw newydd, gan dargedu'r sector hamdden yn benodol, i dynnu sylw at gyrchfannau hamdden gwych neu dynnu sylw at gymwysterau amgylcheddol y rheilffordd.

Awgrymodd rhai ymatebwyr fod ymwybyddiaeth amgylcheddol gynyddol a fydd yn hybu mwy o alw wrth i bobl symud i ffwrdd o yrru, yn enwedig ar gyfer mynediad i waith yng nghanol trefi lle gallai parthau aer glân a mesurau eraill fod ar waith.

Awgrymodd ymatebwyr eraill y gellid datgloi marchnad newydd bosibl drwy wneud y rhwydwaith yn fwy hygyrch. Gyda 14 miliwn o bobl anabl yn y DU, gallai dileu'r rhwystrau i deithio ddatgloi marchnad fawr newydd.

"Mae'n amlwg o'r dystiolaeth a gyflwynwyd yn gynharach fod pobl anabl yn gwneud llawer llai o deithiau rheilffordd na phobl nad ydynt yn anabl ac yn teithio'n llai pell ar y rhwydwaith rheilffyrdd. Gallai dileu'r rhwystrau i fynediad sy'n atal pobl anabl rhag teithio ar y rheilffyrdd ddatgloi marchnad newydd fawr iawn, a allai wneud cyfraniad sylweddol i gynaliadwyedd ariannol hirdymor y diwydiant rheilffyrdd."

Gwnaed sylwadau hefyd fod HS2 (High Speed 2) a'r Cynllun Rheilffyrdd Integredig (IRP) yn cynnig cyfle i annog cwsmeriaid newydd i'r rheilffyrdd a chreu coridorau teithio newydd sy'n arwain at fwy o gysylltedd â chanolfannau economaidd.

Gwireddu potensial llawn y sector preifat

Dywedodd nifer sylweddol o ymatebwyr y gellid sicrhau cynaliadwyedd ariannol drwy harneisio arbenigedd y sector preifat i sicrhau mwy o gynhyrchiant, effeithlonrwydd cost a denu cwsmeriaid yn ôl i'r rheilffyrdd yn dilyn y pandemig. Awgrymodd ymatebwyr fod gan y sector preifat rôl fawr a hanfodol ym model newydd y rheilffordd ac y dylai fod yn bartner allweddol wrth symud ymlaen. Byddai perthynas gydweithredol rhwng GBR, gweithredwyr a chyflenwyr yn ysgogi eu profiad, eu gallu a'u harbenigedd yn well wrth gynllunio, darparu ac ariannu cynlluniau yn y ffordd fwyaf cost-effeithiol ac optimaidd.

Awgrymodd sawl ymatebydd y dylai'r Contractau Gwasanaeth Teithwyr (PSCs) roi'r cyfrifoldeb i'r Cwmnïau Gweithredwyr Trenau (TOCs) a'r Grwpiau Perchnogaeth reoli risg referniw, gan gynnwys pennu prisiau tocynnau. Roedd ymatebion gan fusnesau yn pryderu y byddai bwriad GBR i reoli prisiau tocynnau a thocynnau yn arwain at ddull 'un ateb sy'n addas i bawb'.

"Gall y sector preifat sicrhau gwerth am arian, tyfu referniw, lleihau costau a chael eu cymell i wneud y buddsoddiadau cywir, hirdymor sy'n cyd-fynd â chynllun hirdymor cydweithredol y cytunwyd arno. Dylai contractau sydd ar gael i'r sector preifat, fel Cyfrifiaduron newydd, fod yn ddigon deniadol i gadw talent a phrofiad yn y diwydiant."

Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylai denu'r sector preifat drwy ddefnyddio ymrwymadau cytundebol hirach ac ehangach fod yn allweddol i lwyddiant GBR yn y tymor hir. Awgrymodd rhai y dylai GBR ystyried sicrhau cyllid a buddsoddiad gan y sector preifat nad ydynt yn gysylltiedig â chanllawiau Llyfr Gwyrdd HMT.

Awgrymodd sawl ymatebydd y dylai GBR sicrhau bod hawliau mynediad trac gweithredwyr Mynediad Agored yn cael eu diogelu a'u bod yn cael eu hannog i arloesi.

Buddsoddiad preifat

Awgrymodd sawl ymateb y dylai GBR ystyried ffynonellau ariannu amgen a chynnig ymyriadau amgen sy'n canolbwyntio ar y sector preifat gan gynnig arbedion cost a gwerth am arian.

Awgrymodd ymatebwyr y dylid annog gweithredwyr i fuddsoddi mewn seilwaith a oedd yn gwella gwasanaethau, awgrymwyd bod hyn yn cael ei gydbwyso â dull o ymdrin â rhwydweithiau rheilffyrdd gwledig â chymhorthdal. Awgrymodd rhai ymatebwyr ei bod yn bwysig buddsoddi mewn seilwaith sy'n gwasanaethu sawl diben gan ganolbwyntio'n benodol ar gysylltu trafndiaeth â chyfleoedd cyflogaeth a chysylltu cymunedau mwy ynysig.

Cyfeiriodd llawer at yr angen i ariannu gorsafoddd newydd, gyda rhai'n awgrymu y dylid ystyried archwilio'r broses gynllunio i gyflawni cyfraniadau ariannol (cyfraniadau cynllunio adran 106) gan ddatblygwyr mawr a thrwy fuddsoddiad busnes arall gan y rhai sy'n ceisio denu talent newydd i le neu ranbarth.

Cadwyn gyflenwi

Roedd yr ymatebion yn nodi bod cyfle sylweddol i sicrhau arbedion effeithlonrwydd a sicrhau'r gwerth gorau am arian o gael cadwyn gyflenwi gadarn a galluog. Roeddent o'r farn y bydd darparu rhaglenni buddsoddi yn y dyfodol i'r gadwyn gyflenwi yn rhoi'r hyder i gyflenwyr fuddsoddi mewn pobl a thechnoleg i gynyddu cynhyrchiant a lleihau costau. Dangos argymhellion manwl ar gyfer arbed costau ar gyfer cyflwyno cynlluniau trydaneiddio yn y dyfodol. Roedd astudiaeth achos yn nodi pwysigrwydd dull cyson o gaffael a rheoli'r gadwyn gyflenwi, gan nodi pwysigrwydd rheoli cydberthnasau cyflenwyr er mwyn lleihau risgiau ariannol.

Roedd llawer o'r ymatebwyr yn teimlo bod gan y gadwyn gyflenwi rôl allweddol i'w chwarae o ran lleihau costau'r diwydiant drwy wella cynhyrchiant, arloesi a lleihau costau'r system gyfan gydol oes yn seiliedig ar wybodaeth arbenigol. Dywedodd ymatebwyr eu bod yn credu y byddai rhannu gwybodaeth a data gyda'r gadwyn gyflenwi yn annog mwy o arloesi ac yn gwella effeithlonrwydd gan y gellid datrys problemau'n well fel sector yn hytrach nag ar eu pennau eu hunain.

"Pan fydd mwy o fforddiadwyedd yn arwain at fwy o fuddsoddiad gan y diwydiant a llawer o waith yn y dyfodol, mae hyn yn cymell mwy o arloesi a arweinir gan gyflenwyr a buddsoddiad sgiliau ar draws y diwydiant i leihau costau'n gyflymach – gan greu senario lle mae pawb ar ei ennill ar gyfer y sector rheilffyrdd cyfan."

Cydbwyso cyllid y llywodraeth a refeniw teithwyr

Awgrymodd ymatebwyr fod angen parhau i fuddsoddi yn y rheilffyrdd er mwyn cynyddu'r galw drwy gynyddu'r capasiti a gwella cyflymder llinell a gwell gwasanaeth i gwsmeriaid mewn gorsafoddd. Fe wnaethon nhw ddweud hefyd fod angen i'r gwasanaethau i gwsmeriaid wella er mwyn cynyddu refeniw o brisiau tocynnau, gan awgrymu buddsoddiad pellach mewn seilwaith.

Pwysleisiodd llawer bwysigrwydd parhad, hyder a sicrwydd cyllid fel sylfaen ar gyfer cynaliadwyedd ariannol, gan alluogi cael cyllid gan drydydd partïon a chaniatáu i gyllid gael ei ddefnyddio'n fwy effeithiol.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion sy'n berthnasol i'r thema o gydbwysu cyllid y llywodraeth a referniw teithwyr yn canolbwytio ar y pynciau canlynol:

- symleiddio prisiau tocynnau
- fforddiadwyedd rheilffyrdd gan gwsmeriaid
- cefnogaeth a chyllid parhaus y llywodraeth
- cysylltu â chanlyniadau strategol eraill.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Symleiddio prisiau tocynnau

Dywedodd llawer o ymatebwyr fod angen symleiddio prisiau tocynnau ar draws y rhwydwaith – gan adleisio'r ymatebion a gafwyd yn yr adolygiad o alwad am dystiolaeth rheilffyrdd Williams.

Cafwyd sylwadau a oedd yn awgrymu y byddai symud i drefniant prisio deinamig, un daith yn galluogi tocynnau cliriach, symlach a mwy tryloyw. Awgrymwyd y byddai newidiadau fel cael gwared ar docynnau amser brig/amser nad yw'n amser brig yn lledaenu'r galw gan deithwyr yn fwy cyfartal drwy gydol y dydd. Darparwyd ymchwil i awgrymu y byddai hyn yn denu mwy o bobl i'r rheilffordd. Credid bod y cynigion hyn hefyd yn galluogi strwythurau prisio sy'n annog lefelau uwch o ddefnydd trawsffiniol a rhanbarthol o reilffyrdd.

"Mae'r system tocynnau a phrisiau tocynnau bresennol yn ddryslyd ac yn gymhleth i deithwyr ac yn amharu ar brofiad y cwsmer."

Fforddiadwyedd rheilffyrdd gan gwsmeriaid

Cydnabuwyd y byddai cynyddu costau ac argaeledd ynni, chwyddiant cynyddol, cyflogau fesul cam a fforddiadwyedd tocynnau trên yn effeithio ar ddewisiadau gwario defnyddwyr ac yn effeithio ar berfformiad ariannol y rheilffordd. Mae perygl y bydd teithwyr yn dewis dulliau eraill, er enghraifft cerbydau preifat; fe wnaeth ymatebwyr ei gwneud yn glir bod angen i'r rheilffordd gystadlu'n fwy effeithiol â char.

"Mae cyflwyno tocynnau tymor hyblyg yn ddiweddar yn gam i'r cyfeiriad cywir (gan gydnabod sut mae anghenion ein cwsmeriaid wedi newid), ond mae lle i gymell y cyhoedd sy'n teithio drwy brisiau tocynnau."

Fforddiadwyedd i'r trethdalwr

Soniodd llawer o ymatebwyr am yr angen i arbed arian i'r trethdalwr a sicrhau bod y rheilffordd yn fforddiadwy, drwy wneud y mwyaf o referniw o bob ffynhonnell. Roedd hyn yn cynnwys gorsafoedd ac eiddo presennol, gyda phwyslais ar sut y gall y diwydiant cyfan sicrhau gwell gwerth am arian i drethdalwyr y DU.

Awgrymodd eraill y gellid defnyddio cyllid preifat yn well i helpu i gefnogi buddsoddiad trethdalwyr, neu y dylai treth o ffynonellau eraill, megis codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd, helpu i gefnogi'r rheilffordd ac yn y pen draw annog newid modd i ddulliau cynaliadwy, gan gynnwys rheilffyrdd.

"Mae angen cymysgedd o refeniw trethdalwyr cyffredinol, blwch prisiau a rhywfaint o refeniw treth penodol. Gall hyn gynnwys codi tâl tagfeydd neu godi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd, ardollau parcio yn y gweithle neu fanwerthu neu geisio mabwysiadu modelau ariannu sy'n ymgorffori portffolios eiddo."

Roedd rhai ymatebwyr yn cydnabod pwysigrwydd y rheilffordd i dwf cyffredinol economi'r DU a bod cefnogaeth barhaus y trethdalwr yn dda yn y pen draw i'r DU gyfan. Fe wnaethon nhw ddweud bod cefnogaeth y wladwriaeth yn weddol isel yn y DU o'i chymharu â gwledydd eraill yn Ewrop, ac y dylid cydbwysu budd economaidd-gymdeithasol y rheilffyrdd â chymorth trethdalwyr. Gwelwyd tystiolaeth o weithgorau ac offer presennol fel ffordd o asesu, deall a datblygu'n well y gwerth cymdeithasol sy'n gysylltiedig â'r rheilffyrdd.

Cefnogaeth a chyllid parhaus y llywodraeth

Nododd rhai ymatebwyr fod angen cefnogaeth barhaus gan y llywodraeth i'r diwydiant rheilffyrdd, yn enwedig o ystyried effaith y pandemig. Roedd ymatebwyr yn adlewyrchu mai ateb hirdymor fyddai cytundeb sefydlog rhwng y llywodraeth a gweithredwyr trafndiaeth gyhoeddus i ariannu'r bwlch rhwng costau gweithredu a refeniw'r diwydiant cyfan, i gydnabod y cyfraniad awgrymedig mae trafndiaeth gyhoeddus yn ei wneud i gyflawni nodau cymdeithasol ehangach.

Tynnodd ymatebwyr sylw at fanteision y rhaglen Cymorth Refeniw Newid Modd (MSRS), sy'n bodoli i helpu i gymell llifau cludo nwyddau newydd ar y rhwydwaith ac yn rhoi arian cychwynol iddynt tra bod y gwasanaeth yn dod yn fwy hyfyw yn economaidd.

Awgrymwyd cyfleoedd lluosog i wella cynaliadwyedd ariannol y rhwydwaith rheilffyrdd. Roedd y rhain yn cynnwys defnyddio cronfeydd cyllid amgen gan bartneriaid buddsoddi preifat, defnyddio a buddsoddi'n ddoethach mewn technoleg, casglu a chymhwysu data'n well a rheoli asedau rheilffyrdd yn well.

"Dylai'r sector hefyd fod yn agored ac yn arloesol tuag at ffynonellau ariannu amgen, megis drwy bartneriaid buddsoddi preifat a thrwy gynlluniau fel cynyddu gwerth tir."

Awgrymwyd y gall prosiectau seilwaith fod yn gostus a chymryd amser i'w cyflawni. Yn y tymor byr, ac o ystyried y cyfyngiadau ariannol presennol, mae'n debygol o fod yn fwy cost-efeithiol ac yn llai aflonyddgar i wneud gwell defnydd o gapasiti presennol y rhwydwaith drwy ledaenu galw teithwyr drwy brisio arloesol a ffyrdd newydd o werthu tocynnau.

Gwnaed sylw y dylai cyllid y llywodraeth gefnogi gallu'r sector rheilffyrdd i fynd ar drywydd newid i ddyfodol cynaliadwy. Awgrymodd rhai ymatebwyr atebion cyfannol y gellid eu defnyddio. Er enghraifft, gallai arian cyfalaf ddod ag amodau sy'n nodi bod awdurdodau'n llunio cynlluniau i ail-lunio eu rhwydweithiau gyda lefelau uwch o deithio llesol.

Awgrymodd eraill y gall fod yn anghymhellid i wella cyllid gan weithredwyr ac awdurdodau, lle mae'r ased yn eiddo i drydydd parti. Anogwyd cyfleoedd i annog buddsoddiad gan ffrydiau ariannu ar y cyd, neu berchnogaeth a gweithrediad asedau allweddol gan un corff.

Cysylltu â chanlyniadau strategol eraill

Dywedodd rhai fod cysylltedd strategol a rheilffyrdd yn cael ei ystyried yn rhy aml ar wahân mewn achosion busnes a phenderfyniadau buddsoddi. Maen nhw'n ychwanegu y dylai penderfyniadau gael eu gwneud yn fwy cyfannol, ac y dylid rhoi mwy o bwysoliad i werth cymdeithasol ac ansawdd metrigau bywyd yn y prosesau hyn.

Dywedodd eraill y dylai fod safbwynt clir o ran trin referniw a bod yn rhaid cymell yr enillion ar fuddsoddiad mewn rheilffyrdd nid yn unig ar y cyfle i rannu prisiau tocynnau a thocynnau a referniw eilaidd, ond hefyd ar gyflawni'r amcanion strategol.

Harneisio arloesedd a thechnoleg

Dywedodd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr y bydd arloesi a thechnoleg sydd â'r nod o leihau costau, gwella mentrau gwasanaethau cwsmeriaid, a gwella referniw yn hanfodol ar gyfer dyfodol y rheilffordd yn y tymor byr i'r tymor hir. Credai ymatebwyr na ddylid tanbriso cyflymder newid/datblygiad technolegol dros y 30 mlynedd nesaf a bod yn rhaid i'r cynllun strategol sicrhau bod y rheilffordd yn gallu addasu i dechnolegau newydd a'u mabwysiadu'n gyflym a pheidio â chael eu cloi mewn ffyrdd 'traddodiadol' o wneud pethau.

"Mae technoleg arloesol yn parhau i fod yn anodd i'w gweithredu ac mae'r diwydiant rheilffyrdd ar ei hôl hi o gymharu â sectorau eraill o'r economi a hyd yn oed systemau trafnidiaeth eraill wrth ddefnyddio technoleg sy'n sbarduno gostyngiadau mewn costau ac effeithlonrwydd. ... mae achos cryf o hyd dros fwy o ffocws a buddsoddiad mewn darparu datblygiadau arloesol a thechnolegau newydd fel sail ar gyfer ysgogi effeithlonrwydd a gwella perfformiad costau ledled y sector."

Fe wnaeth rhai awgrymu meysydd lle gellid lleihau costau drwy fabwysiadu technolegau digidol yn well fel monitro cyflwr o bell er mwyn sicrhau'r costau cynnal a chadw gorau posibl. Cyfeiriodd sawl ymatebydd at dechnoleg batri o ran lleihau costau a dewis amgen i drydaneiddio ar gyfer yr ardaloedd hynny lle nad yw trydaneiddio llawn yn opsiwn, gallai hyn hefyd leihau'r trydaneiddio CAPEX (Gwariant Cyfalaf) a chyflawni arbedion OPEX.

