



Ymateb Passenger Focus i Ddrafft Ymgynghori
Network Rail o Strategaeth Defnyddio Llwybrau
(RUS) yng Nghymru

Awst 2008

Passenger Focus yw'r corff cenedlaethol annibynnol sy'n diogelu buddiannau defnyddwyr gwasanaethau rheilffordd. Mae'n gorff cyhoeddus gweithredol anadrannol a noddir gan yr Adran Drafnidiaeth.

Ein cenhadaeth yw sicrhau'r fargen orau i deithwyr rheilffordd Prydain. Mae gennym ddau brif nod: dylanwadu ar benderfyniadau a materion tymor hir a byr sy'n effeithio ar deithwyr; a helpu teithwyr trwy roi cyngor, eiriolaeth ar eu rhan a'u grymuso.

Gyda phwyslais cryf ar ymgyrchu ac ymchwilio ar sail tystiolaeth, rydym yn sicrhau ein bod yn ymwybodol o'r hyn sy'n digwydd ar lawr gwlad. Rydym yn defnyddio'n gwybodaeth i ddylanwadu ar benderfyniadau ar ran teithwyr rheilffordd, ac rydym yn gweithio gyda'r diwydiant rheilffordd, grwpiau teithwyr eraill a'r Llywodraeth i sicrhau gwelliannau i deithiau.

Ein gweledigaeth yw sicrhau bod y diwydiant rheilffordd a'r Llywodraeth bob amser yn

'rhoi teithwyr rheilffordd yn gyntaf'

Byddwn yn cyflawni hyn trwy ein cenhadaeth, sef

'sicrhau'r fargen orau i deithwyr'

Cynnwys

	Tudalen
1. Crynodeb gweithredol	4
2. Argymhellion	5
3. Rhagarweiniad	6
4. Cwmpas: Daearyddiaeth Cymru	8
5. Sylwadau Cyffredinol	
1. Teithiau dros y ffin	9
2. Gorsafoedd a Chyfnewidfeydd	10
3. Lleoedd Parcio	11
4. Trafnidiaeth Integredig	11
5. Cynhwysiad Cymdeithasol	12
6. Twristiaeth	13
7. Twf	14
8. Rholstoc	15
9. Cynhwysedd y rhwydwaith a mynediad ar gyfer gwaith peirianeg	16
6. Dadansoddiad o'r Opsiynau	
1. Llwybr 13 Prif Lein Great Western	18
2. Llwybr 14 De Cymru, y Canolbarth a'r Gororau	21
3. Llwybr 15 Cymoedd De Cymru	27
4. Llwybr 22 Gogledd Cymru a'r Gororau	29
7. Tabl yn crynhoi ymatebion Passenger Focus i opsiynau'r RUS	35
 Atodiadau:	
A. Rhestr o'r Ymgylgoreion	36
B. Llyfryddiaeth	37
C. Holiadur enghreifftiol a ddefnyddiwyd ar gyfer ymchwil teithwyr RUS Cymru	38

1. Crynodeb gweithredol

Mae niferoedd cynyddol o bobl yn teithio ar y rheilffyrdd. Mae perfformiad y rheilffyrdd yn gwella'n gyson ac mae boddhad teithwyr ar gynydd. Mae Passenger Focus yn disgwyl i'r rhaglen o Strategaethau Defnyddio Llwybrau (RUS) ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd adeiladu ar hyn; er mwyn caniatáu ar gyfer mwy o gynydd yn nifer y teithwyr, gwella perfformiad ymhellach, a gwella boddhad teithwyr.

Y diffiniad o amcan pob RUS yw "defnydd a datblygiad effeithiol ac effeithlon o'r capasiti sydd ar gael, yn ôl yr arian sydd ar gael, neu sy'n rhesymol debygol o fod ar gael, yn ystod cyfnod yr RUS ac wrth i ddeilydd y drwydded gyflawni'r ddyletswydd¹."