Arloesedd

Nododd rhai fod angen i'r Contractau Gwasanaeth Teithwyr ddarparu hyblygrwydd a chymell arloesedd, arbed costau a thwf referniw, gan ddweud bod y rhain wedi'u sefydlu ar hyn o bryd i wneud y gwrthwyneb. Roedd nifer o ymatebwyr o'r farn bod GBR yn gatalydd i greu arbedion effeithlonrwydd a sbarduno arloesedd ar draws y diwydiant. Dywedodd rhai ymatebwyr fod yn rhaid i'r diwydiant gynnal meddylfryd agored a dysgu gan ddiwydiannau eraill i gadw'n gyfoes â thechnoleg fodern.

Teimlai rhai y dylid blaenoriaethu cyllid y llywodraeth ar gyfer ymchwil, datblygu ac arloesi gydag arloesedd yn cael ei wneud yn ganolog i strwythurau a phrosesau'r diwydiant, drwy gael y cymhellion a'r rhyddid cywir mewn contractau gweithredwyr, er enghraifft.

"... bydd cyfleoedd yn gofyn am gadw digon o arian cyhoeddus i alluogi mynd ar drywydd yr elfennau nad ydynt yn cael eu hariannu'n fasnachol ac i ysgogi'r buddsoddiad ymchwil a datblygu preifat sydd ei angen."

Tynnodd ymatebwyr sylw at fanteision systemau digidol integredig a seiberddiogelwch cadarn a'r defnydd o amgylchedd data cyffredin a thechnoleg 'gefeilliaid digidol' i wella cydweithredu a hwyluso'r gwersi a ddysgwyd a mabwysiadu arfer gorau. Awgrymwyd y byddai hyn yn arwain at fwy o effeithlonrwydd ar draws y rhwydwaith ac ar draws y TOCs. Roedd papur briffio yn nodi manteision 'pecyn cymorth gwerth', a gynlluniwyd i sbarduno arloesedd tra'n nodi atebion cost-effeithiol.

Cafwyd sylwadau na ddylai lleihau costau yn y tymor byr lesteirio arloesedd neu fuddsoddiad hirdymor a allai sicrhau manteision i deithwyr, swyddi neu ddatgloi cyfleoedd diwydiannol yn y tymor canolig i'r tymor hir. Awgrymwyd y gellid mabwysiadu datblygiadau mewn arolygu a chyflyru awtomatig yn ehangach. Roedd mwy o fabwysiadu technolegau digidol ar gyfer monitro cyflwr o bell er mwyn sicrhau'r costau cynnal a chadw gorau posibl yn feysydd lle'r oedd ymatebwyr yn teimlo y gallai dulliau arloesol leihau costau.

Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 4 – Cyfrannu at dwf economaidd hirdymor

Roedd yr alwad am dystiolaeth yn gofyn i ymatebwyr ystyried ffyrdd y gall rheilffyrdd a'r ystâd reilffyrdd ddod o hyd i ffyrdd newydd o sbarduno twf a ffyniant economaidd dros y 30 mlynedd nesaf yng nghyd-destun tueddiadau economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a thechnolegol ehangach. Gofynnwyd tri chwestiwn fel a ganlyn:

- a) *Wrth i Brydain adfer yn dilyn effeithiau pandemig COVID-19, pa dystiolaeth sydd gennych o ran sut y gall rheilffyrdd gyfrannu at dwf economaidd ehangach dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf? Beth yw uchelgais ymestynnol ond realistig ar gyfer yr amcan hwn a pha fesurau y gallwn ni eu defnyddio'n fwyaf effeithiol i ystyried llwyddiant dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf? Pa fath o ymyriadau dros y cyfnod hwnnw a fydd yn rhoi'r gwerth gorau am arian o gyfraniad economaidd y rheilffyrdd, a pha dystiolaeth y gallwch ei rhannu i gefnogi eich barn?*
- b) *Yng nghyd-destun galluogi cyfleoedd datblygu ac adfywio yng nghyffiniau gorsafoedd ac o fewn yr ardal gyfagos, sut y gall rheilffyrdd hwyluso gwelliannau i leoedd a thwf lleol orau, drwy wella cysylltedd a datgloi gweithgarwch masnachol, tai a chyflogaeth dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf?*
- c) *Pa syniadau arloesol a moderneiddio sydd gennych chi a fyddai o fudd i'r rheilffordd tra'n cefnogi'r amcanion strategol? Rhowch dystiolaeth a chyfeiriwch at sut y byddent yn cynnal neu'n gwella cofnod diogelwch y rheilffordd.*

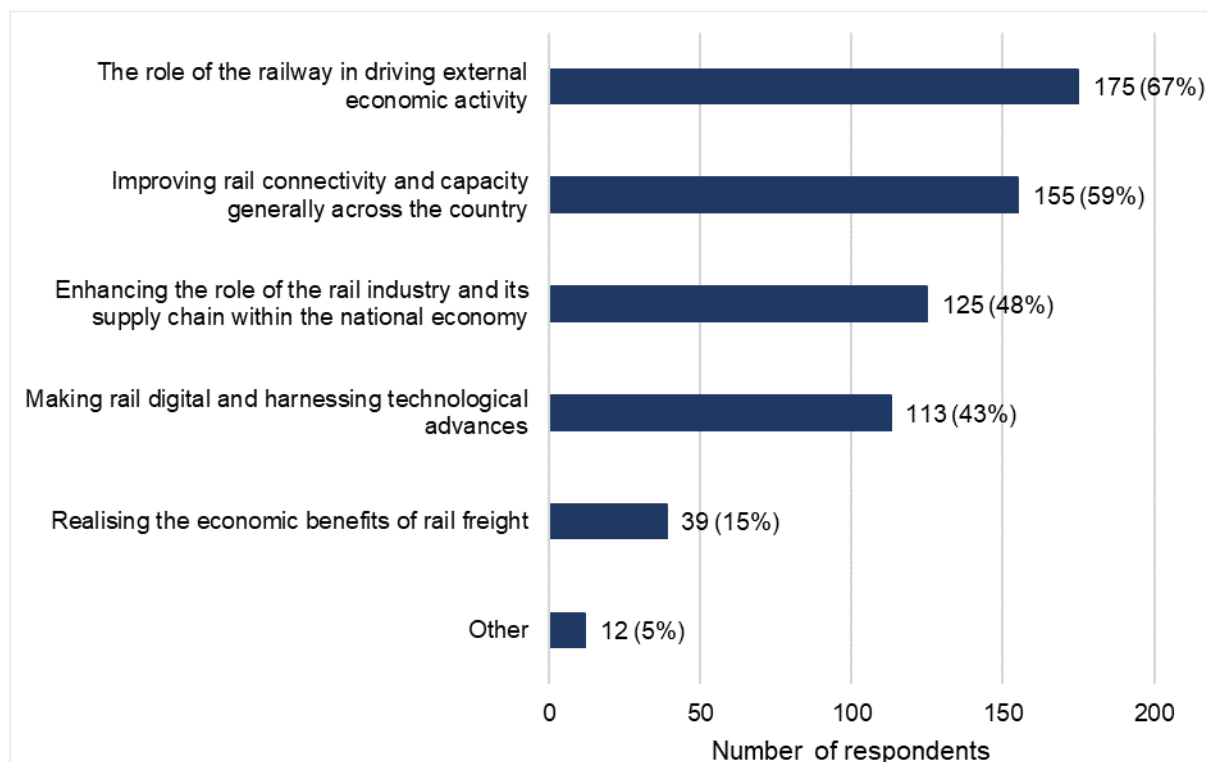
Trosolwg o'r ymateb

Gwnaeth cyfanswm o 263 (86 y cant) o ymatebwyr sylwadau a gwnaeth sylwadau sy'n berthnasol i gyfrannu at dwf economaidd hirdymor. O'r ymatebwyr a wnaeth sylwadau ar themâu Cwestiwn 4, rhoddodd 22 y cant (58 o ymatebwyr) dystiolaeth ychwanegol i gefnogi eu hateb. Roedd y mathau o dystiolaeth yn cynnwys adroddiadau, papurau academiaidd, papurau ymchwil, gwefannau, fideos, astudiaethau achos, arolwg, data'r Swyddfa Ystadegau Gwladol(SYG), papurau gwyn, llyfrau, strategaethau a chyflwyniadau. Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion yn tueddu i ganolbwyntio ar un neu fwy o'r pum thema allweddol ganlynol:

- rôl y rheilffordd wrth sbarduno gweithgarwch economaidd y tu allan i'r sector rheilffyrdd
- gwella cysylltedd a chapasiti rheilffyrdd ledled y wlad
- gwella rôl y diwydiant rheilffyrdd a'i gadwyn gyflenwi o fewn yr economi genedlaethol
- gwneud rheilffyrdd yn ddigidol a harneisio datblygiadau technolegol
- gwireddu manteision economaidd cludo nwyddau ar y rheilffyrdd.

Dangosir dosbarthiad yr ymatebwyr gyda sylwadau ar y themâu allweddol hyn yn Ffigur 6. Sylwer bod rhai sylwadau wedi'u gwneud fel rhan o Gwestiwn 4 nad oeddent yn berthnasol i'r cwestiwn na'r alwad am dystiolaeth yn fwy cyffredinol. Cofnodwyd y sylwadau hyn fel 'arall' fel rhan o'r dadansoddiad.

Ffigur 7 Nifer yr ymatebwyr gyda sylwadau ar themâu Cwestiwn 4*



* Noder bod y cant yn seiliedig ar y 263 o ymatebwyr a gyflwynodd alwad am ymateb i dystiolaeth gyda sylwadau'n ymwneud â Chwestiwn 4.

Gwnaeth llawer o'r ymatebwyr (67 y cant) â sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 4 sylwadau ar rôl y rheilffordd o ran sbarduno gweithgarwch economaidd allanol a gwnaeth 59 y cant sylwadau ar wella cysylltedd a chapasiti rheilffyrdd ledled y wlad. Roedd maint y dystiolaeth a ddarparwyd ym mhob thema yn amrywiol, ac mae'r testun yn yr adrannau isod yn cynnwys cyfeiriadau at achosion lle ddarparwyd dystiolaeth a dyfyniadau o fewn ymatebion i gefnogi atebion.

Nodwyd mewn rhai ymatebion na ddylid ymgymryd â'r ymgyrch dros dwf economaidd yn gyffredinol ar draul y gwerth cymdeithasol a ddarperir drwy fuddsoddi mewn rheilffyrdd. Tynnwyd sylw at yr angen am dwf cynhwysol, gan ganolbwyntio ar gydraddoldeb ac amrywiaeth, gan gydnabod, er enghraifft, rôl y rheilffyrdd o ran hwyluso teithio ac agor cyfleoedd cysylltiedig i bobl â namau symudedd ac anabledau eraill.

Roedd llawer o'r ymatebion hefyd yn tynnu sylw at y cysylltiad â chynaliadwyedd amgylcheddol, gan dynnu sylw at bwysigrwydd rheilffyrdd o ran sbarduno twf economaidd "glân" ac economi ddatgarboneiddio. Ceir rhagor o fanylion am yr ymatebion sy'n canolbwyntio ar gynaliadwyedd amgylcheddol ym mhennod 6.

Rôl y rheilffordd wrth sbarduno gweithgarwch economaidd

Cydnabuwyd rôl y rheilffordd o ran sicrhau manteision economaidd, yn enwedig o ran galluogi datblygu ac adfywio (gan gynnwys, er enghraifft, sbarduno newid i swyddi gwerth uwch), mewn llawer o ymatebion. Roedd yr ymatebion hyn yn tueddu i nodi rôl bresennol a hanesyddol y rheilffyrdd fel galluogwr gweithgarwch economaidd, gyda thystiolaeth yn cael ei darparu ar ganlyniadau economaidd ehangach gwella'r rheilffyrdd mewn lleoedd fel Sheffield a Manceinion ac mewn ardaloedd yng Nghaint gyda mynediad i Gyflymder Uchel 1.

"Gall rheilffyrdd fod wrth wraidd yr adferiad uniongyrchol ar ôl y pandemig a'r twf parhaus yn y dyfodol. Ni ellir tanbrizio pwysigrwydd rheilffyrdd fel galluogwr economi genedlaethol gref."

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion sy'n berthnasol i'r thema o sbarduno gweithgarwch economaidd allanol yn canolbwyntio ar y pynciau canlynol:

- darparu cysylltedd i gefnogi gweithgarwch economaidd
- creu canolfannau economaidd o amgylch gorsafoedd
- integreiddio'r rheilffordd yn fwy effeithiol mewn prosesau cynllunio defnydd tir/datblygu.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Darparu cysylltedd i ysgogi gweithgarwch economaidd

Cydnabuwyd mewn llawer o ymatebion y gall rheilffyrdd chwarae rhan bwysig yn y gwaith o gynyddu dalgylchoedd llafur a chwsmeriaid/marchnad i fusnesau; lleihau eu hamseroedd a'u costau teithio a rhoi hwb i'w cystadleurwydd (gan gynnwys mewn marchnadoedd rhyngwladol lle darperir cysylltedd i borthladdoedd a meysydd awyr); a rhoi mynediad i bobl at swyddi gwell, a chyfleoedd hyfforddiant ac addysg i'w helpu i uwchsgilio. Awgrymwyd y gallai'r rhain i gyd helpu i sbarduno twf economaidd.

Fodd bynnag, roedd safbwyntiau gwahanol ar flaenoriaethau o ran y dull o ysgogi gweithgarwch economaidd. Roedd rhai o blaid sbarduno twf economaidd 'lleol' drwy hyrwyddo teithiau rheilffordd byrrach i ganolfannau lleol. Awgrymwyd y dylai cynllunio fod yn fwy ymatebol i dueddiadau cymdeithasol sy'n dod i'r amlwg yn rhai o'r ymatebion hyn, gyda'r cysyniad o 'gymdogaethau 15 munud' (yn canolbwyntio ar ddyhead i drigolion gael mynediad i'r holl wasanaethau a chyflogaeth angenrheidiol o fewn amser teithio o 15 munud) a nodwyd fel enghraifft sy'n sbarduno'r angen am well cysylltedd rheilffyrdd lleol.

Teimlai eraill y dylai buddsoddiad ganolbwyntio ar gysylltu ardaloedd trefol a maestrefol mwy a dwysach a hybiau economaidd pwysig eraill fel porthladdoedd a meysydd awyr. Nodwyd hefyd y cyfaddawdau rhwng darparu gwasanaethau ar ffurf metro trefol, gwasanaethau teithwyr pellter hir a chludo nwyddau ar y rheilffyrdd ar yr un seilwaith, ac roedd rhywfaint o gefnogaeth i archwilio atebion rheilffyrdd nad ydynt yn drwm i wella cysylltedd a sbarduno

twf economaidd mewn rhai ardaloedd. Cyfeiriwyd at system dramiau Manceinion fel enghraifft dda o yrru rheilffyrdd ysgafn a chefnogi datblygiad lleol a rhanbarthol.

"Dylid rhoi mwy o ystyriaeth [i] rôl cynlluniau rheilffyrdd ysgafn a bysiau dan arweiniad heb fawr o seilwaith mewn ardaloedd gwledig a maestrefol er mwyn osgoi'r costau a'r amserlenni sydd eu hangen ar gyfer cynlluniau rheilffyrdd trwm"

Mewn rhai ymatebion, roedd gwelliannau i'r rheilffyrdd wedi'u cysylltu'n benodol ag uchelgeisiau Ffyniant Bro, gydag ymatebwyr yn tynnu sylw at yr angen am well gwasanaethau rheilffordd lleol sy'n cysylltu lleoedd difreintiedig ac ynysig â mwy o swyddi a chyfleoedd dysgu (er bod rhai wedi tynnu sylw at brisiau tocynnau trên uchel fel rhwystr i wireddu potensial y rheilffyrdd yn hyn o beth). Roedd y cynigion yn cynnwys cysylltiadau rheilffordd newydd a gwelliannau i wasanaethau mewn gorsafoedd sy'n cael eu gwasanaethu'n wael. Mewn rhai ardaloedd roedd galwadau hefyd i'r rheilffordd ganolbwyntio mwy ar gefnogi'r sectorau twristiaeth a lletygarwch, gan dybio y byddai'r sectorau hyn yn tyfu'n gyflym ar ôl y pandemig.

Creu hybiau economaidd o amgylch gorsafoedd rheilffordd

Roedd y potensial ar gyfer manteision economaidd sylweddol sy'n gysylltiedig â buddsoddi mewn gorsafoedd yn bwnc arall a amlygwyd mewn llawer o ymatebion. Nodwyd potensial y buddsoddiad hwn i gynyddu gweithgarwch masnachol a manwerthu, datblygu masnachol a chyflogaeth ar gyfer nifer o gyfleoedd ledled y wlad. Codwyd yr angen am ddull gweithredu hirdymor gan rai ymatebwyr a awgrymodd fod tuedd ar hyn o bryd i ganolbwyntio ar ystyriaethau masnachol tymor byr.

"Mae gorsafoedd yn bwyntiau cyswllt hollbwysig ar gyfer y rhwydwaith rheilffyrdd. Nid yn unig o ran darparu porth i wasanaethau rheilffyrdd, ond hefyd o ran eu rôl fel pyrth i drefi a dinasoedd"

Roedd cefnogaeth i ddefnyddio gorsafoedd rheilffordd fel hybiau cymunedol i hybu economïau lleol, gan gynnwys cynigion i ddarparu mwy o gydweithio a mannau cyfarfod; a chyfleusterau manwerthu, lletygarwch, adloniant a 'chlicio a chasglu' i gynhyrchu gweithgarwch economaidd. Tynnodd ymatebwyr i Adolygiad Rheilffyrdd Williams sylw hefyd at bwysigrwydd gorsafoedd mewn creu lleoedd lleol. Teimlai rhai ymatebwyr y dylid cael mwy o gydweithio rhwng awdurdodau rheilffyrdd a grwpiau cymunedol i roi mwy o lais i gymunedau lleol o ran sut y caiff cyfleoedd masnachol mewn gorsafoedd eu gwireddu.

Yn gysylltiedig â'r galwadau am fwy o fuddsoddi mewn gwasanaethau ategol mewn gorsafoedd, tynnodd rhai ymatebwyr sylw at yr angen i'r rheilffordd ganolbwyntio mwy ar fodolau cynhyrchu refeniw masnachol, gan ddefnyddio mecanweithiau ariannu arloesol i gynyddu cyllid y sector preifat i'w sianelu'n ôl i welliannau i orsafoedd a'r rheilffordd yn fwy cyffredinol. Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo bod diffyg mecanweithiau cyfredol ar gael i gysylltu twf refeniw busnes â buddsoddiad rheilffyrdd ac awgrymwyd y dylid mynd i'r afael â hyn drwy weithio mewn partneriaeth â'r llywodraeth ac awdurdodau lleol. Darparwyd

tystiolaeth i gefnogi pwysigrwydd dull partneriaeth effeithiol yn natblygiadau gorsafoedd ac ar y cyfleoedd mae buddsoddiadau'r sector preifat yn eu cynnig.

Awgrymwyd hefyd y dylid rhoi hawliau datblygu ar gyfer gorsafoedd cyfagos i'r sector preifat/gweithredwyr rheilffyrdd er mwyn gwella'r defnydd o'r tir gwerthfawr a gwella cyfleusterau.

Integreiddio'r rheilffordd o ran defnyddio tir a chynllunio datblygu

Teimlai rhai ymatebwyr nad yw cynllunio rheilffyrdd hirdymor yn cyd-fynd â chynllunio defnydd tir lleol a rhanbarthol (gan gynnwys y broses o ddatblygu Cynlluniau Lleol gan awdurdodau lleol), a bod hyn yn rhwystr i integreiddio'r rheilffordd yn well â gweithgarwch economaidd. Awgrymwyd yn yr ymatebion hyn mai dyma'r rheswm pam nad yw cyfleoedd i integreiddio gwelliannau i reilffyrdd â datblygiadau newydd yn aml yn cael eu darparu i'w llawn botensial. Cyfeiriwyd at ansicrwydd ynghylch cyflawni prosiectau rheilffyrdd fel mater a all atal datblygwyr rhag darparu safleoedd mawr, gyda galwadau ar i'r Llywodraeth a'r diwydiant rheilffyrdd wneud mwy i roi hyder i ddatblygwyr ac awdurdodau lleol yn hyn o beth.

"Mae angen ailwampio'r cyd-destun cynllunio ar gyfer galluogi cyfleoedd adfywio ac ailddatblygu, gan gynnwys tai newydd o amgylch gorsafoedd a chysylltiadau rheilffordd i ardaloedd warws a ffatrioedd, er mwyn cynnwys mynediad i'r rheilffyrdd mewn cynlluniau yn y dyfodol o amgylch gorsafoedd rheilffordd presennol a chysylltiadau cludo nwyddau, a galluogi rhai newydd."

Fodd bynnag, cydnabuwyd hefyd yr angen am 'stryd ddwyffordd', gyda rhai ymatebwyr yn awgrymu y dylai awdurdodau lleol fod yn fwy rhagweithiol o ran galluogi gwella'r rheilffyrdd drwy ryddhau tir i'w ddatblygu o amgylch gorsafoedd, gan gynnwys gwerthu tir presennol y Cyngor ac ystyried mwy o ddefnydd o'r Llain Las. Awgrymwyd hefyd mewn rhai ymatebion y gallai awdurdodau lleol wneud mwy i leihau perchnogaeth ceir a hyrwyddo'r defnydd o'r rheilffordd mewn datblygiadau sy'n agos at orsafoedd, er enghraifft drwy ofynion llymach ar ddarparu parcio ceir a gwell cysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus a moddion gweithredol â gorsafoedd.

Amlygwyd dull mwy rhagweithiol o gydweithio ar y ddwy ochr fel ateb i'r materion sydd wedi'u crynhoi uchod. Nodwyd partneriaethau fel cyfryngau posibl ar gyfer codi mwy o ymwybyddiaeth ymhlith awdurdodau lleol, cymunedau a busnesau am amserlenni a gofynion cynllunio rheilffyrdd; datblygu cynlluniau ar y cyd i integreiddio'r rheilffordd â chynlluniau defnydd tir a datblygu cyfagos (gan gynnwys gwneud y defnydd gorau o reilffyrdd i gefnogi adeiladu cynaliadwy); a chydweithio i sicrhau buddsoddiad. Cydnabuwyd y byddai angen dull mwy rhagweithiol gan y llywodraeth mewn rhai ardaloedd, yn enwedig y rhai â gwerthoedd tir isel. Nodwyd sefydliadau fel Corfforaeth Datblygu Etifeddiaeth Llundain fel modelau posibl ar gyfer sbarduno datblygiadau sy'n gysylltiedig â'r rheilffyrdd mewn ardaloedd difreintiedig.

Gwella rôl y diwydiant rheilffyrdd a'i gadwyn gyflenwi o fewn yr economi genedlaethol

Nododd rhai ymatebwyr y gallai gwelliannau yn y diwydiant rheilffyrdd ei hun gynyddu ymhellach y cyfraniad sylweddol mae'r diwydiant rheilffyrdd eisoes yn ei wneud i dwf economaidd cenedlaethol, gan gynnwys cefnogi cannoedd o filoedd o swyddi ym Mhrydain.

"Yn 2016, am bob gwerth £1 o waith ar y system reilffyrdd ei hun, cynhyrchwyd £2.20 o incwm mewn manau eraill yn yr economi... erbyn 2019 roedd hyn wedi tyfu i £2.50 o incwm yn cael ei gynhyrchu."

Nodwyd y gallai amcanion strategol penodol megis sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol greu nifer sylweddol o swyddi ychwanegol a rhoi hwb pellach i economïau lleol a rhanbarthol.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion sy'n berthnasol i'r thema o wella rôl y diwydiant rheilffyrdd a'i gadwyn gyflenwi o fewn yr economi genedlaethol yn canolbwyntio ar y pynciau canlynol:

- cydnabod gwerth y gadwyn gyflenwi rheilffyrdd i'r economi
- cynyddu sgiliau drwy addysg a hyfforddiant
- sbarduno arloesedd drwy ymchwil a datblygu.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Cydnabod gwerth y gadwyn gyflenwi rheilffyrdd i'r economi ehangach

Tynnodd llawer o'r ymatebion sylw at y ffaith bod y gadwyn gyflenwi rheilffyrdd wedi'i hen sefydlu ledled y wlad a'i bod yn ffynhonnell sylweddol o gyfleoedd cyflogaeth uniongyrchol ac anuniongyrchol, gan gynnwys llawer o swyddi peirianeg medrus iawn. Amlygwyd ffatrioedd cerbydau fel enghreifftiau o ganolfannau cyflogaeth mawr yn gwneud cyfraniadau sylweddol i economïau lleol a rhanbarthol. Cyfeiriwyd at rôl y gadwyn gyflenwi o ran hybu'r economi drwy gynhyrchu busnes rhyngwladol yn ogystal â domestig mewn rhai ymatebion. Darparwyd archebion cerbydau a chynnwys contractwyr ar amrywiaeth o brosiectau tramor fel tystiolaeth o gyfraniad y diwydiant i ddyheadau 'Prydain Fyd-eang' y Llywodraeth.

Nodwyd yn arbennig y gallai rhai o'r amcanion strategol penodol megis sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol greu nifer sylweddol o swyddi ychwanegol a rhoi hwb pellach i economïau rhanbarthol.

Cyfeiriwyd at rôl cadwyn gyflenwi'r diwydiant rheilffyrdd o ran hybu'r economi drwy gynhyrchu busnes rhyngwladol yn ogystal â domestig hefyd mewn rhai ymatebion. Darparwyd archebion cerbydau a chynnwys contractwyr ar amrywiaeth o brosiectau tramor fel tystiolaeth o gyfraniad y diwydiant i ddyheadau 'Prydain Fyd-eang' y Llywodraeth.

Nodwyd bod ymrwymïadau'r llywodraeth i bibellau domestig hirdymor ar gyfer gwella, adnewyddu a chynnal a chadw yn creu sicrwydd i gontractwyr, gan ganiatáu iddynt logi mwy o staff a buddsoddi mewn technoleg newydd i wella cynhyrchiant a sbarduno twf. Roedd cynigion hefyd y dylai'r diwydiant drosglwyddo i fodel caffael sy'n canolbwyntio mwy ar

ganlyniadau mewn rhai amgylchiadau, lle mae cyflenwyr yn cael eu talu ar sail y manteision a wireddwyd o gynlluniau rheilffyrdd ac yn cael eu cymell i hybu cynhyrchiant. Cyfeiriwyd at bwysigrwydd sefydlu a chynnal partneriaethau cryf rhwng awdurdodau rheilffyrdd a chontractwyr yn hyn o beth.

Cynyddu sgiliau drwy addysg a hyfforddiant

Codwyd rôl y diwydiant rheilffyrdd o ran sbarduno twf economaidd ehangach drwy gefnogi datblygiad sgiliau drwy addysg a hyfforddiant mewn rhai ymatebion hefyd. Tynnwyd sylw at fuddsoddi mewn ysgolion ac addysg bellach (yn enwedig i hyrwyddo gwyddoniaeth, technoleg, peirianeg a mathemateg) a nawdd ar gyfer prosiectau academaidd gan y gadwyn gyflenwi rheilffyrdd fel enghreifftiau.

Awgrymwyd mewn rhai manau, cyn adolygiad Williams, fod darnio yn y diwydiant rheilffyrdd wedi arwain at golli gwybodaeth a diffyg rhannu gwybodaeth. Teimlai rhai ymatebwyr y gallai GBR wneud gwelliannau drwy sefydlu model gweithredu gwell a mwy integredig i gynyddu cynhyrchiant. Cyflwynwyd cynigion amrywiol mewn ymatebion sy'n gysylltiedig â hyn, gan gynnwys integreiddio staff yn well mewn gwahanol dimau; sefydlu llwybrau gyrfa i annog meddwl o'r newydd i'r diwydiant; a gwneud y rheilffordd yn fwy deniadol yn gyffredinol fel cyflogwr (cyfeiriwyd at roi statws 'gweithiwr allweddol' i weithwyr rheilffordd fel enghraifft yn hyn o beth).

Sbarduno arloesedd drwy ymchwil a datblygu

Tynnwyd sylw hefyd at ysgogi arloesedd drwy ymchwil a datblygu fel cyfraniad allweddol gan y diwydiant rheilffyrdd at dwf economaidd. Rhoddodd rhai ymatebion enghreifftiau penodol o ganolfannau rhagoriaeth a chyfleusterau ymchwil a datblygu sy'n cynhyrchu manteision o ran hyrwyddo'r defnydd o dechnoleg fwy effeithiol sy'n arbed costau ar y rheilffordd a thrwy ddarparu swyddi medrus iawn sy'n rhoi hwb i economïau lleol. Fe wnaeth rhai ymatebwyr hefyd dynnu sylw at ddarparu cyfleoedd i fentrau bach a chanolig ddatblygu drwy fentrau o'r fath fel budd economaidd ychwanegol.

"Mae'r gadwyn gyflenwi rheilffyrdd yn arloesol iawn – ac mae gan hyn botensial cryf i gyfrannu at dwf a datblygiad economaidd hirdymor yn ogystal â nod y Llywodraeth i atgyfnerthu'r DU fel uwchbŵer gwyddoniaeth a thechnoleg byd-eang"

Nododd rhai ymatebwyr y dylai ymchwil a datblygu yn y diwydiant rheilffyrdd gael eu harwain gan Strategaeth Dechnegol y Rheilffyrdd a'u cydlynu drwy Rwydwaith Ymchwil ac Arloesi Rheilffyrdd y DU (UKKRIN). Cafwyd awgrymiadau y dylid rhoi mwy o gymhellion ar waith i annog y diwydiant i fuddsoddi mwy mewn ymchwil a datblygu fel rhan o strategaeth arloesi sy'n canolbwyntio ar ganlyniadau. Roedd gwella cysylltiadau a chydweithio â'r byd academaidd a gyda phartneriaid yn y diwydiant rhyngwladol ymhlith awgrymiadau i hwyluso hyn, a nodwyd bod partneriaethau o'r fath yn darparu sail ar gyfer sicrhau cynnydd mewn cyllid arloesi naill ai gan y llywodraeth neu'r sector preifat. Nododd rhai ymatebion y gallai'r diwydiant rheilffyrdd yn gyffredinol hefyd wneud cyfraniad mwy effeithiol i strategaethau arloesi cenedlaethol ar gyfer sectorau eraill (er enghraifft digidol a phŵer) i elwa o welliannau traws-sectoraidd.

Gwireddu manteision economaidd cludo nwyddau ar y rheilffyrdd

Roedd rhai ymatebion yn tynnu sylw at y rôl bwysig, aml-ddimensiwn mae cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn ei chwarae yn yr economi genedlaethol. Mae hyn yn cynnwys cefnogi cadwyni cyflenwi cenedlaethol a rhyngwladol cymhleth yn ogystal â'r diwydiant adeiladu (er enghraifft drwy gludo cerrig mân a chael gwared ar wastraff o safleoedd mawr). Soniodd rhai ymatebion hefyd am fanteision economaidd-gymdeithasol cludo nwyddau ar y rheilffyrdd, wedi'u sbarduno gan fusnesau sy'n clystyru o amgylch cyfleusterau cludo nwyddau ar y rheilffyrdd, a'r manteision economaidd lleol a rhanbarthol a gynhrychir gan ddiwydiannau sy'n dibynnu ar gludo nwyddau ar y rheilffyrdd (er enghraifft cynhyrchu pŵer biomas).

"Cludo nwyddau ar y rheilffyrdd... yn gwneud cyfraniad sylweddol i UK PLC drwy ddarparu £2.45 biliwn mewn buddion economaidd a chymdeithasol bob blwyddyn, gyda 90% o'r manteision hyn yn digwydd y tu allan i Lundain a'r De-ddwyrain."

Ymhlith yr ymatebion hyn roedd cefnogaeth i fentrau i annog mwy o symud nwyddau i'r rheilffyrdd, gyda rhai'n tynnu sylw at yr heriau cynyddol a wynebir gan y diwydiant cludo nwyddau ar y ffyrdd sy'n gysylltiedig â thagfeydd, costau tanwydd, a phrinder gyrwyr fel rheswm dros weithredu.

Un maes allweddol y canolbwyntiwyd arno mewn llawer o ymatebion oedd yr angen am ddull mwy hyblyg o gludo nwyddau ar y rheilffyrdd, gan ddefnyddio technolegau newydd a thechnolegau sy'n datblygu mewn ffordd well. Cyflwynwyd cynigion amrywiol, gan gynnwys annog y defnydd o unedau cludo nwyddau dwy-gyfeiriadol byr, cyflym, hunan-yrru i gystadlu am lifau paledi a ysbeidiol domestig; dyrannu capasiti ar wasanaethau teithwyr i gludo nwyddau ysgafn; llinellau gwell i ganiatáu trelars ar drenau rhwng dinasoedd mawr; cyplu awtomatig digidol; a wagenni annibynnol a gwasanaethau shyntio. Roedd galwadau hefyd i wella integreiddio â chludo nwyddau ar y ffyrdd, gan gynnwys, er enghraifft, tynnu sylw at y potensial i drenau gario ôl-gerbydau lorïau heb echel flaen. Roedd rhai o'r farn bod y mentrau hyn yn ffordd o gyflwyno cwsmeriaid newydd i'r sector cludo nwyddau ar y rheilffyrdd.

Ochr yn ochr â hyn, roedd rhai ymatebion hefyd yn dadlau o blaid mwy o ffocws ar gynyddu capasiti llinell a therfynell ar y rhwydwaith ar gyfer cludo nwyddau ar y rheilffyrdd ar lwybrau rheilffordd strategol bwysig, gan nodi'n arbennig bod capasiti llithro yn bwysig ar gyfer cludo nwyddau swmpus.

Gwneud rheilffyrdd yn ddigidol a harneisio datblygiadau technolegol

Fe wnaeth llawer o'r ymatebion a oedd yn cyfeirio at y cysylltiad rhwng y rheilffordd a'r economi ehangach gyfeirio at wneud gwell defnydd o dechnoleg ddigidol fel hwylusydd ar gyfer twf. Galwodd rhai am fwy o ddefnydd o dechnoleg ddigidol i wella gweithrediadau rheilffyrdd a chynyddu capasiti a pherfformiad, gan gyfeirio er enghraifft at y potensial ar gyfer signalau digidol i gynyddu hyblygrwydd gweithredol neu ddefnyddio trenau di-yrrwr.

Nodwyd hefyd y defnydd o dechnoleg ddigidol amrywiol fel hwylusydd ar gyfer adnewyddu a chynnal a chadw asedau rheilffyrdd yn fwy effeithlon a chost-effeithiol mewn sawl ymateb.

"Bydd cyflawni cynlluniau'n effeithiol i ddigidoli rheilffordd Prydain yn dod ag amrywiaeth o fanteision i rwydwaith rheilffyrdd Prydain ac i'r economi ehangach, gan gynnwys: mwy o ddibynadwyedd o ran seilwaith traciau, mwy o amseroldeb trenau, gwell gwybodaeth i deithwyr a defnyddwyr nwyddau, a gwella'r gallu i wrthsefyll effeithiau'r newid yn yr hinsawdd."

Mewn ymatebion eraill, ystyriwyd bod technoleg ddigidol yn brif alluogwr i wneud y rheilffordd yn fwy deniadol i deithwyr drwy ddarparu gwybodaeth am deithio aml-foddol amser real a systemau tocynnau a thalu integredig (awgrymwyd technoleg tocynnau a chod bar sy'n seiliedig ar gyfrif yn cael ei yrru gan GPS i wella cyfnewid). Codwyd hefyd y cyfle i ddefnyddio systemau o'r fath i gymell gwariant cwsmeriaid ar y rheilffordd, er enghraifft drwy gyflwyno pwyntiau gwobrwyo digidol adbrynadwy gyda phartneriaid masnachol y rheilffordd. Teimlwyd y gellid gwneud gwell defnydd o dechnoleg ddigidol i hysbysebu'r cynnig masnachol mewn gorsafoedd i gwsmeriaid.

Cafwyd galwadau hefyd mewn rhai ymatebion am well cysylltedd Wi-Fi mewn gorsafoedd ac ar drenau i ganiatáu i bobl ddefnyddio amser teithio yn fwy cynhyrchiol. Mewn gorsafoedd, ystyriwyd bod gwelliannau o'r math hwn yn bwysig er mwyn galluogi darparu manau cydweithio a chyfarfod.

Dywedodd rhai ymatebwyr y dylai'r diwydiant rheilffyrdd fod yn gwneud mwy o ddefnydd o ddata cwsmeriaid at ddibenion cynllunio. Nodwyd bod data digidol a gynhyrchir gan gwsmeriaid ar y rheilffordd yn aml yn cael ei gasglu a'i gadw gan fusnesau'r sector preifat, ac y dylai awdurdodau rheilffyrdd fod yn negodi'n fwy effeithiol i sicrhau mynediad ato i gefnogi gyda chynllunio ac i hwyluso mentrau cynhyrchu refeniw.