Mae gan Passenger Focus gyfoeth o ddeunydd ymchwil ynghylch dymuniadau teithwyr, ac mae'n ychwanegu at hynny wrth i'r rhaglen RUS gael ei hestyn ar draws y rhwydwaith. Mae'r dystiolaeth hon yn rhan o'n mewnbwn i ymgynghoriadau RUS penodol ar lefel llwybrau. Mae sbardunau boddhad teithwyr yn newid dros amser, ond mae prydlondeb a dibynadwyedd wedi parhau'n brif ffactorau o ran boddhad teithwyr ers i'r Arolwg Teithwyr Cenedlaethol (ATC) gychwyn ym 1999. Mae materion megis cyfleusterau parcio, amllder trenau a chysylltiadau â gwasanaethau trenau eraill hefyd wedi bod yn ffactorau amlwg yn y lefelau boddhad cyffredinol. Mae Passenger Focus yn disgwyl i bob RUS ymdrin â'r cysylltiad rhwng boddhad teithwyr a datblygu capasiti.

Mae ein sylwadau wedi'u seilio ar ymchwil gynhwysfawr gyda 4,085² o deithwyr, gan edrych o safbwynt teithwyr ar yr opsiynau y cynigiwyd eu cynnwys yn yr RUS terfynol, yn ogystal â materion cyffredinol ynghylch safbwynt teithwyr ar bris tocynnau, boddhad a materion ehangach sy'n ymwneud â'r rheilffyrdd.

Mae twf economaidd i'w weld ar draws rhannau o ardal yr RUS gyda datblygu adeiladau newydd, creu swyddi, a gwell cyfleoedd hamdden a chymdeithasol.

Serch hynny, mae rhai trefi a phentrefi sydd o fewn cwmpas daearyddol yr ymgynghoriad RUS hwn sy'n dioddef lefelau uchel o amddifadedd cymdeithasol a gwledig, lle nad oes gwasanaethau rheilffordd hygyrch na hyd yn oed wybodaeth ystyrlon am wasanaethau rheilffordd ar gael i lawer o ddarpar deithwyr.

Mae'n eglur bod y rheilffyrdd yng Nghymru, a weithredir gan Drenau Arriva Cymru (TAC), First Great Western, Virgin Trains ac Arriva CrossCountry, yn perfformio'n gymharol lwyddiannus. Cyflawnodd TAC lefel boddhad cyffredinol o 83% (mewn arolwg o 782 o deithwyr)³. Mae'r twf amlwg yn nifer y teithwyr, y lefelau boddhad cyffredinol da a'r perfformiad gwell yn dangos y dylai'r RUS adeiladu ar y sylfeini cadarn hynny.

¹ Dyfyniad o Ganllawiau'r Swyddfa Rheoliadau Rheilffyrdd ar RUS (Mehafin 2005)

² 829 ar lein y Cambrian, 665 ar lwybr y Gororau, 528 ar leiniau'r Cymoedd a 610 yn Ne-orllewin Cymru, Mawrth, 2008; 782 ar Drenau Arriva Cymru ar gyfer Arolwg Teithwyr Cenedlaethol gwanwyn 2008; 671 ar Flaenoriaethau Teithwyr Cymru, Gorffennaf 2007

³ Arolwg Teithwyr Cenedlaethol Passenger Focus, Gwanwyn 2008

Mae'r RUS yn cynnig llawer o opsiynau call ar gyfer gwneud “*defnydd a datblygiad effeithlon o'r capasiti sydd ar gael*” ac rydym ni'n cefnogi hynny. Serch hynny, mae ein hymchwil newydd yn dangos bod teithwyr yn cefnogi rhai opsiynau nad yw Network Rail yn bwriadu rhoi sylw pellach iddynt fel rhan o'r RUS terfynol. Dylai'r rhain gael eu hailystyried/datblygu, gan sicrhau bod anghenion teithwyr yn ganolog i'r strategaeth.

Byddai hynny'n sicrhau bod gwasanaethau trên yn bodloni disgwyliadau teithwyr, ac yn osgoi sefyllfa lle byddai'r RUS yn darparu ateb gweithredol i wella capasiti a pherfformiad, ond gan greu newidiadau i batrymau gwasanaethau nad ydynt yn diwallu anghenion teithwyr.