Yn olaf, nodwyd mewn sawl ymateb fod tir rheilffordd mewn lleoliad delfrydol i gefnogi'r gwaith o gyflwyno band eang ffibr, ac y dylai'r diwydiant rheilffyrdd fod yn gweithio'n agosach gyda'r Llywodraeth a darparwyr telathrebu i hwyluso'r broses hon o gyflwyno hyn ac i chwilio am gyfleoedd i wella cysylltedd digidol i ddefnyddwyr rheilffyrdd yn y broses.

Gwella cysylltedd a chapasiti rheilffyrdd ledled y wlad

Tynnodd llawer o ymatebwyr sylw hefyd at bwysigrwydd ehangu a gwella gwasanaethau rheilffyrdd ledled y wlad yn gyffredinol fel prif ddull o gyfrannu at dwf economaidd hirdymor. Roedd rhai o'r farn y byddai gosod a chyflawni targedau ymestynnol i gynyddu'r defnydd o reilffyrdd a rhannu moddau yn ffordd effeithiol i reilffyrdd gyfrannu at dwf economaidd, ac y byddai'r targedau hyn yn fwy effeithiol pe gellid eu rhannu â chontractwyr sy'n ymwneud â datblygu a gweithredu'r rhwydwaith.

Yn gyffredinol, roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion a oedd yn berthnasol i'r thema hon yn canolbwyntio ar gynigion i ehangu'r rhwydwaith rheilffyrdd a chynyddu amllder a chapasiti gwasanaethau trên; ehangu dalgylchoedd rheilffyrdd drwy integreiddio'n well â mathau eraill o drafnidiaeth; a gwneud y rhwydwaith rheilffyrdd yn fwy deniadol i deithwyr.

Roedd yr ymatebion i Gwestiwn 4 yn hyn o beth yn debyg iawn i'r rhai a ddarparwyd mewn ymateb i gwestiynau cynharach, yn enwedig Cwestiynau 1 a 2, ac nid ydym wedi ymhelaethu ar hyn yn y bennod hon.

Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 5 – Ffyniant bro a chysylltedd

Roedd yr alwad am dystiolaeth yn gofyn i ymatebwyr ystyried sut y gellir defnyddio rheilffyrdd i wella cysylltedd a sbarduno twf economaidd lleol, gan gyfeirio'n benodol at uchelgeisiau Ffyniant Bro'r Llywodraeth. Gofynnwyd y tri chwestiwn canlynol i'r ymatebwyr:

a) Pa dystiolaeth y gallwch chi ei darparu ar gyfer sut mae'r sector rheilffyrdd yn cyfrannu at y pedwar canlyniad ffyniant bro ac at wella cysylltedd ledled Prydain Fawr, gan gynnwys drwy wasanaethau trawsffiniol? Sut mae'r newid hwn yn dibynnu ar y math o le mae'r sector yn gweithredu ynddo (gan gynnwys mewn dinasoedd, trefi ac ardaloedd gwledig), a beth yw'r ffyrdd mwyaf cost-ffeithiol sydd ar gael i'r sector i wella hynny ymhellach yn ystod y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf?

b) Sut y gallai'r diwydiant rheilffyrdd, dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf, ddod yn fwy ymatebol i gymunedau a theithwyr lleol ac yn fwy atebol iddynt? Rhowch dystiolaeth ac enghreifftiau yn eich ymateb.

c) Beth yw uchelgais ymestynnol ond realistig ar gyfer yr amcan hwn a pha fesurau y gallwn ni eu defnyddio'n fwyaf effeithiol i ystyried llwyddiant dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf? Beth yw'r ymyriadau dros y cyfnod hwnnw, sef y gwerth gorau am arian, a pha dystiolaeth y gallwch chi ei rhannu i gefnogi eich barn?

Trosolwg o'r ymateb

Gwnaeth cyfanswm o 255 (83 y cant) o ymatebwyr sylwadau ar ffyniant bro a chysylltedd. O'r ymatebwyr a wnaeth sylwadau ar Gwestiwn 5, rhoddodd 22 y cant (56 o ymatebwyr) dystiolaeth ychwanegol i gefnogi eu hateb. Roedd y mathau o dystiolaeth yn cynnwys adroddiadau, papurau ymchwil, dogfennau strategaeth, dogfennau polisi, gwefannau, fideos, ffilmiau, enghreifftiau o brosiectau, canllawiau'r llywodraeth a thrawsgrifiadau.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion yn canolbwyntio ar un neu fwy o'r themâu canlynol, yn cyd-fynd â'r pedwar canlyniad ffyniant bro allweddol:

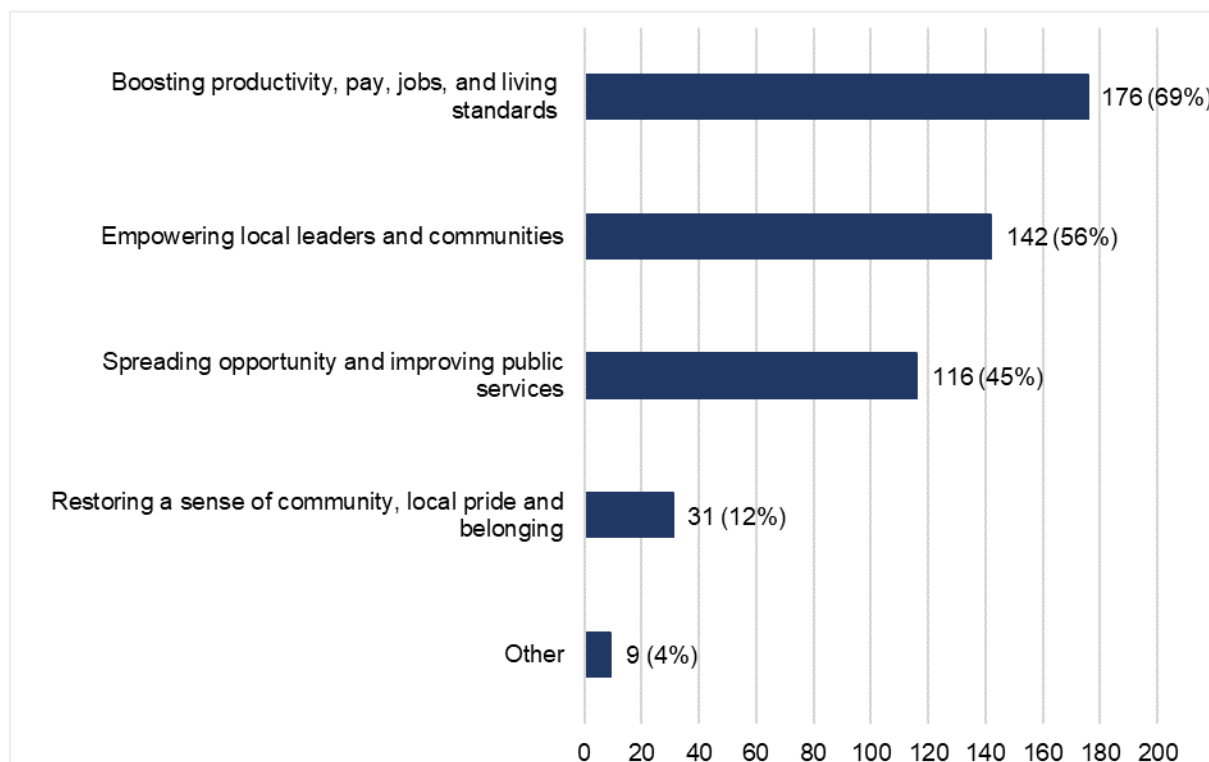
- hybu cynhyrchiant, cyflog, swyddi a safonau byw
- grymuso arweinwyr a chymunedau lleol
- lledaenu cyfleoedd a gwella gwasanaethau cyhoeddus
- adfer ymdeimlad o gymuned, balchder lleol a pherthyn.

Dangosir dosbarthiad yr ymatebwyr gyda sylwadau ar y themâu allweddol hyn yn Ffigur 7. Gwnaed nifer o sylwadau fel rhan o Gwestiwn 5 nad oeddent yn berthnasol i'r cwestiwn na'r alwad am dystiolaeth yn fwy cyffredinol. Cofnodwyd y sylwadau hyn fel 'arall' fel rhan o'r dadansoddiad. Nododd llawer o ymatebwyr fod eu ymatebion i Gwestiwn 1 a Chwestiwn 4

eisoes wedi ymdrin â llawer o'r hyn yr oedden nhw am ei ddweud am y materion a godwyd yng Nghwestiwn 5.

Mae'n bwysig nodi bod yr Alwad am Dystiolaeth wedi dod i ben ar 4 Chwefror 2022, ddeuddydd ar ôl cyhoeddi papur polisi'r Llywodraeth ar 'Ffyniant Bro y Deyrnas Unedig' ar 2 Chwefror. Mae hynny'n golygu y byddai'r rhan fwyaf o'r ymatebion a gawsom ar ffyniant bro wedi'u paratoi cyn i'r papur polisi gael ei gyhoeddi.

Ffigur 8 Nifer yr ymatebwyr gyda sylwadau ar themâu Cwestiwn 5*



* Noder bod y cant yn seiliedig ar y 255 o ymatebwyr a gyflwynodd alwad am ymateb i dystiolaeth gyda sylwadau'n ymwneud â Chwestiwn 5.

Gwnaeth llawer o'r ymatebwyr (69 y cant) â sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 5 sylwadau ar hybu cynhyrchiant, cyflog, swyddi a safonau byw a gwnaeth 56 y cant sylwadau ar rymuso arweinwyr a chymunedau lleol. Roedd maint y dystiolaeth a ddarparwyd ym mhob thema yn amrywiol, ac mae'r testun yn yr adrannau isod yn cynnwys cyfeiriadau at achosion lle darparwyd dystiolaeth a dyfyniadau o fewn ymatebion i gefnogi atebion.

Grymuso arweinwyr a chymunedau lleol

Cyfeiriodd llawer o'r ymatebion at rôl y rheilffyrdd o ran grymuso arweinwyr a chymunedau lleol. Yn nodweddiadol, amlygwyd datblygu perthynas gref ag ystod eang o randdeiliaid (gan gynnwys cyrff trafniadaeth is-genedlaethol, awdurdodau lleol, trigolion, busnesau a grwpiau cymunedol eraill) fel man cychwyn pwysig yn y broses hon.

Nododd rhai farn nad oedd ymgysylltiad y rheilffordd â rhanddeiliaid wedi bod cystal ag y dylai fod wedi bod yn hanesyddol, o ystyried y rôl bwysig mae rheilffyrdd yn ei chwarae ym

mywydau llawer o bobl, fel ffordd o gael mynediad at gyflogaeth a hamdden ac fel tiffeddiannwr. Nodwyd y cyfnod ar ôl y pandemig fel cyfle i ymdrech ar y cyd i ennyn diddordeb a magu hyder, gan greu rheilffordd sy'n fwy ymatebol i anghenion lleol a helpu i yrru'r galw am drafnidiaeth gyhoeddus yn y dyfodol. Roedd pwysigrwydd y rheilffordd yn ymateb i anghenion lleol hefyd yn thema gyffredin yn yr alwad am dystiolaeth yn Adolygiad Rheilffyrdd Williams.

"Dylai ymgysylltu a chynnwys grwpiau rhanddeiliaid lleol yn effeithiol sy'n dwyn ynghyd arweinwyr rhanbarthol, busnesau, arweinwyr cymunedol ac awdurdodau lleol fod yn gam allweddol yn natblygiad cynllunio trafndiaeth rhanbarthol."

Grymuso arweinwyr lleol

Ystyriwyd datblygu Contractau Gwasanaeth Teithwyr (PSC) mewn rhai ymatebion fel modd i GBR rymuso arweinwyr lleol. Teimlwyd y dylai GBR wneud penderfyniadau strategol allweddol ar draws y system ond y dylai roi ysgogiadau i ddeiliaid PSC ac arweinwyr lleol perthnasol i sicrhau'r ddarpariaeth leol orau bosibl a chydlynu ymgysylltiad. Amlygodd yr ymatebion hyn y gofynion ar gyfer partneriaethau cydweithredol cryf rhwng GBR a phartneriaid lleol perthnasol; a sefydlu diwylliant 'gallu gwneud' gyda gweithredwyr yn edrych tuag allan at gwsmeriaid ac arweinwyr lleol ac nid i mewn at GBR.

Awgrymodd ymatebwyr hefyd y gellid grymuso arweinwyr perthnasol yn y broses o bennu targedau lleol a rhanbarthol ar gyfer y rheilffordd drwy'r Cynllun Strategol, gan gynnwys nodi meincnodau ar gyfer sut y gall rheilffyrdd gyfrannu at ffyniant bro.

Grymuso cymunedau

Amlygwyd Partneriaethau Rheilffyrdd Cymunedol (CRP) hefyd mewn rhai ymatebion fel cyfrwng pwysig i rymuso cymunedau i gymryd rhan mewn penderfyniadau allweddol ar y rheilffordd a dylanwadu arnynt. Roedd yr awgrymiadau'n cynnwys rhoi mwy o rôl i CRPs o ran hyrwyddo teithio ar reilffyrdd lleol a rhanbarthol a sefydlu gwell prosesau iddynt gyflwyno a cheisio cymorth a chyllid ar gyfer gwelliannau i'r rheilffordd yn eu hardal.

Teimlwyd mewn rhai ymatebion y byddai mwy o gefnogaeth i Partneriaethau (er enghraifft gyda GBR) yn cyfrannu'n sylweddol at amcanion ffyniant bro ac at gynyddu gwerth am arian ymyriadau rheilffyrdd. Fodd bynnag, nododd rhai fod yn rhaid cymryd camau ymlaen llaw i sicrhau bod Partneriaethau'n gynhwysol addas a bod ystod eang o gynrychiolwyr yn cael eu gwahodd i gymryd rhan gan awdurdodau lleol, trigolion, busnesau, grwpiau defnyddwyr rheilffyrdd, a buddiannau cymunedol perthnasol eraill.

"Mae adroddiad y Rhwydwaith Rheilffyrdd Cymunedol ar gynhwysiant cymdeithasol yn dangos sut y gall partneriaethau rheilffyrdd cymunedol hefyd fod yn gatalyddion ar gyfer twf a chyfranogiad. Mae'r adroddiad yn dangos bod y manteision sy'n cael eu gwireddu drwy weithgareddau rheilffyrdd cymunedol yn llawer ehangach na chynyddu nifer y teithwyr yn unig."

Lledaenu cyfleoedd a gwella gwasanaethau cyhoeddus

Tynnodd llawer o'r ymatebion sylw at anghydraddoldebau rhanbarthol o ran darparu gwasanaethau rheilffyrdd fel rhwystr i ffyniant bro. Roedd rhai yn canolbwyntio ar faterion penodol, er enghraifft diffygion o ran gwasanaethau gwledig; cysylltiadau rhwng canolfannau economaidd allweddol; a chysylltiadau rhwng y cenhedloedd o fewn Prydain.

Teimlai rhai ymatebwyr y dylid gwneud mwy i ddeall y ffactorau allweddol sy'n sbarduno newid modd mewn ardaloedd penodol fel y byddai ymyriadau arfaethedig yn taro'r cydbwysedd cywir o ran amlder gwasanaethau a chysylltedd. Nodwyd hefyd bod integreiddio â dulliau teithio nad ydynt yn geir (gan gynnwys tocynnau integredig) yn bwysig i sbarduno cost-effeithiolrwydd a chynyddu dalgylch y rheilffordd mewn rhai amgylchiadau.

Gwella gwasanaethau gwledig, cysylltu canolfannau economaidd, a gwella cysylltedd yr Undeb

Nododd rhai ymatebwyr fod cysylltedd gwael yn her benodol mewn ardaloedd gwledig (gan gynnwys pentrefi a rhai trefi bach), ac y byddai gwella gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn gwella mynediad i swyddi ac addysg i aelwydydd incwm isel ac yn lleihau allgáu cymdeithasol. Nodwyd estyniadau i'r rhwydwaith rheilffyrdd, gan gynnwys ailagor llinellau, fel ffordd o hwyluso gwelliannau o'r fath, gyda rhai ymatebion yn rhoi enghreifftiau o sut mae cynlluniau blaenorol wedi sicrhau manteision.

Nodwyd hefyd bod gwella cysylltedd rhwng canolfannau economaidd cyfagos yn bwysig mewn rhai ymatebion, er mwyn sicrhau bod cyfleoedd sy'n gysylltiedig â chysylltedd yn cael eu lledaenu cyn belled ag y bo modd. Nodwyd East West Rail fel enghraifft o gynllun a fyddai'n darparu gwell cysylltedd ledled Cylchran Rhydychen-Caergrawnt, gan gysylltu canolfannau economaidd rhanbarthol mawr ag ardaloedd o amddifadedd a datblygiadau tai posibl. Yn yr un modd, cyfeiriwyd at Northern Powerhouse Rail fel ffordd o wella cysylltedd rheilffyrdd i helpu ffyniant bro dinasoedd mawr yng ngogledd Lloegr, er enghraifft Manceinion, Lerpwl a Leeds.

Nododd rhai ymatebion hefyd y dylai'r Cynllun Strategol sicrhau bod manteision y rheilffordd yn ymestyn cyn belled ag y bo modd ar draws Prydain gyfan, gan gynnwys Cymru a'r Alban.

"Ar hyn o bryd mae cysylltiadau gwael i Ogledd Lloegr a rhaid cydnabod y bydd unrhyw fanteision hirdymor i wasanaethau rheilffordd Gogledd Cymru yn dibynnu yn y pen draw ar lefel ac ansawdd y gwasanaethau i brif ddinasoedd y Gogledd Orllewin. Byddai gwell cysylltiad â dinasoedd gogleddol yn agor coridor gogledd Cymru i bosibiliadau ehangach o ran adleoli cyfleoedd busnes a diwydiant, swyddi, tai a hamdden."