Bydd teithwyr am wybod beth mae'r RUS yn ei gynnig i'r bobl sy'n defnyddio'r rheilffyrdd – a phwy sy'n talu am hynny. Oes manteision i'r opsiynau? Ydyn nhw'n datrys anawsterau neu ddiffygion yn y gwasanaeth presennol? Fyddan nhw'n cyfateb i flaenoriaethau teithwyr ac yn:

- cynyddu amllder?
- cynyddu cysylltedd?
- cynyddu dibynadwyedd?
- gwella prydlondeb?
- gwella gorsafoedd?

Mae teithwyr hefyd am wybod sut bydd y cynigion a nodwyd yn nrafft yr RUS yn cael eu blaenoriaethu, eu cyflwyno a'u hariannu. Os nad yw'r RUS i fod yn ddogfen gynllunio arall sy'n eistedd ar y silff, mae angen iddi ddarparu mecanwaith ar gyfer datblygu'r gofynion tymor hwy, ac mae rhaid iddi gynnwys amcan o'r costau, pryd gellid gwneud y gwaith, a ffynonellau ariannu posib.

2. Argymhellion

Y canlynol yw ein prif argymhellion ar gyfer elfennau i'w cynnwys yn fersiwn derfynol yr RUS:

- opsiynau sy'n ysgogi newid sylweddol gwirioneddol er mwyn gwella gwasanaethau i deithwyr yng Nghymru – er enghraifft, teithiau cyflymach rhwng Gogledd a De Cymru
- opsiynau sy'n bodloni dyheadau a gofynion teithwyr – er enghraifft, teithiau amlach ar hyd lein y Cambrian ac i Dde-orllewin Cymru
- opsiynau sydd wedi'u llunio nid yn unig i wasanaethu datblygiadau newydd, ond hefyd i'w cwblhau ar yr un pryd â'r datblygiadau hynny, yn hytrach nag yn ddiweddarach – er enghraifft, gorsaf newydd yn Llanwern
- opsiynau sy'n gallu cael eu cyfuno â chynigion eraill i sicrhau datblygiad cymdeithasol ac economaidd – er enghraifft, cysylltu Glyn Ebwy â Chasnewydd, gwasanaethau ychwanegol ar lein Calon Cymru
- opsiynau sy'n gwella gorsafoedd ac yn cynyddu'r lleoedd parcio – er enghraifft yng Nghas-gwent, Y Fenni a Machynlleth

3. Rhagarweiniad

Mae Passenger Focus yn croesawu'r cyfle i ymateb i Ddrafft Ymgynghori RUS Cymru. Mae Passenger Focus yn cefnogi'r amcanion cyffredinol sy'n sail ar gyfer proses yr RUS ac yn croesawu'r dull ymgynghorol y mae Network Rail wedi'i fabwysiadu.

Mae Passenger Focus yn credu bod yr RUS yn elfen hanfodol sy'n cyfrannu at weithredu cytundeb clymblaid Cymru'n Un, Aseiad Cynllunio Rheilffyrdd Cymru (RPA), Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol, Cynllun Gofodol Cymru⁴, a'r pedwar cynllun trafndiaeth rhanbarthol. Mae'r cynlluniau rhanbarthol yn cael eu cynhyrchu gan y pedwar corff trafndiaeth rhanbarthol canlynol ar hyn o bryd:

Taith	Gogledd Cymru
TraCC	Canolbarth Cymru
SWWITCH	De-orllewin Cymru
SEWTA	De-ddwyrain Cymru

Rydym yn deall bod angen rhoi sylw i rai ystyriaethau ymarferol er mwyn ariannu rhai o'r opsiynau a gynigir yn yr RUS. Serch hynny, nid ydym yn barod i ymddiheuro am ein gweledigaeth uchelgeisiol ar gyfer dyfodol y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru. Aeth teithwyr ar gyfanswm o 31 miliwn o deithiau ar wasanaethau ym mlwyddyn ariannol 2006-07 yn ardal RUS Cymru, sy'n cwmpasu Cymru a rhannau o'r siroedd yn Lloegr sy'n ffinio â Chymru. Mae hwn yn gynydd o 47.9% ers 1998/1999. Mae'r rhagolygon yn dangos bod y galw gan deithwyr yn debygol o gynyddu 25% yn ystod y deng mlynedd nesaf. Mae angen ymateb i hyn mewn modd uchelgeisiol i reoli'r twf presennol a'r hyn a ragwelir a chyflawni'r amcanion trafndiaeth a nodwyd, er mwyn hybu twf economaidd, cynhwysiad cymdeithasol, iechyd a diogelu'r amgylchedd trwy system drafndiaeth ddiogel, integredig, effeithiol ac effeithlon.

Y sail ar gyfer ein hymateb i'r ymgynghoriad hwn yw ein cyswllt â rhanddeiliaid a grwpiau defnyddwyr, deunydd a bostiwyd atom, ymchwil bresennol, ac ymchwil benodol a gomisiynwyd gan Passenger Focus. Oherwydd ei fod yn sefydliad sy'n seilio'i waith ar dystiolaeth, mae ymateb Passenger Focus i'r ymgynghoriad yn ymgorffori ymchwil gyda 4,085⁵ o deithwyr, gan gynnwys canfyddiadau ymchwil teithwyr newydd a chynhwysfawr⁶ a wnaed ar wasanaethau rheilffordd yn ardal RUS Cymru.

Gellir crynhoi'r materion cyffredinol sy'n flaenoriaeth i deithwyr yn ôl ein hymchwil newydd fel a ganlyn:

- **Prydlondeb a dibynadwyedd y trên**

⁴ I gael rhagor o fanylion am y cyhoeddiadau hyn, gweler y Llyfryddiaeth ar dudalen 37

⁵ ibid. troednodyn 2

⁶ Continental, ar ran Passenger Focus, Mawrth 2008.

- **Darparu gwybodaeth am amserau'r trenau**
- **Medru sicrhau sedd**
- **Amllder y trenau ar y llwybr**
- **Hyd y daith**

Mae materion pellach sydd o bwys i deithwyr yn cynnwys:

- **Diogeledd personol mewn gorsafoedd**
- **Hwylustod cyrraedd gorsafoedd/ymadael o orsafoedd**
- **Hwylustod esgyn i drenau/disgyn ohonynt**
- **Peidio â gorfod newid trenau**
- **Cyfleusterau prynu tocynnau**

Materion Eraill

Mae'r materion canlynol yn derbyn sylw yn adran pump, tud. 9, isod, "Sylwadau cyffredinol".

- 1. Teithiau dros y ffin**
- 2. Gorsafoedd a Chyfnwifeydd**
- 3. Lleoedd parcio**
- 4. Trafnidiaeth Integredig**
- 5. Cynhwysiad Cymdeithasol**
- 6. Twristiaeth**
- 7. Twf**
- 8. Rholstoc**
- 9. Cynhwysedd y rhwydwaith a mynediad ar gyfer gwaith peirianeg**

4. Cwmpas: Daearyddiaeth Cymru

Gwasanaeth trenau teithwyr cyfyngedig iawn sydd ar y rhan o'r lein rhwng Ellesmere Port a Helsby. Mae rhanddeiliaid lleol yn credu bod achos dros wella amlder y gwasanaeth hwn. Gan gydnabod pwysigrwydd ymylol y lein i RUS Cymru, rydym ninnau o'r farn y dylai RUS Merseyside ystyried ei dyfodol. Yn yr un modd, mae cynlluniau ar gyfer y lein rhwng Wrecsam a Bidston wedi'u cysylltu'n uniongyrchol â rhwydwaith Merseyrail yn llythrennol, a byddent yn elwa o dderbyn sylw yn yr RUS honno.

Fel y nodwyd ar dudalen 19 o'r drafft ymgynghori, mae gan ardal RUS Cymru gysylltiadau ag RUS eraill. Fodd bynnag, mae'n rhaid cydnabod effaith materion capasiti y tu allan i ardal yr RUS hon ar drenau o Gymru i Lundain. Er enghraifft, mae capasiti'r trac trwy Dwnel Hafren, a'r trac sengl rhwng Swindon a Kemble, llwybr hollbwysig ar gyfer teithwyr rhwng De Cymru a Llundain ar adegau pan fo Twnel Hafren ar gau am ba reswm bynnag, yn destun pryder mawr, ac yn effeithio'n uniongyrchol ar rai o'r opsiynau yn RUS Cymru.