Cyflymder Uchel 2 (HS2) a'r Cynllun Rheilffyrdd Integredig (IRP)

Soniodd rhai ymatebwyr am y ffaith bod ansicrwydd ynghylch cynlluniau i wella gwasanaethau rheilffordd a chysylltiadau yng Nghanolbarth Lloegr a'r Gogledd. Cyfeiriodd rhai at reilffyrdd Northern Powerhouse a phrosiectau sbardun dwyreiniol HS2 sydd wedi'u

lleihau a'u hail-flaenoriaethu drwy'r IRP. Nodwyd bod gan y ddau brosiect y potensial i ddod â budd economaidd rhanbarthol sylweddol.

Roedd llawer o'r ymatebwyr yn cydnabod y cyfleoedd mae HS2 yn eu cynnig i wella lefelau'r gwasanaeth a helpu i ail-gydbwysu'r economi ranbarthol. Dadleuwyd na ddylid ystyried darparu HS2 ar ei ben ei hun ac y dylai fod yn rhan annatod o'r rhwydwaith, gan wireddu cyfleoedd i wella gwasanaethau ar y llinellau presennol drwy gapasiti wedi'i ryddhau.

Hybu cynhyrchiant, cyflog, swyddi a safonau byw

Mynegwyd y farn y gall rheilffyrdd hybu economïau lleol a safonau byw gan rai ymatebwyr, er i eraill nodi bod angen ei chyflawni ochr yn ochr â newidiadau ehangach (er enghraifft gwella addysg, hyfforddiant a sgiliau) er mwyn cael effaith ystyrlon. Roedd rhai ymatebion hefyd yn cwestiynu ai rheilffyrdd oedd yr ateb cywir mewn rhai ardaloedd, gan gyfeirio at fuddsoddi mewn mathau rhatach o drafnidiaeth gyhoeddus fel dull amgen.

Myfyriodd rhai ymatebwyr ar sut mae rheilffordd lwyddiannus yn cynyddu dalgylchoedd llafur a mynediad i gyflogaeth, gan ddsbarthu cyfoeth o ardaloedd craidd gyda manteision crynodiol i gymunedau y tu hwnt i ganol dinasoedd a threfi. Nodwyd bod rheilffyrdd yn galluogi rhai cymunedau gwledig i arallgyfeirio oddi wrth ddibynnu ar economi dymhorol.

Nododd rhai hefyd y gall gwella capasiti sbarduno adleoli poblogaeth, rhoi hwb i fusnesau lleol, a sbarduno gwell gwasanaethau cyhoeddus, adfywio ardaloedd trefol. Ategwyd hyn gan dystiolaeth gan gynnwys cyfeiriad at gynlluniau lleol presennol a chynlluniau lleol sydd ar y gweill. Honnwyd hefyd y gall rheilffyrdd sbarduno'r defnydd o ddulliau eraill nad ydynt yn geir, gan gynnwys cerdded a beicio, gan arwain at fanteision iechyd.

Cynhyrchiant

Roedd rhai ymatebwyr hefyd yn teimlo y gallai rheilffyrdd gefnogi ffyniant bro yn sylweddol drwy helpu lleoedd a chymunedau i gyrraedd eu potensial o ran cynhyrchiant. Roedd enghreifftiau o'r manteision a amlygwyd yn hyn o beth yn cynnwys ehangu llafur busnes a dalgylchoedd cwsmeriaid, lleihau amseroedd a chostau teithio busnes, a rhoi gwell mynediad i bobl at swyddi, addysg a hyfforddiant. Nodwyd bod darparu'r capasiti angenrheidiol i ateb y galw yn bwysig mewn rhai ymatebion. Codwyd sylwadau am yr angen i reoli prisiau tocynnau er mwyn sicrhau nad yw cynhyrchiant yn cael ei rwystro gan drafnidiaeth nad yw'n hygyrch i'r rhai ar incwm is.

"Lleihau'r bwlch cynhyrchiant oherwydd trafndiaeth gyhoeddus wael sy'n bodoli ar hyn o bryd mewn llawer o ddinasoedd ledled y DU ddylai'r amcan allweddol fod yma."

Tynnwyd sylw hefyd at bwysigrwydd y sector cludo nwyddau ar y rheilffyrdd o ran hybu cynhyrchiant ac economïau lleol mewn rhai ymatebion. Tynnwyd sylw at gyfraniad cludo nwyddau ar y rheilffyrdd i fusnesau a chymunedau - drwy gysylltu porthladdoedd â gorsafoedd pŵer, gweithgynhyrchwyr a chanolfannau logisteg - yn ogystal â manteision

crynodol ehangach busnesau sy'n clystyru o amgylch terfynellau cludo nwyddau ar y rheilffyrdd.

Fel gyda rhai ymatebion i Gwestiwn 4, awgrymwyd bod llawer o fanteision cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn cronni i gwsmeriaid cludo nwyddau a chymdeithas ehangach y tu allan i Lundain a'r De-ddwyrain, gan wneud cyfraniad sylweddol i Ffyniant Bro. Priodolwyd hyn i gysylltiadau cludo nwyddau ar y rheilffyrdd â sectorau sydd y tu allan i'r De-ddwyrain, gan gynnwys adeiladu, gweithgynhyrchu ac ynni.

Cafwyd rhywfaint o gefnogaeth yn yr ymatebion i dîm cydlynu nwyddau cenedlaethol o fewn GBR. Nododd rhai fod busnesau cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yn gweithredu'n genedlaethol (gan gynnwys cysylltiadau sylweddol rhwng Cymru, Lloegr a'r Alban) a'i bod yn bwysig nad oeddent yn wynebu beichiau gweinyddol rhanbarthol.

Rôl y sector preifat

Cyfeiriodd llawer o ymatebwyr at ystod eang o wahanol ffyrdd mae'r sector preifat yn eu cefnogi i gyflawni Ffyniant Bro

Amlygwyd y gadwyn gyflenwi rheilffyrdd yn arbennig fel cyflogwr pwysig ledled Prydain ac mae'n bwysig iawn i economïau lleol mewn llawer o leoedd. Mae'r diwydiant rheilffyrdd yn un o brif brynwyr deunyddiau, peiriannau, cyfarpar ac offer uwch-dechnoleg arall, sy'n darparu cwsmeriaeth sylweddol i lawer o fusnesau allanol sy'n eithaf pell o'r diwydiant ei hun, gan gynnwys llawer o fentrau bach.

Nodwyd pwysigrwydd y gadwyn gyflenwi i ranbarthau y tu allan i Lundain a'r De-ddwyrain yn arbennig, gyda chyfeiriadau at leoedd fel Glasgow, Birmingham, Manceinion, Derby, Crewe, Widnes, Goole, Northampton, a Doncaster yn enghreifftiau lle mae gan fusnesau cadwyn gyflenwi'r rheilffyrdd bresenoldeb mawr (o ran ffatrioedd, cyfleusterau gweithgynhyrchu a swyddfeydd mawr).

Yn ogystal â bod yn gyflogwr mawr yn y lleoliadau hyn, nodwyd y gadwyn gyflenwi hefyd mewn llawer o ymatebion ar gyfer darparu swyddi medrus o ansawdd uchel, gan gynnwys mewn peirianneg, ymchwil a datblygu, ac uwch reolwyr. Nodwyd rôl y gadwyn gyflenwi o ran sbarduno twf economaidd a chefnogi Ffyniant Bro ochr yn ochr â dyheadau eraill y Llywodraeth mewn rhai ymatebion hefyd, gyda rhai cyflenwyr, er enghraifft, yn disgwyl cyflogi llawer mwy o bobl yn y dyfodol mewn meysydd sy'n ymwneud â chefnogi datgarboneiddio a chyflawni sero net.

Tynnodd llawer o ymatebwyr sylw hefyd at y manteision a ddaw yn sgil y gadwyn gyflenwi o ran ei chysylltiadau ag addysg a hyfforddiant. Tynnwyd sylw at yr ymrwymiad i ddarparu cyfleoedd prentisiaeth mewn rhai ymatebion, yn ogystal ag ymgysylltu ag ysgolion i hyrwyddo gyrfaedd yn y sector rheilffyrdd. Awgrymwyd y dylid annog ac ehangu'r mentrau hyn i ddenu talent newydd ac amrywiol i'r diwydiant ar draws pob rhanbarth fel elfen bwysig o Ffyniant Bro.

"Mae'r diwydiant rheilffyrdd yn dibynnu ar gadwyn gyflenwi amrywiol, gwydn a chynaliadwy ac mae mewn sefyllfa dda i gyfrannu'n sylweddol at leihau anghydraddoldeb yn genedlaethol"

Yn debyg i'r ymateb i Gwestiwn 4, amlygodd rhai ymatebion i Gwestiwn 5 bwysigrwydd y Llywodraeth yn parhau i gynnal piblinellau hirdymor buddsoddi mewn rheilffyrdd. Nodwyd hyn fel mecanwaith allweddol i annog cyflenwyr i barhau i recriwtio staff medrus iawn, uwchraddio cyfleusterau ac offer, a buddsoddi mewn ymchwil a datblygu. Nodwyd bod pob un o'r elfennau hyn yn chwarae rhan mewn Ffyniant Bro mewn gwahanol rannau o'r wlad. Nodwyd mewn rhai ymatebion nad oes cysylltiad uniongyrchol rhwng buddsoddi mewn rheilffyrdd rhanbarthol a'r gadwyn gyflenwi yn y rhanbarth hwnnw, gyda buddsoddiad yn Llundain a'r De-ddwyrain yn aml yn arwain at fanteision i'r gadwyn gyflenwi yng Nghanolbarth Lloegr a Gogledd Lloegr. Darparwyd tystiolaeth ar sut mae buddsoddiadau yn y cerbydau a'r seilwaith yn Llundain o fudd i economïau rhanbarthol a'u cadwyni cyflenwi.

Roedd rhai ymatebwyr hefyd yn teimlo bod gan y sector preifat rôl glir o ran cefnogi'r ddarpariaeth o wasanaethau rheilffyrdd yn lleol drwy ddarparu gwasanaethau mewn gorsafoedd fel cyfleusterau llogi a storio beiciau, arlwyo a manwerthu a gwasanaethau entrepreneuriaidd eraill y gellir eu cynnal mewn cyfleusterau rheilffordd. Bydd mwy o gyfranogiad gan y sector preifat a dileu rhwystrau i wneud busnes mewn gorsafoedd yn cael effaith gadarnhaol ac yn gwella agweddau eraill, megis diogelwch mewn gorsafoedd.

Adfer ymdeimlad o gymuned, balchder lleol a pherthyn

Myfyriodd ymatebwyr ar effaith drawsnewidiol rheilffyrdd ar gymunedau a sut y gall gorsafoedd a chysylltedd da adfer balchder lleol, gan nodi bod cydweithredu lleol ystyrion yn elfen bwysig o'r broses hon. Gwnaed y cysylltiad â'r thema gyntaf yn y bennod hon gan rai ymatebwyr, gan nodi bod angen i gymunedau ac arweinwyr lleol sydd wedi'u grymuso fod yn rhan o'r gwaith o greu cyfleusterau rheilffordd yn eu hardaloedd fel cam cyntaf tuag at sicrhau ymdeimlad o berchnogaeth. Ystyriwyd bod ymgysylltu a chydweithio'n effeithiol â chymunedau lleol a'u galluogi i lywio a chyfeirio datblygiad rheilffyrdd yn lleol yn hanfodol i gryfhau balchder lleol.

"Gellir gwella balchder lleol mewn rheilffyrdd pan fydd cymunedau lleol yn mabwysiadu eu gorsaf leol ac yn gweithio i wella ei hymddangosiad drwy weithio gyda staff gorsafoedd i nodi meysydd i'w gwella."

Un llinyn cyffredin mewn llawer o ymatebion oedd pwysigrwydd creu dull mwy integredig sy'n seiliedig ar leoedd o fuddsoddi mewn seilwaith sy'n edrych ar draws gwahanol fathau o drafnidiaeth a gwahanol fathau o seilwaith economaidd i nodi'r ymyriadau cywir a fydd yn sicrhau'r manteision mwyaf posibl mewn ardal benodol ac a fydd yn fwy atebol ac ymatebol i'r gymuned leol.

Nodwyd hefyd y cysylltiad rhwng balchder lleol a seilwaith rheilffyrdd hanesyddol mewn rhai ymatebion, a oedd yn awgrymu ei bod yn bwysig bod asedau hanesyddol yn cael eu cynnal yn effeithiol a'u defnyddio i sicrhau manteision i'r gymuned. Roedd rhai ymatebion yn canolbwyntio ar bwysigrwydd eu cynnal am resymau treftadaeth, gan nodi'r cysylltiad â'r gorffennol a chof cyfunol fel elfennau pwysig o falchder lleol i gymunedau. I eraill, ystyriwyd bod yr asedau hyn yn sbardunau craidd posibl i adfywio, gan nodi pwysigrwydd rheoli hyn mewn modd sensitif er mwyn osgoi canlyniadau negyddol.

Cyfeiriodd llawer o'r ymatebion at bwysigrwydd cynnal a manteisio ar asedau hanesyddol craidd a oedd yn dal i gael eu defnyddio at eu diben gwreiddiol, megis adeiladau gorsafoedd a thraphontydd rheilffordd. Cyfeiriodd eraill hefyd at y posibilrwydd o ailosod adeiladau a manau segur i sbarduno adfywio. Er enghraifft, soniwyd y gellid defnyddio pyrth bwaog rheilffordd yn well a bod llawer o leoliadau lle mae eu potensial llawn yn cael ei wireddu'n llwyddiannus.

Crynodeb o'r ymatebion i Gwestiwn 6 – Sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol

Roedd yr alwad am dystiolaeth yn gofyn i ymatebwyr ystyried sut y gall rheilffyrdd a'r ystâd reilffyrdd gyfrannu at agendâu polisi amgylcheddol cenedlaethol a rhanbarthol ehangach, cefnogi datgarboneiddio, gwarchod a gwella bioamrywiaeth, gwella ansawdd aer a chynyddu'r ynni adnewyddadwy a gynhyrchir. Gofynnwyd tri chwestiwn fel a ganlyn:

- a) *Beth yw uchelgais ymestynnol ond realistig ar gyfer yr amcan hwn a pha fesurau y gallwn ni eu defnyddio'n fwyaf effeithiol i ystyried llwyddiant dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf? Beth yw'r ymyriadau dros y cyfnod hwnnw, sef y gwerth gorau am arian, a pha dystiolaeth y gallwch chi ei rhannu i gefnogi eich barn?*
- b) *Pa ddefnydd y gall y sector rheilffyrdd ei wneud o dechnolegau sy'n datblygu neu sy'n bodoli eisoes i leihau ei effaith ar yr amgylchedd a gwella bioamrywiaeth dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf, ac, mewn ffordd gymesur a chost-effeithiol, helpu awdurdodau cenedlaethol a rhanbarthol i gyflawni eu hamcanion amgylcheddol?*
- c) *Sut y gall rheilffyrdd fuddsoddi orau mewn gwydnwch yn erbyn yr hinsawdd, wedi'u hategu gan ragolygon, cynllunio a thechnoleg mwy doeth, dros y 5, 10 a 30 mlynedd nesaf a pha dystiolaeth sydd gennych chi i gefnogi eich barn?*

Trosolwg o'r ymateb

Gwnaeth cyfanswm o 261 (85 y cant) o ymatebwyr sylwadau a gwneud sylwadau sy'n berthnasol i sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol. O'r ymatebwyr a wnaeth sylwadau ar Gwestiwn 6, rhoddodd 18 y cant (47 o ymatebwyr) dystiolaeth ychwanegol i gefnogi eu hateb. Roedd y mathau o dystiolaeth yn cynnwys adroddiadau, papurau academaidd, papurau'r llywodraeth, adroddiadau technegol ymgynghori, astudiaethau achos prosiect, erthyglau newyddion, gwefannau, blogiau, fideos, dogfennau polisi, dogfennau strategaeth a data ystadegol.

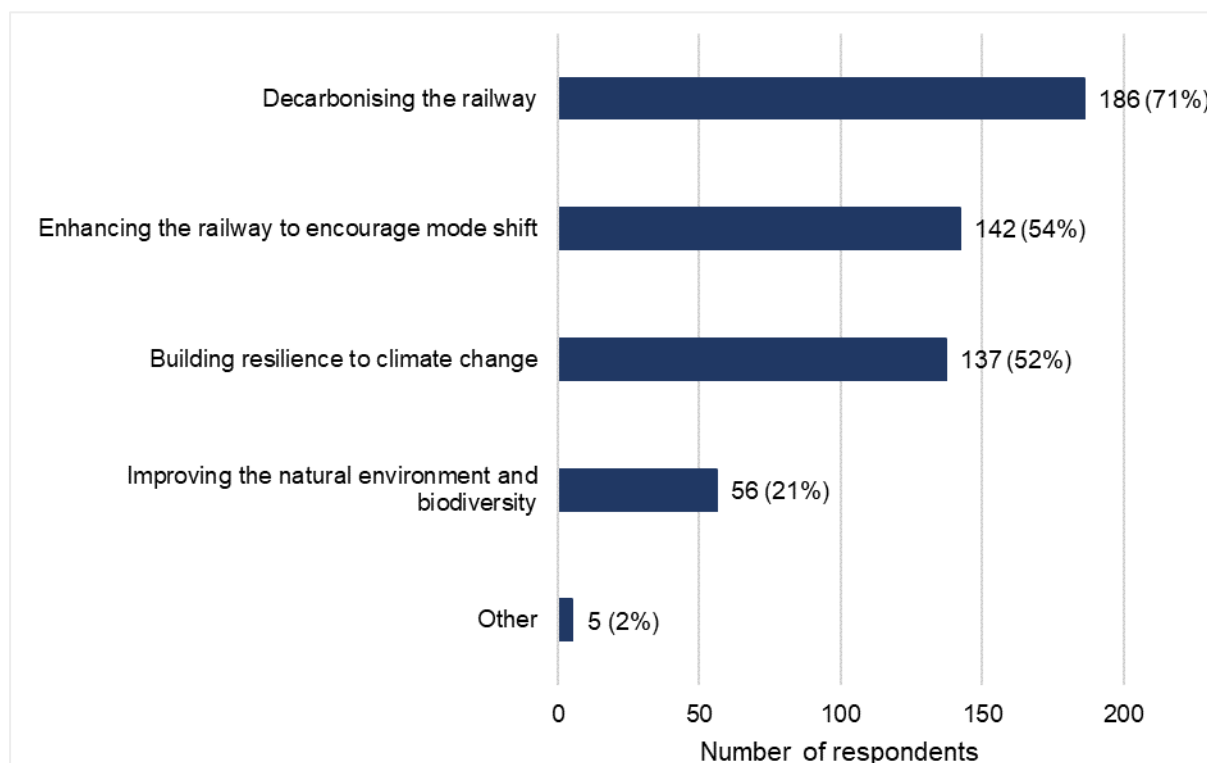
Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebion yn tueddu i ganolbwyntio ar un neu fwy o'r pum thema allweddol ganlynol:

- datgarboneiddio'r rheilffordd
- meithrin gallu i wrthsefyll newid yn yr hinsawdd
- gwella'r rheilffordd i annog newid modd
- gwella'r amgylchedd naturiol a bioamrywiaeth.