5. Sylwadau cyffredinol

5.1 Teithiau dros y ffin

Mae teithiau dros y ffin yn bwysig iawn i deithwyr yng Nghymru, gan fod llawer o bobl yn defnyddio'r rheilffyrdd i gyrchu cyfleoedd ar gyfer gwaith, astudiaethau a hamdden yn Lloegr yn rheolaidd. Mae ffigurau o'r Swyddfa Rheoliadau Rheilffyrdd⁷ (ORR) yn dangos bod ychydig dros draean (34.4%) o'r 20 miliwn o deithiau blynyddol sy'n cychwyn a/neu'n dod i ben yng Nghymru yn croesi'r ffin rhwng Cymru a Lloegr. Mae teithio i Lundain ac oddi yno yn cynrychioli 9.1% o holl deithiau rheilffordd Cymru, gyda theithiau i Dde-orllewin Lloegr neu oddi yno yn cyfrif am 9.0%, Gogledd-orllewin Lloegr am 6.7%, a Gorllewin Canolbarth Lloegr am 4.3%, yn eu tro.

Mae'r ffigurau hyn yn amlygu'r ffaith bod rhannau pwysig o'r rhwydwaith wedi'u lleoli y tu allan i Gymru ac ardal ehangach RUS Cymru i deithwyr rheilffordd o Gymru. Mae'r gorsafoedd sy'n brif gyrchfannau i deithwyr o Gymru felly'n cynnwys Llundain Paddington, Llundain Euston, Birmingham New Street, a Manceinion Piccadilly.

Mae Adran 3.5 yn y ddogfen ddrafft yn nodi'r lloedd hyn dros y ffin, ac mae adran 2.2.5 yn nodi'r cysylltiadau â strategaethau defnyddio llwybrau eraill. **Mae Passenger Focus o'r farn, fodd bynnag, y dylid rhoi mwy o amlygrwydd i bwysigrwydd y teithiau hyn dros y ffin yn y strategaeth,** yn enwedig gan fod cysylltiad uniongyrchol yn aml rhyngddynt a nifer o'r Bylchau a'r Opsiynau sy'n derbyn sylw, megis gwella patrwm gwasanaethau trenau Gorllewin Cymru (Opsiw 14A), cynyddu dibynadwyedd ac amllder y gwasanaeth ar lein y Cambrian (Opsiw 14F) a gwella lefelau gwasanaeth ar lein arfordir Gogledd Cymru (Opsiw 22D). Mae hyn yn adlewyrchu'r ffaith, yn wahanol i nifer o'r RUS eraill (e.e. RUS Great Western), bod focws RUS Cymru ar ardal ddaearyddol yn hytrach na llwybr.

Yn yr un modd, bydd datblygiadau mewn manau eraill yn effeithio ar fuddiannau teithwyr yn ardal RUS Cymru a datblygiad y rhwydwaith. Dwy enghraifft o hynny yw ailddatblygu gorsaf Reading ac ailddyblu'r trac rhwng Swindon a Kemble (llwybr y gwyrriad ar gyfer gwasanaethau rhwng De Cymru a Llundain pan fo Twnel Hafren ar gau). Yn yr un modd, yn y tymor hwy, gallai cyhoeddiad diweddar Network Rail (23 Mehefin 2008) y bydd yn edrych ar yr achos dros ddatblygu leiniau rheilffordd newydd⁸, gan gynnwys llwybrau Great Western a West Coast, fod yn arwyddocaol iawn i ddatblygiad gwasanaethau rheilffordd yn ardal RUS Cymru yn y dyfodol. Byddai clustnodi cynlluniau allweddol fel y rhain yn gwella defnyddioldeb y strategaeth ymhellach trwy helpu i nodi gwrthdaro a synergedd a allai godi yn y rhwydwaith rheilffyrdd ehangach.