Dangosir dosbarthiad yr ymatebwyr gyda sylwadau ar y themâu allweddol hyn yn Ffigur 8. Gwnaed nifer o sylwadau fel rhan o Gwestiwn 6 nad oeddent yn berthnasol i'r cwestiwn na'r

alwad am dystiolaeth yn fwy cyffredinol. Cofnodwyd y sylwadau hyn fel 'arall' fel rhan o'r dadansoddiad.

Ffigur 9 Nifer yr ymatebwyr gyda sylwadau ar themâu Cwestiwn 6*



* Noder bod y cant yn seiliedig ar y 261 o ymatebwyr a gyflwynodd alwad am ymateb i dystiolaeth gyda sylwadau'n ymwneud â Chwestiwn 6.

Gwnaeth dros ddwy ran o dair o'r ymatebwyr (71 y cant) gyda sylwadau yn ymwneud â Chwestiwn 6 sylwadau ar ddatgarboneiddio'r rheilffordd a gwnaeth 54 y cant sylwadau ar wella'r rheilffordd i annog newid modd. Roedd maint y dystiolaeth a ddarparwyd ym mhob thema yn amrywiol, ac mae'r testun yn yr adrannau isod yn cynnwys cyfeiriadau at achosion lle darparwyd dystiolaeth a dyfyniadau o fewn ymatebion i gefnogi atebion.

O fewn pob thema, cyfeiriodd llawer o ymatebwyr at yr angen i hwyluso arloesedd a gwneud gwell defnydd o dechnoleg; ystyried yn ofalus oblygiadau economaidd a chymdeithasol y strategaeth a'r broses o wneud penderfyniadau; a dysgu gwersi o arfer gorau mewn sectorau eraill i sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol. Cyfeiriwyd at y safbwyntiau hyn yn yr adrannau perthnasol drwy gydol y bennod hon.

Datgarboneiddio'r rheilffordd

Nododd llawer o ymatebwyr fod datgarboneiddio'r rheilffordd yn cyfrannu'n sylfaenol at sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol; roedd hwn hefyd yn ymateb cyffredin i alwad Adolygiad Williams am dystiolaeth. Roedd yr ymatebion yn gefnogol ar y cyfan i'r uchelgeisiau datgarboneiddio rheilffordd a nodwyd yn y Cynllun Datgarboneiddio Trafnidiaeth a'r

Datganiad Polisi Amgylchedd Rheilffyrdd. Roedd cefnogaeth gyffredinol hefyd i arloesi a ystyriwyd yn alluogwr hanfodol i ddatgarboneiddio'r diwydiant rheilffyrdd.

Fodd bynnag, teimlai rhai ymatebwyr y gallai fod mwy o uchelgais o ran datgarboneiddio'r rheilffyrdd. Roeddent o'r farn bod rhywfaint o wrthdaro rhwng targedau rhanbarthol a chenedlaethol ar gyfer datgarboneiddio ac ansawdd aer a bod angen mwy o eglurder ar dargedau hirdymor ar gyfer y diwydiant. Awgrymwyd y gellid defnyddio targedau datgarboneiddio interim ar draws y diwydiant i olrhain cynnydd tuag at dargedau sero net cyffredinol. Mynegodd rhai ymatebwyr bryder ynghylch y cyllid sydd ei angen i gyflawni targedau datgarboneiddio'r rheilffyrdd.

Nododd ymatebwyr bedwar maes ffocws i ddatgarboneiddio'r rheilffordd drwy'r Cynllun Strategol, fel a ganlyn:

- trydaneiddio'r rhwydwaith a moderneiddio trenau
- gwneud y rhwydwaith rheilffyrdd yn fwy effeithlon o ran ynni
- harneisio cyfleoedd i gynhyrchu a defnyddio ynni glân
- gwerthfawrogi carbon wrth asesu a chyflawni prosiectau rheilffyrdd.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Trydaneiddio'r rhwydwaith a moderneiddio trenau

Nododd llawer o ymatebwyr fod trydaneiddio yn rhan hanfodol o strategaeth i ddatgarboneiddio'r rheilffordd. Tynnodd llawer o ymatebwyr sylw at yr angen i symud i ffwrdd o ddefnyddio trenau diesel, gan gynnwys mewn perthynas â gwneud gwelliannau i ansawdd aer a llygredd sŵn. Roedd nifer o ymatebwyr yn cydnabod, er mwyn cyrraedd sero net erbyn 2050, y byddai angen trydaneiddio helaeth, yn enwedig i gefnogi cludo nwyddau, oherwydd cyfyngiadau awgrymedig technolegau tyniant amgen. Fodd bynnag, nodwyd safbwyntiau croes ar gyflymder y newid. Awgrymodd rhai ymatebwyr y byddai rhaglen barhaus o drydaneiddio i leihau costau unedau, yn hanfodol er mwyn sicrhau sero net yn y diwydiant rheilffyrdd. Fodd bynnag, awgrymodd ymatebwyr eraill y dylid canolbwyntio ar lwybrau â blaenoriaeth uchel, gyda chost trydaneiddio'n cael ei chodi fel ffactor.

Codwyd hefyd yr angen i ystyried cost, gwerth am arian, a goblygiadau ehangach seilwaith cysylltiedig (er enghraifft cynnydd yn y defnydd o offer llinell uwchben) gan rai ymatebwyr, ac roedd cefnogaeth i fwy o ddefnydd o dechnoleg newydd, er enghraifft dronau, i fonitro seilwaith trydaneiddio fel llinellau uwchben. Awgrymwyd y gallai hyn helpu i leihau costau cynnal a chadw ac adnewyddu.

Nododd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr hefyd fod angen atebion tyniant amgen i gefnogi trydaneiddio yn y map ffordd i sero net. Nodwyd hydrogen, biodanwydd a batris fel ffynonellau pŵer amgen neu ategol posibl (mewn amgylchiadau lle mae trydaneiddio'n heriol). Yn y tymor byrrach, hyrwyddwyd cynnydd yn y defnydd o drenau dwy-foddol (trydan a diesel) hefyd gan rai ymatebwyr, yn ogystal â'r defnydd cynyddol o dechnoleg (er enghraifft defnyddio hidlyddion gronynnol yn ogystal â thechnoleg stopio a chychwyn) i leihau allyriadau o drenau diesel.

"Ar gyfer rhannau o'r rhwydwaith nad ydynt wedi'u trydaneiddio, mae gan gerbydau hybrid batri rôl hanfodol i'w chwarae wrth ddatgarboneiddio llwybrau yn y tymor byr."

Cyfeiriodd rhai ymatebwyr hefyd at yr angen i gefnogi trydaneiddio cerbydau ffordd i ddarparu teithiau 'o ddrws i ddrws' wedi'u datgarboneiddio, er enghraifft, drwy ddarparu manau gwefru cerbydau trydan mewn gorsafoedd rheilffordd.

Gwneud y rhwydwaith rheilffyrdd yn fwy effeithlon o ran ynni

Awgrymodd llawer o ymatebwyr hefyd gynigion i wneud y rhwydwaith rheilffyrdd yn fwy effeithlon o ran ynni fel rhan o strategaeth datgarboneiddio.

Roedd y cynigion hyn yn cynnwys gwella dyluniad gorsafoedd a threnau i leihau'r defnydd o ynni; defnyddio datblygiadau technolegol o ran gweithredu trenau (er enghraifft systemau brau adfywiol a systemau cynghori awtomataidd sy'n llywio'r gyrru gorau posibl); gwella effeithlonrwydd y cyflenwad pŵer; ymgorffori ymddygiadau arbed ynni (er enghraifft lleihau achosion o segurddod peiriannau mewn gorsafoedd); a chyfateb cyfansoddiad trenau yn fwy effeithiol gyda'r galw i leihau cerbydau gwag rhag gweithredu ar y rhwydwaith.

"Mae amserlennu tymor byr yn... bosibl drwy ddatblygiadau technolegol i ddeall a rhagfynegi'r galw gan deithwyr a dylai'r diwydiant arbrofi gydag ystwytho'r gwasanaeth i gyfateb i'r galw."

Cyfeiriwyd at y Canllaw Gorsafoedd Cynaliadwy fel ffynhonnell o arfer gorau amgylcheddol ac awgrymwyd ei fod yn offeryn ar gyfer datblygu cynaliadwyedd gorsafoedd, gan gynnwys gwella adeiladau presennol a mabwysiadu arferion amgylcheddol o fewn contractau newydd.

Harneisio cyfleoedd i gynhyrchu a defnyddio ynni glân

Awgrymodd rhai ymatebwyr fod cyfle sylweddol i ddefnyddio tir rheilffordd (gan fod yr ystâd reilffyrdd yn helaeth), seilwaith a chyfleusterau i gynhyrchu ynni glân a chynaliadwy y gellid wedyn ei aildefnyddio ar y rheilffordd i leihau'r defnydd net o ynni.

Er enghraifft, tynnwyd sylw at gyfleoedd i ddarparu paneli solar a thyrbinau gwynt ar doeau gorsafoedd, ar groesfannau gwastad, ar ochr y trac, ac ar dir rheilffordd nad yw'n cael ei ddefnyddio, yn ogystal â chynigion i ddefnyddio pŵer tyniant a gynhyrchir gan weithrediadau trenau. Nodwyd hefyd bod trydan yn nwydd cynyddol werthfawr ac mae defnyddio'r ystâd reilffyrdd i gynhyrchu ynni adnewyddadwy yn gyfle am sicrwydd ynni. Mae tystiolaeth o brosiectau cyflenwi tyniant solar ar raddfa fach yn dangos y potensial ar gyfer cynhyrchu ynni adnewyddadwy sy'n benodol i'r rheilffyrdd.

Roedd y ffocws mewn rhai ymatebion ar ddefnyddio allbwn i bweru'r galw am ynni tyniant ac ynni heb dyniant, er enghraifft gorsafoedd, signalau, croesfannau gwastad, ac asedau eraill ar ochr y llinell. Mewn achosion eraill, awgrymwyd hefyd y gellid creu manteision ariannol pellach i'r rheilffordd drwy ddychwelyd ynni i'r grid.

Roedd ymatebion eraill hefyd yn cynnwys cynigion i ddatblygu mentrau dal a storio carbon ar dir rheilffordd i gefnogi datgarboneiddio (yn arbennig mewn cysylltiad â chynlluniau rheilffyrdd newydd) ac i blannu cynydu ar gyfer biodanwyddau. Nododd rhai ymatebwyr hefyd fod integreiddio cynlluniau cynhyrchu ynni gyda gwelliannau i'r amgylchedd naturiol a bioamrywiaeth ar y rheilffordd yn bwysig.

"Dangoswyd fod ffermydd solar, sy'n cael eu rheoli'n briodol... yn gweithredu fel manau lle mae bioamrywiaeth yn ffynnu oherwydd diffyg plaladdwyr, chwynladdwyr a gweithgarwch dynol."

Gwerthfawrogi carbon wrth asesu a chyflawni prosiectau rheilffyrdd.

Nododd rhai ymatebwyr hefyd y dylai asesu carbon fod yn ystyriaeth allweddol wrth asesu a chyflawni prosiectau rheilffordd. Roedd pryderon y byddai materion fforddiadwyedd tymor byr sy'n gysylltiedig weithiau â buddsoddi mewn mesurau amgylcheddol yn arwain at ddiffyg gweithredu. Ystyriwyd bod hyn yn cael effeithiau negyddol hirdymor posibl ar gynaliadwyedd ariannol y rheilffordd. Roedd rhywfaint o gefnogaeth yn yr ymatebion hyn i ddiwygio meini prawf asesu ar gyfer prosiectau newydd (gwelliannau, adnewyddu a chynnal a chadw) i roi gwerth uwch ar effeithiau carbon dros oes asedau newydd.

Er mwyn darparu sylfaen dystiolaeth well ar gyfer diwygio meini prawf asesu carbon, tynnodd rhai ymatebion sylw at fanteision cynyddu'r defnydd o systemau adrodd cynaliadwyedd ar lwyfannau digidol i gofnodi'r defnydd o ddeunyddiau, y defnydd o danwydd, ac allyriadau ar brosiectau rheilffordd. Roedd rhywfaint o gefnogaeth hefyd i ysgrifennu targedau carbon mwy trylwyr i ofynion contractwyr ar brosiectau i gefnogi lleihau effeithiau carbon yn ystod y broses gyflawni.

"Rhaid i ofynion Sero-net gael eu cynnwys mewn contractau sy'n sicrhau bod effeithiau carbon yn cael eu mesur a'u rheoli. Bydd hyn yn creu chwarae teg lle gall y gadwyn gyflenwi gystadlu a chydweithio fwyfwy i greu atebion."

Gwella'r rheilffordd i annog newid modd

Roedd llawer o'r ymatebwyr yn cydnabod bod gan y rheilffordd rôl allweddol i'w chwarae o ran datgarboneiddio rhwydwaith trafndiaeth Prydain, ac awgrymodd y gallai'r Cynllun Strategol gefnogi hyn fel rhan o gyflawni'r amcan cynaliadwyedd amgylcheddol. Awgrymwyd bod y rheilffyrdd yn fwy ecogyfeillgar na llawer o ddulliau ar y ffyrdd ac mai un o brif ffocws y Cynllun Strategol yw annog newid modd o'r ffyrdd a'r awyr i'r rheilffyrdd i gefnogi'r ymgyrch tuag at sero net. Cyfeiriwyd at Strategaeth Drafndiaeth Genedlaethol yr Alban fel enghraifft o ymrwymiad ar lefel y llywodraeth i hyrwyddo teithio llesol a thrafndiaeth gyhoeddus yn hytrach na defnyddio ceir preifat untro.

Nododd rhai rhanddeiliaid mai newid moddol tuag at reilffyrdd yw'r peth mwyaf effeithiol y gall rheilffyrdd ei wneud i 'gyflawni' cynaliadwyedd amgylcheddol. Fodd bynnag, nododd rhai

ymatebwyr fod mantais cynaliadwyedd bresennol y rheilffyrdd dros ddulliau eraill yn lleihau dros amser, er enghraifft wrth i gerbydau trydan ddod yn fwy poblogaidd. Awgrymwyd y byddai newid modd yn cael llai o effaith ar ddatgarboneiddio yn y dyfodol.

Roedd rhai ymatebwyr am gael ymrwymiad mwy cadarn i gyflawni'r amcan hwn drwy nodi targed newid modd teithwyr yn y Cynllun Strategol. Amlygwyd hyn yng nghyd-destun cynigion targed twf a thargedau newid modd teithwyr ar gyfer rheilffyrdd mawr eraill ledled Ewrop.

"Gall mwy o ddefnydd o reilffyrdd lleol o fewn fframwaith sy'n canolbwyntio ar ffyrdd trefol o fyw a phatrymau teithio trefol chwarae rhan sylweddol drwy wella hygyrchedd i bawb a galluogi llai o ddefnydd o geir. Bydd hyn yn arwain at welliannau mawr o ran ansawdd aer ac felly iechyd y cyhoedd. Bydd hefyd yn lleihau allbwn carbon o drafnidiaeth, yn unol â thargedau'r llywodraeth ar fynd i'r afael â newid yn yr hinsawdd."

Nododd ymatebwyr bedwar maes ffocws i annog newid modd fel rhan o'r Cynllun Strategol:

- ehangu'r rhwydwaith rheilffyrdd a darparu mwy o wasanaethau
- gwneud y rhwydwaith rheilffyrdd yn fwy deniadol i ddefnyddwyr
- harneisio technoleg i wella'r broses o integreiddio'r rhwydwaith â dulliau eraill a chynllunio defnydd tir
- annog mwy o gludo nwyddau ar y rheilffyrdd.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol. Ymhlith y mecanweithiau eraill a nodwyd i annog newid modd roedd diwygio strwythurau ffars, newid prisiau treth ffyrdd/aer a phrisiau carbon.

Ehangu'r rhwydwaith

Tynnodd rhai ymatebwyr sylw at y posibilrwydd o gynyddu buddsoddiad yn y rheilffordd i ehangu ei dalgylch, gan gynnwys ailagor rheilffyrdd segur a darparu cysylltiadau newydd i rannau o Brydain heb unrhyw wasanaethau trên ar hyn o bryd. Roedd llawer o'r ymatebion hyn yn canolbwyntio ar gynlluniau lleol a rhanbarthol penodol.

Cafwyd galwadau lleol a rhanbarthol hefyd i gyflymu'r gwaith o ddarparu gwelliannau arfaethedig i'r seilwaith a'r gwasanaethau trên er mwyn darparu rhwydwaith trafnidiaeth sy'n fwy amgylcheddol gynaliadwy. Er enghraifft, codwyd bod cyflawni Northern Powerhouse Rail yn bwysig gan rai ymatebwyr yng ngogledd Lloegr.

Nododd rhai ymatebion yn ymwneud ag ehangu'r rhwydwaith hefyd fod y cysylltiad ag uchelgeisiau Ffyniant Bro y Llywodraeth yn bwysig, gan nodi'r manteision cymdeithasol ac economaidd a hwyluswyd drwy ddarparu gwasanaethau trên newydd.

Gwneud y rhwydwaith yn fwy deniadol

Ochr yn ochr ag ehangu'r rhwydwaith, nodwyd hefyd bod gwneud y gwasanaethau rheilffordd a thrên yn fwy deniadol i deithwyr yn elfen bwysig o annog newid modd. Yn gyffredinol, roedd yr ymatebion sy'n berthnasol i'r pwnc hwn yn canolbwyntio ar yr angen i

wella dibynadwyedd a phrydlondeb gwasanaethau trên a'r amgylchedd i deithwyr (er enghraifft drwy ddarparu cynteddfeydd, platfformau a cherbydau modern, hawdd eu defnyddio); ac ar bolisi prisiau a systemau tocynnau i gymell teithio ar y rheilffyrdd (er enghraifft gostyngiadau i rai grwpiau defnyddwyr).

Awgrymodd rhai ymatebwyr yr angen am fuddsoddiad parhaus mewn rheilffyrdd er mwyn sicrhau mantais gystadleuol dros ddulliau trafniadaeth eraill. Awgrymwyd y gellid defnyddio ardollau treth a mecanweithiau codi tâl eraill fel ffordd o gymell newid modd i'r rheilffyrdd, drwy wneud y rheilffyrdd yn fwy deniadol.

Gwella integreiddio a harneisio technoleg

Tynnwyd sylw hefyd at wella'r broses o integreiddio'r rheilffordd â mathau eraill o drafnidiaeth a chymunedau lleol fel elfen bwysig o gyflawni newid modd mewn rhai ymatebion. Roedd y rhain yn cyfeirio at hwyluso cysylltiadau 'milltir olaf' drwy ddulliau cynaliadwy, er enghraifft drwy ddarparu canolfannau symudedd, gwefru cerbydau trydan (gan gynnwys ar gyfer beiciau), mannau parcio beiciau o ansawdd uchel a chyfnwida fysiau mewn gorsafoedd rheilffordd. Tynnwyd sylw hefyd at wella cysylltiadau cerdded i orsafoedd a thrwyddynt (gan sicrhau cydymffurfiaeth â'r Ddeddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd) a chefnogi teithwyr i fynd â beiciau ar drenau fel mesurau allweddol.

Roedd gwneud gwell defnydd o dechnoleg ddigidol i roi gwybodaeth gyfoethocach, amser real i deithwyr am ddewisiadau teithio ymlaen ac amhariadau i wasanaethau hefyd yn bwnc poblogaidd a godwyd fel ffordd o annog newid modd. Nodwyd hefyd bod rôl technoleg o ran hwyluso tocynnau mwy integredig, aml-foddol (er enghraifft tocynnau bws-rheilffordd) yn bwysig gan rai ymatebwyr.

Roedd rhai ymatebion oedd yn cefnogi ehangu'r rhwydwaith rheilffyrdd hefyd yn nodi bod integreiddio cynllunio rheilffyrdd a defnydd tir yn well yn bwysig, er mwyn sicrhau bod gwelliannau i'r rhwydwaith yn canolbwyntio ar ardaloedd twf ledled y wlad.

Annog mwy o gludo nwyddau ar y rheilffyrdd

Yn olaf, tynnodd rhai ymatebwyr sylw at bwysigrwydd peidio ag anwybyddu cludo nwyddau yn yr ymgyrch i annog newid modd i'r rheilffyrdd. Yn gyffredinol, roedd ymatebwyr yn cefnogi mwy o gapasiti ar y rhwydwaith a gwell amserlenni i ddarparu ar gyfer mwy o wasanaethau cludo nwyddau ar y rheilffyrdd. Nododd rhai farn y dylai'r Cynllun Strategol nodi fframwaith ar gyfer cydweithio agosach rhwng y Llywodraeth a'r diwydiant cludo nwyddau/logisteg i nodi blaenoriaethau fel mesur allweddol.

Cynigiwyd atebion hefyd mewn rhai ymatebion i leihau teithiau cludo nwyddau 'milltir olaf' ar y rhwydwaith ffyrdd, gan gynnwys darparu terfynellau cludo nwyddau newydd a chanolfannau cludo nwyddau rhyngfoddol. Codwyd cyfleoedd i hwyluso'r gostyngiad hwn mewn teithiau ffordd drwy ddefnyddio technoleg yn well (er enghraifft awtomeiddio terfyniad cludo nwyddau i ddefnyddwyr terfynol) mewn llawer o'r ymatebion hyn.

Meithrin gallu i wrthsefyll newid yn yr hinsawdd

Ochr yn ochr â lleihau allyriadau ac effeithiau newid yn yr hinsawdd, pwysleisiodd llawer o ymatebwyr yr angen i'r rheilffordd addasu i hinsawdd sy'n newid. Teimlai nifer o ymatebwyr y

byddai gwydnwch rhag newid yn yr hinsawdd yn hanfodol i gyflawni amcanion strategol eraill. Dangosodd nifer o ymatebion gefnogaeth i ddull llwybrau addasu Network Rail o reoli risg yn yr hinsawdd.

"Mae dyfodol cyfoethog o ran natur yn ddyfodol sy'n gallu gwrthsefyll yr hinsawdd. Yn ogystal â datgarboneiddio drwy ddulliau rheoli adnoddau, fel trydaneiddio a lleihau gwastraff, gall y Cynllun Rheilffyrdd hefyd gyfrannu drwy alluogi atebion sy'n seiliedig ar natur ar draws eu hasedau dan reolaeth. Er enghraifft, gyda phlannu / rheoli llystyfiant priodol, gellir sicrhau sefydlogrwydd llethrau a lliniaru llifogydd"

Mynegodd rhai ymatebwyr gefnogaeth i ddull 'byw' a oedd yn cynnwys adolygu ac addasu safonau a thargedau amgylcheddol yn barhaus wrth i'r hinsawdd esblygu. Un maes allweddol y canolbwyntiwyd arno oedd darparu rhwydwaith hyblyg, gan gynnwys lle mae llwybrau amgen ymarferol i deithwyr a gwell lliniaru ar gyfer pan fydd tarfu'n digwydd (er enghraifft drwy fesurau i newid llwybrau trenau'n effeithiol yn ystod achosion o gau llinellau a gwella gwasanaethau cyfnewid rheilffyrdd). Roedd rhai ymatebwyr o'r farn bod ymgorffori gwydnwch fel ffactor ym mhob proses reilffordd yn bwysig er mwyn darparu rhwydwaith hyblyg. Awgrymwyd hefyd y dylai adnewyddu seilwaith ddisodli tebyg am well yn hytrach na tebyg am debyg.

Nododd ymatebwyr bedwar maes ffocws allweddol i helpu i feithrin gwydnwch yn erbyn newid yn yr hinsawdd drwy'r Cynllun Strategol, fel a ganlyn:

- gwella'r gwaith o fonitro a rhagweld tywydd eithafol a'u heffaith ar asedau rheilffyrdd a gwasanaethau trên
- adeiladu partneriaethau mwy effeithiol gydag awdurdodau lleol, cymunedau ac asiantaethau allanol allweddol
- buddsoddi mewn technoleg a seilwaith sy'n gallu gwrthsefyll yr hinsawdd
- gwerthfawrogi effeithiau'r hinsawdd wrth gynllunio a chyflawni prosiectau rheilffyrdd.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Gwella monitro a rhagweld

Nododd rhai ymatebwyr fod sganio'r gorwel a rhagweld yn fwy effeithiol er mwyn deall heriau'r dyfodol sy'n gysylltiedig â'r newid yn yr hinsawdd yn bwysig. Roedd hyn yn cynnwys gwneud gwell defnydd o ddata deinamig, tymhorol a thraws-sectoraidd (er enghraifft gwybodaeth am berygl llifogydd a data tywydd amser real) i lywio safonau a thargedau gwydnwch gwell a hyblyg ac i nodi blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi yn y dyfodol. Nodwyd map o dir sydd mewn perygl o newidiadau yn lefel y môr fel tystiolaeth o'r angen am gynllun gweithredu ar draws y diwydiant.

"Gall buddsoddi mewn gwyddor data sylfaenol sicrhau bod y rhwydwaith rheilffyrdd wedi'i baratoi'n well ar gyfer newid yn yr hinsawdd. Ynghyd â rhagolygon tywydd gwell, gall alluogi asedau seilwaith a fflyd, a darparu gwasanaethau, i ymateb yn well i ddigwyddiadau lleol fel tirlithriadau neu lifogydd twnel. Bydd digwyddiadau'n

digwydd, ond bydd gwneud y gorau o'r rhwydwaith yn ddeallus yn sicrhau bod cyn lleied o darfu â phosibl a bod yr ymateb yn 'gyd-gysylltiedig'."

Tynnodd llawer o ymatebwyr sylw hefyd at bwysigrwydd deall cyflwr asedau rheilffyrdd yn well. Nodwyd bod argloddiau, toriadau a waliau'r môr mewn perygl arbennig oherwydd effeithiau newid yn yr hinsawdd, ac roedd cefnogaeth eang i fwy o ddefnydd o dechnoleg (er enghraifft dronau, teledu cylch cyfyng wedi'i osod ar drên, systemau telemetreg, gallu GIS a systemau adrodd gyrywyr) i nodi a blaenoriaethu asedau sydd mewn perygl wrth ddatblygu rhaglenni adnewyddu a chynnal a chadw.

Tynnwyd sylw hefyd at y defnydd o gefeilliaid digidol a rhannu data yn y cwmwl rhwng gwahanol dimau sy'n gweithio ar y rheilffordd a rhanddeiliaid allweddol (er enghraifft yr heddlu a darparwyr cyfleustodau) fel cyfleoedd i wella ymateb i ddigwyddiadau, gan gynnwys gosod a thynnu cyfyngiadau rhwydwaith yn fwy deinamig (er enghraifft gostyngiadau dros dro yn y terfyn cyflymder).

Meithrin partneriaethau

Codwyd meithrin partneriaethau gwell hefyd gan rai ymatebwyr fel ystyriaeth bwysig i'r Cynllun Strategol yng nghyd-destun meithrin gwydnwch yn erbyn newid yn yr hinsawdd. Nodwyd bod hyn yn arbennig o bwysig mewn ardaloedd lle mae gwasanaethau rheilffyrdd yn agored i effeithiau'r newid yn yr hinsawdd, er enghraifft ardaloedd sy'n dueddol o ddioddef llifogydd. Cyfeiriwyd at gynnwys awdurdodau rheilffyrdd, adrannau'r llywodraeth (gan gynnwys yr Adran Drafnidiaeth a DEFRA), awdurdodau trafnidiaeth eraill, asiantaethau allanol (er enghraifft y Swyddfa Dywydd ac Asiantaeth yr Amgylchedd), a chymunedau lleol wrth feithrin partneriaethau. Cyfeiriwyd at Gomisiynau Hinsawdd Lleol fel fforymau defnyddiol i'w defnyddio gan y diwydiant rheilffyrdd. Darparwyd enghraifft o seilwaith lleol ar gyfer gwydnwch yn erbyn yr hinsawdd sydd o fudd i'r diwydiant rheilffyrdd er mwyn dangos buddiannau cyffredin i'r ddwy ochr.

Nododd rhai ymatebwyr hefyd y dylai defnyddio technolegau a chynhyrchion digidol sy'n cefnogi rhannu data ac adrodd ar wydnwch yn erbyn yr hinsawdd a chynaliadwyedd amgylcheddol yn gyffredinol fod yn ystyriaeth allweddol wrth sefydlu partneriaethau.

Buddsoddi mewn technoleg, seilwaith a cherbydau sy'n gallu gwrthsefyll yr hinsawdd

Argymhellwyd dull hyblyg o ddarparu seilwaith gan rai ymatebwyr, a fynegodd gefnogaeth i ganolbwyntio buddsoddiad ar leoliadau risg uchel. Roedd y gwaith o uwchraddio waliau'r môr a dargyfeirio llwybrau rheilffordd arfordirol sy'n agored i gynnydd yn lefel y môr yn y tymor hir yn enghreifftiau, yn ogystal â buddsoddi mewn siediau eira a mwd, rheoli/amddiffyn rhag llifogydd, a gwella systemau draenio.

Nodwyd bod gwell defnydd o dechnoleg cynaeafu dŵr glaw i leihau'r defnydd o ddŵr yn gyfle o ran gwella systemau draenio ochr yn ochr â mesurau mwy cyffredinol eraill (er enghraifft ailgylchu dŵr a dŵr gwastraff wedi'i buro ar drenau ac mewn gorsafoedd). Cafwyd awgrymiadau hefyd ar gyfer buddsoddi mewn dylunio cerbydau sy'n gallu gwrthsefyll effeithiau'r hinsawdd wrth symud ymlaen.

"Dylai gweithredwyr rheilffyrdd a gweithgynhyrchwyr cerbydau wneud llawer mwy o ddefnydd o'r data sydd ar gael o gerbydau neu setiau data dangosol eraill i sbarduno gweithrediadau cerbydau mwy effeithlon, sy'n ymateb i alw teithwyr, tywydd, digwyddiadau a chylchoedd cynnal a chadw."

Codwyd mwy o ffocws a buddsoddi mewn ymchwil a datblygu i dechnoleg a seilwaith sy'n diogelu'r hinsawdd hefyd fel mater allweddol gan rai ymatebwyr, ac roedd rhywfaint o gefnogaeth i wella cysylltiadau rhwng y diwydiant rheilffyrdd a'r byd academiaidd yn hyn o beth. Nododd rhai ymatebwyr hefyd y dylai'r Llywodraeth a'r diwydiant rheilffyrdd ddarparu mwy o gymhellion i annog y sector preifat i arloesi yn y gofod hwn. Roedd enghreifftiau o feysydd ffocws ar gyfer ymchwil a datblygu a godwyd yn cynnwys deunyddiau sy'n gallu gwrthsefyll yr hinsawdd ar gyfer adeiladu asedau rheilffordd a thechnoleg batri newydd ar gyfer trenau.

Gwerthfawrogi effeithiau'r hinsawdd

Yn olaf, yn yr un modd â gwerthfawrogi carbon wrth asesu a chyflawni prosiectau rheilffyrdd, tynnodd rhai ymatebwyr sylw at bwysigrwydd ymgorffori effeithiau'r hinsawdd fel bod penderfyniadau'n cyfrif am gostau sy'n gysylltiedig â newid yn yr hinsawdd yn y dyfodol. Enghraifft o hyn oedd y cynnig y dylai arfarniad cost a budd o brosiectau newydd gasglu costau ac effeithiau newid yn yr hinsawdd yn llawn mewn senarios 'gwneud dim', gan helpu i gefnogi'r achos dros fuddsoddi i wella gwydnwch y rhwydwaith yn erbyn newid yn yr hinsawdd. Gwnaed cynigion tebyg hefyd o ran prisio asedau cyfalaf naturiol a chynaliadwyedd amgylcheddol yn gyffredinol wrth arfarnu prosiectau.

Gwella'r amgylchedd naturiol a bioamrywiaeth

Yn ogystal â datgarboneiddio, nododd llawer o ymatebwyr farn y dylai'r rheilffordd wneud cyfraniad cadarnhaol i'r amgylchedd naturiol a bioamrywiaeth fel rhan o sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol.

Awgrymwyd y byddai angen i'r Cynllun Gweithredu Bioamrywiaeth a'r targedau fynd ymhellach tuag at enillion net amgylcheddol). Roedd rhywfaint o gefnogaeth hefyd yn amlwg i gryfhau atebolrwydd o fewn GBR a'r Adran Drafnidiaeth ar gyfer cyflawni targedau, gan gynnwys drwy eu hymgorffori yng ngofynion contractwyr ar brosiectau rheilffyrdd. Awgrymwyd hefyd y dylid penodi panel neu bwyllgor arbenigol i oruchwylio'r gwaith o reoli'r amgylchedd naturiol a bioamrywiaeth ar dir rheilffyrdd i gefnogi'r gwaith o gyflawni targedau.

Nodwyd hefyd bod ystyried effeithiau a chyflleoedd yng nghanau cynnar cynllunio prosiectau yn bwysig, yn ogystal â gwella dealltwriaeth o gyflwr presennol tir rheilffordd er mwyn darparu llinell sylfaen ar gyfer nodi targedau a chyflleoedd gwella. Roedd canfyddiadau ac argymhellion Adolygiad Rheoli Llystyfiant y diwydiant yn fanwl i gefnogi'r dull hwn. Roedd rhai ymatebwyr yn cydnabod bod Network Rail eisoes wedi gwneud cynnydd ar hyn, ac awgrymwyd y gallai gwell defnydd o dechnoleg ddigidol, gan gynnwys cronfeydd data sy'n gysylltiedig â GIS, helpu i hwyluso dealltwriaeth bellach.

Nododd ymatebwyr ddau faes ffocws allweddol i wella'r amgylchedd naturiol a bioamrywiaeth drwy'r Cynllun Strategol, fel a ganlyn:

- gwella'r ffordd mae tir rheilffordd yn cael ei reoli yn amgylcheddol
- mentrau i annog bioamrywiaeth.

Ceir crynodeb o farn ymatebwyr ar bob un o'r pynciau hyn yn yr adrannau canlynol.

Gwella'r ffordd mae tir rheilffordd yn cael ei reoli yn amgylcheddol

Roedd rheoli llystyfiant ar ochr y trac yn fater allweddol i rai ymatebwyr. Yn gyffredinol, ystyriwyd bod plannu mewn lleoliadau ar ochr y trac yn ffordd gadarnhaol o wella'r amgylchedd naturiol, atal erydiad pridd, a diogelu argloddiau. Nododd rhai ymatebwyr bod yr angen i wella'r broses o fonitro amodau asedau er mwyn nodi meysydd blaenoriaeth ar gyfer ymyrryd yn bwysig.

Fodd bynnag, roedd rhywfaint o wahaniaeth barn ynghylch sut y dylid rheoli llystyfiant ar ochr y trac. Er enghraifft, roedd rhai ymatebwyr o blaid canolbwyntio'n drwm ar rywogaethau sy'n llai tebygol o arwain at 'ddail ar y lein', tra bod eraill yn teimlo y byddai lleihau plannu coed collddail yn arwain at effeithiau amgylcheddol negyddol.

"Rhaid i'r Cynllun Rheilffyrdd geisio lleihau effeithiau'r rhwydwaith rheilffyrdd ar rywogaethau, safleoedd a chysylltedd, boed hynny drwy fod yn ystyriol pan fydd gweithrediadau'n cael eu cynnal i leihau aflonyddwch neu sicrhau bod Rhywogaethau Anfrodorol yn cael eu rheoli. Dylai hyn ddigwydd cyn manteisio i'r eithaf ar unrhyw fanteision o ran natur y gall y rhwydwaith rheilffyrdd (seilwaith) eu darparu drwy gyflawni gwelliannau i natur. Mae Llywodraeth yr Alban yn datblygu polisi a chanllawiau cynllunio a fydd yn cyfarwyddo datblygiadau i gymhwyso effeithiau cadarnhaol ar fioamrywiaeth."

Nododd rhai ymatebwyr hefyd y dylid cydnabod mathau eraill o amgylchedd naturiol a manteision ehangach eu lleoliad ar dir rheilffordd yn fwy eang. Amlygwyd rôl mawndiroedd a gwlyptiroedd o ran lliniaru'r perygl o lifogydd drwy ddal a storio dŵr fel enghraifft o hyn. Nododd rhai fod rheoli perygl llifogydd yn gyffredinol yn fater rheoli amgylcheddol pwysig er bod hyn yn aml yn cael ei godi yng nghyd-destun newid yn yr hinsawdd. Ceir crynodeb o'r ymatebion ar y pwnc hwn yn ddiweddarach yn y bennod hon.

Yn ogystal ag integreiddio cynhyrchu ynni gyda gwelliannau amgylcheddol, teimlai rhai ymatebwyr hefyd y dylid gwneud mwy i gynnwys cyfleusterau i annog mwy o deithiau cerdded a beicio drwy amgylcheddau naturiol ar dir rheilffordd fel rhan o ddarparu rhwydwaith trafndiaeth amgylcheddol gynaliadwy.

Nododd rhai hefyd y dylai awdurdodau rheilffyrdd geisio rhyddhau cymaint o dir dros ben â phosibl ar gyfer prosiectau allanol sy'n cynnwys gwelliannau i'r amgylchedd naturiol. Yn y bôn, byddai hyn yn golygu trosglwyddo rheolaeth amgylcheddol ar dir i drydydd partïon er mwyn gwella integreiddio â'r ardal gyfagos.

Annog bioamrywiaeth

Codwyd bod ystyriaeth gynnar o effeithiau bioamrywiaeth (gan gynnwys, er enghraifft, effeithiau ar arferion) wrth gynllunio prosiectau rheilffyrdd yn bwysig mewn rhai ymatebion. Roedd tystiolaeth o rywfaint o gefnogaeth i gymhwyso hierarchaethau lliniaru, mwy o ddefnydd o'r offer effaith amgylcheddol a ddarparwyd gan DEFRA a'r defnydd o feta-cod bar DNA ac eDNA i gasglu data ar effeithiau bioamrywiaeth ar brosiectau rheilffyrdd.

Roedd llawer o'r mesurau a gynigiwyd gan ymatebwyr i annog mwy o fioamrywiaeth drwy'r Cynllun Strategol yn gysylltiedig â chynigion i wella'r amgylchedd naturiol, gan gynnwys ymgorffori mwy o fannau gwyrdd a phlannu ar dir rheilffordd ochr yn ochr â seilwaith mwy gwyrdd wedi'i wreiddio mewn asedau rheilffordd (er enghraifft, darparu toeau gwyrdd, waliau byw a gerddi o fewn adeiladau gorsafoedd ac yn gyfagos iddynt).

"Gall llystyfiant sy'n gyfagos i reilffyrdd ac sy'n croesi llinellau rheilffordd weithredu fel coridor o gynefin naturiol sy'n gallu helpu budd net bioamrywiaeth a chysylltu rhywogaethau a chynefinoedd 'ynysaidd' fel arall."

Roedd bioamrywiaeth hefyd yn elfen allweddol o'r gwahaniaeth barn a oedd yn amlwg wrth blannu ar ochr y trac gyda rhai ymatebwyr yn annog defnyddio rhywogaethau cadarn sy'n tyfu'n gyflym i gefnogi bioamrywiaeth. Mewn ymatebion eraill, nodwyd bod materion yn ymwneud ag amharu ar wasanaethau trên o llystyfiant ar ochr y trac yn destun pryder.

Roedd cefnogaeth hefyd mewn rhai mannau i wneud mwy i ddarparu ar gyfer ystod ehangach o fywyd gwyllt drwy fentrau ar dir rheilffyrdd, er enghraifft chwilio am gyfleoedd i hwyluso coridorau bywyd gwyllt pwrpasol.

Y camau nesaf

Datblygu'r Amcanion Strategol ar gyfer Rheilffyrdd

Mae'r amcanion strategol sy'n llywio llwybr y rheilffordd dros y 30 mlynedd nesaf, ac sy'n llywio ein dull o ymdrin â'r Cynllun Strategol, yn cael eu pennu gan y Llywodraeth. Maen nhw'n ymgorffori'r ffordd newydd o feddwl am y rheilffordd a'i phwrpas, un lle bydd GBR a'r diwydiant rheilffyrdd ehangach yn chwarae rhan sylfaenol yn y gwaith o gefnogi uchelgeisiau economaidd, amgylcheddol a chymdeithasol Prydain, ac wrth gyflawni blaenoriaethau'r Llywodraeth.

Mae'r cyflwyniadau a gawsom drwy'r alwad am dystiolaeth ar yr amcanion strategol ar gyfer y rheilffordd yn cael eu rhannu â'r Adran Drafnidiaeth, gyda mesurau diogelu cyfrinachedd priodol ar waith. Er bod yr amcanion wedi'u cynllunio i wrthsefyll datblygiadau newydd ac i sefyll prawf amser, bydd Gweinidogion y Llywodraeth yn cadw'r hawl i ddiwygio'r amcanion strategol mewn ymateb i'r dystiolaeth yn yr adroddiad hwn ac wrth i dueddiadau a blaenoriaethau cenedlaethol newydd ddod i'r amlwg.

Y cwestiynau allweddol mae angen i ni eu hateb i ddatblygu'r Cynllun Strategol

Fe wnaeth yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth, yng Nghynllun Rheilffyrdd Williams-Shapps, gomisiynu GBRTT i ddatblygu'r strategaeth 30 mlynedd gyntaf ar gyfer y rheilffordd. Pwysleisiodd y comisiwn bwysigrwydd ymgynghori â'n partneriaid ar draws y sector rheilffyrdd a thu hwnt ar y strategaeth wrth iddi ddatblygu. Mae GBRTT wedi bod yn gweithio gyda'r diwydiant rheilffyrdd, gyda chyllidwyr a rhanddeiliaid ehangach, gan gynnwys drwy'r alwad am dystiolaeth, i ddatblygu ein ffordd o feddwl ac i ateb nifer o gwestiynau strategol allweddol sy'n ymwneud â'r amcanion strategol ar gyfer rheilffyrdd:

- Sut mae'r rheilffordd yn perfformio yn erbyn yr amcanion hyn heddiw a sut y gallai berfformio yn y dyfodol?
- Ble a sut mae'r rheilffordd yn perfformio'n dda – beth yw ei chryfderau craidd o'i chymharu â dulliau eraill a sut y gallai'r rhain newid dros amser?
- Beth yw'r tueddiadau a'r ansicrwydd allweddol mae angen i ni eu hystyried a'r ystod o ddyfodol posibl ar gyfer rheilffyrdd?
- Beth yw'r cyfleoedd a'r rhwystrau i wella perfformiad y rheilffordd yn erbyn yr amcanion hyn?
- Pa fframwaith y byddwn ni'n ei ddefnyddio i ddeall effaith gwahanol opsiynau strategaeth a sut y gellid ystyried cyfaddawdau?

Sut y byddwn ni'n defnyddio'r ymatebion i'r alwad am dystiolaeth

Datgelodd yr alwad am dystiolaeth a gyflwynwyd y cyfoeth mawr o feddwl sydd eisoes ar gael o bob rhan o'r diwydiant rheilffyrdd a gan randdeiliaid ehangach i'n helpu i lunio ein barn ar yr ystod bosibl o atebion i'r cwestiynau a ofynnwyd uchod. Byddwn yn defnyddio'r cyflwyniadau, ynghyd â'n hymchwil a'n trafodaethau ein hunain gyda rhanddeiliaid, i lywio'r

cyngor y byddwn ni'n ei ddarparu ar ddewisiadau strategaeth allweddol yng nghyd-destun yr amcanion strategol. Rhaid adeiladu'r strategaeth 30 mlynedd ar ddeall rôl y rheilffyrdd a sut mae'n cymharu â dulliau trafndiaeth eraill, ac yn ategu hynny. Rhaid i ni archwilio sut y gallai'r fantais hon newid dros amser o dan ragdybiaethau gwahanol ac mae'n rhaid gallu addasu'r strategaeth a rhaid iddi allu gwrthsefyll dyfodol amgen i'r rheilffordd.

Byddwn hefyd yn defnyddio'r ymatebion i'r alwad am dystiolaeth i lywio strategaethau a pholisïau eraill, gan ganolbwyntio ar feysydd pwnc penodol, a gaiff eu datblygu i ategu a chefnogi'r Cynllun Strategol 30 mlynedd trosfwaol, gan barhau i weithio ac ymgysylltu â'n rhanddeiliaid wrth i ni wneud hynny.

Ymgysylltu pellach â rhanddeiliaid a chyhoeddiadau

Roedd yr alwad am dystiolaeth yn gam cyntaf tuag at sicrhau bod rhanddeiliaid ledled y wlad yn gallu llunio a llywio'r gwaith o ddatblygu'r Cynllun Strategol mewn ffordd adeiladol a thryloyw, ond nid dyma'r unig gyfle y bydd yn rhaid i rhanddeiliaid gyfrannu a gwneud sylwadau. Rydym ni'n cydnabod pwysigrwydd parhau i ymgysylltu â rhanddeiliaid y tu mewn a'r tu allan i'r diwydiant rheilffyrdd wrth i ni ddatblygu'r Cynllun Strategol, yn ogystal â gweithio gyda nhw i ddatblygu diwylliant o gydweithio yn y tymor hirach.

Mae cyhoeddi'r adroddiad hwn am dystiolaeth, a'i ganfyddiadau, yn gam nesaf pwysig. Byddwn hefyd yn rhannu diweddariadau pellach ar ein gwaith ac yn ceisio barn ychwanegol, gan ddefnyddio gwybodaeth a thystiolaeth arbenigol gan sefydliadau ledled y wlad, wrth i ni barhau i ddatblygu'r Cynllun Strategol a'r gwaith ehangach o baratoi ar gyfer creu GBR.

Byddwn yn gwneud hyn drwy ein e-gylchlythyr rhanddeiliaid, diweddariadau ar y wefan a thrwy gyfarfodydd rheolaidd neu sesiynau a fforymau dwyochrog wedi'u targedu i drafod agweddau penodol ar ein gwaith. Mae parhau i ymgysylltu â'n rhanddeiliaid yn hanfodol i ddatblygiad llwyddiannus y strategaeth ac i'r newid i GBR, a chynhelir digwyddiadau ymgysylltu pellach o amgylch cerrig milltir yn y dyfodol.

Rydym ni'n gweithio tuag at gwrdd â'r comisiwn ar gyfer y Cynllun Strategol a osodwyd yng Nghynllun Williams-Shapps ar gyfer Rheilffyrdd. Bydd y dystiolaeth a ddarperir fel rhan o'r ymarfer galwad am dystiolaeth hwn, a'r gwaith ar y Cynllun Strategol yn fwy cyffredinol, yn cael ei hystyried ym manyleb allbwn lefel uchel (HLOS) yr Adran Drafndiaeth a'r datganiad o arian sydd ar gael (SoFA).

Atodiad 1

Sefydliadau a ymatebodd i'r alwad am dystiolaeth	
Abellio	Community Rail Network
ABPorts	CoMoUK
Accenture	Confederation of British Industry (CBI)
AKW A+V Protec Rail GmbH	Cornwall Council
AllanRail	Costain
Alstom UK	Cross London Trains
Amey	CrossCountry
Angel Trains	Cumbria County Council
Arcadis	Cycle Rail Working Group
ASLEF	Cycling UK
Atos IT Services UK & The Nichols Group	Day Group Ltd.
Balfour Beatty	DB Cargo
Bedford Borough Council	Derby City Council
Beds & Herts Community Rail Partnership	Design Council
Bexhill Rail Action Group (BRAG) / Battle Chamber of Commerce	Devon and Cornwall Rail Partnership
Birmingham City Council	Disability Rights UK
Black Country Innovative Manufacturing Organisation (BCIMO)	Disabled Persons Transport Advisory Committee ('DPTAC')
Blackpool Council	Drax
Borough Council of King's Lynn & West Norfolk	East Coast Mainline Authorities (ECMA) Consortium
Braintree District Council	East Surrey Transport Committee
British Destinations	East west Rail
British Standards Institute (BSI)	England's Economic Heartland (draft)
British Transport Police Authority	Enterprise M3 Local Enterprise Partnership
Broads Authority	EUROFIMA
Buckinghamshire Council	Eversholt Rail
Burton Joyce Train Action Group	Evo-rail
Campaign for Better Transport	Federation of Small Businesses (FSB).
Campaign for Family Friendly Trains	Fen Line Users Association (FLUA)
Campaign for Level Boarding	First Rail Holdings
Cardiff Parkway Developments Ltd.	Friends of the Shakespeare Line
Cellnex UK	G&W UK – Freightliner
CEMEX	GBR-Rail Ltd
Central London Forward	Gemini Rail Services Ltd, Alan Dick Communications Limited, Rail Order Limited, IPS Communications Limited
Chartered Institute of Highways and Transportation (CIHT)	Getlink
Chartered Institute of Procurement and Supply	Global Centre of Rail Excellence
Cheshire West and Chester Council	Go-Ahead Group
Chinley and Buxworth Transport Group	Greengauge 21
City of Bradford Metropolitan District Council	Growing Mid Wales Partnership
City of York Council	Growth Track 360
Civil Engineering Contractors Association	Halifax & District Rail Action Group and Electric Railway Charter
Colas Rail UK	Hampshire County Council
Community Rail Lancashire	Hastings Borough Council

Sefydliadau a ymatebodd i'r alwad am dystiolaeth	
Heart of the South West Local Enterprise Partnership	Milton Keynes Council
Heathrow Airport Limited	Mima
Heathrow Express	Mineral Products Association
Heathrow Southern Railway	Mitsui
Herefordshire Sustainable Transport Group	Moreton-in-Marsh Town Council
Hertfordshire County Council	MTR Corporation Limited
Historic England	Muslims in Rail C.I.C.
Hitachi Rail's	National Highways
Hitchin Rail User Group	National Pensioners Convention
HS1 Ltd	National Skills Academy for Rail
Hull and East Yorkshire Local Enterprise Partnership	Natural England
Icomera Group	NatureScot
Independent Rail Retailers (IRR)	Network Rail
Industry Standards Coordination Committee (ISCC)	Network Rail Wales and Western Region
Institute for Transport Studies (ITS)	Network Rail's Built Environment Accessibility Panel (BEAP)
Institution of Civil Engineers	North East England Chamber of Commerce
Institution of Mechanical Engineers (IMechE)	North Wales Economic Ambition Board
Institution of Railway Signal Engineers	Northern Trains Limited
International Air Rail Organisation (IARO)	Nuclear Transport Solutions (Direct Rail Services)
IPEX Consulting	Otterpool Park LLP
Jacobs U.K. Limited	Ove Arup & Partners
Kent County Council	Oxford University
Lakes Line Rail User Group	Oxfordshire County Council/ Oxford City Council
Lancashire County Council	PA Consulting
Leeds City Council	Peninsula Transport / Devon County Council
Leidos Innovations Ltd.	Permanent Way Institution
Leonard Cheshire	Peter D Stirling Ltd (Mossend Railhead)
Lincolnshire County Council	Porterbrook
Linearis Beratungs GmbH	Portsmouth City Council
Liverpool City Region	Public Policy Projects
Logistics UK	Rail Delivery Group
London Assembly Transport Committee	Rail Forum Midlands
London First	Rail Freight Group
London Gateway Port Limited	Rail Operations (UK) Limited
London Luton Airport	Rail Reform Group
London North Eastern Railway Limited	Rail Wagon Association
London Travelwatch	Rail Working Group
Manchester Airport Group (MAG)	Railfuture
Maritime Transport Ltd	Railfuture Severnside
Marston Vale Community Rail Partnership	Railway Heritage Design Advisory Board
Metro Mayor for the West of England	Railway Industry Association
Midlands Connect	RazorSecure

Sefydliadau a ymatebodd i'r alwad am dystiolaeth	
Reading Borough Council	Transport Focus
Riding Sunbeams	Transport for All
RMT	Transport for Greater Manchester and the Greater Manchester Combined Authority
Royal Borough of Windsor & Maidenhead	Transport for London
RSSB	Transport for the East Midlands
RSSB Sustainable Rail Working Groups	Transport for the North
Salfords and Sidlow Parish Council	Transport for the South East
Scottish Association for Public Transport	Transport for Wales
Serco	Transport North East, Joint Transport Committee, North East LEP
Shakespeare Line Promotion Group	Transport Planning Society
Siemens Mobility Limited	Transport Scotland
Signature Rail Limited	TravelWatch NorthWest
SilverRail Technologies Ltd	TravelWatch SouthWest CIC
SNC Lavalin Group (Atkins)	TSSA
Solent Transport	Tyne Valley Community Rail Partnership
Solihull & Leamington Spa Rail Users Association	UK Rail Research Innovation Network (UKRRIN)
South West transport Network, Bristol disability equalities forum and South Gloucestershire disability equalities Network	UK2070 Steering Group
Southeast Community Rail Partnership	UKTram
South-East Lancashire Community Rail Partnership	University of Southampton
Staffordshire Chamber of Commerce	Urban Transport Group
Stagecoach	Vehicle / Structures Sytems Interface Committee
Stratford Rail Transport Group	Vehicle System Interface Committee
Sustrans	Vehicle/Track System Interface Committee Adhesion Research Group
Talgo Uk Ltd.	Vehicle/Train Control & Communications System Interface Committee (VTC&C SIC)
Tees Valley Combined Authority (TVCA)	Visa Digital Ticketing
Thales Ground Transportation Systems	Warrington Borough Council
Thames Valley Chamber of Commerce	Wealden Line Campaign
The Association for Consultancy and Engineering (ACE)	Welsh Government
The Chartered Institute of Logistics and Transport (UK)	West and North Yorkshire Chamber of Commerce
The Rail Innovation Group	West Coast Rail 250
the Rail Supply Group Industry Champions'	West London Line Group
The Rail Wellbeing Alliance	West Midlands Rail Executive
The Settle-Carlisle Railway Development Company Ltd	West Yorkshire Combined Authority
The URBED Trust	Western Gateway Sub-National Transport Body
Timber Strategies	Wheels for Wellbeing
Tonbridge Line Commuters	Witney Oxford Transport Group ("WOT Group")
Tourism Management Institute	Worcestershire County Council
Tracsis PLC	Worldline
Trainline	Wrexham- Bidston Rail Users Association
Transform Scotland	WSP
Transport East	Wychavon District Council