⁷ National Rail Trends Yearbook 2006-07, Swyddfa Rheoliadau Rheilffyrdd (ORR), Medi 2007.

⁸ *Meeting The Capacity Challenge: Network Rail Looks At The Case For New Rail Lines*, gwefan Network Rail, Mehefin 2008

5.2 Gorsafoedd a Chyfnwidfeydd

Mae'r cyfleusterau a'r safonau a geir mewn gorsafoedd yn bwysig iawn i deithwyr. Mae'r gorsafoedd yn ardal yr RUS yn amrywio o lawer plattform wrth ymyl y lein mewn lleoliadau gwledig sydd braidd wedi'u gwella o gwbl i orsafoedd mawr megis Caerdydd Canolog.

Mae angen i wella gorsafoedd fod yn flaenoriaeth yn ardal RUS Cymru, ac ategwyd hynny gan lefel uchel yr anfonlonrwydd a gofnodwyd yn yr Arolwg Teithwyr Cenedlaethol⁹. Yn yr ATC diweddaraf (Gwanwyn 2008), roedd sgoriau nodweddion gorsafoedd Trenau Arriva Cymru (sy'n gyfrifol am holl orsafoedd Cymru) gryn dipyn yn is na chyfartaledd Prydain. O blith 12 o nodweddion gorsafoedd, TAC oedd yn sgorio isaf o blith yr holl weithredwyr masnachfrait mewn pedwar categori (cyflwr/cynnal adeiladau'r orsaf a'r plattformau; glendid; cysylltiadau â chlodiant cyhoeddus; argaeledd staff) a TAC oedd hefyd yn y safle isaf ond un mewn dau achos arall (cyfleusterau a gwasanaethau; amgylchedd cyffredinol).

Mae ein hymchwil teithwyr mwyaf diweddar¹⁰ yn ardal RUS Cymru yn amlygu nifer o feysydd lle hoffai teithwyr weld gwelliannau. Pan ofynnwyd pa gyfleusterau oedd y pwysicaf yn yr orsaf, y tri ymateb uchaf oedd: gwybodaeth gywir am y trenau fyddai'n cyrraedd; toiledau; a chyhoeddiadau cywir ynghylch amserau cyrraedd ac ymadael. Mae'r ymchwil hon yn nodi pwysigrwydd gwybodaeth gywir am amserau'r trenau i deithwyr ac yn hyn o beth mae cynnwys prosiect a fydd yn gosod gwell systemau gwybodaeth i gwsmeriaid (CIS) mewn nifer o orsafoedd yng Nghymru trwy'r Rhaglen Gwella Gorsafoedd Genedlaethol (NSIP) i'w groesawu yn fawr.

Mae gan lawer o orsafoedd yn ardal RUS Cymru hefyd broblemau hygrychedd y mae angen mynd i'r afael â hwy i gynyddu mynediad i'r rhwydwaith. Yn yr un modd, mae angen mynd ati i ymdrin â phryderon teithwyr ynghylch diogeledd mewn gorsafoedd, gan mai dim ond 55% o deithwyr Trenau Arriva Cymru a ddywedodd eu bod yn fodlon ar hynny yn ATC Gwanwyn 2008.

Rydym yn nodi bod y Pwyllgor Menter a Dysgu wedi mynegi barn debyg¹¹ ar bwysigrwydd gwella gorsafoedd yn ei ymateb, yn enwedig o ran gwelliannau mewn gorsafoedd llai lle na cheir staff.

Mae dogfen ymgynghori'r RUS (3.5.2 tud. 35) yn amlygu'r gorsafoedd a ddefnyddir fwyaf a lleiaf yn ardal RUS Cymru, gydag 11 o orsafoedd yng Nghymru yn darparu ar gyfer llai na 1,000 o deithwyr y flwyddyn. Dylid adolygu'r cynllun adnewyddu ar gyfer gorsafoedd lle na cheir llawer o deithwyr, ynghyd ag unrhyw gynigion perthnasol ar gyfer tai neu ddatblygiadau eraill, er mwyn canfod y strategaeth orau ar gyfer y gorsafoedd hyn yn y dyfodol. Fodd bynnag, mae hyn wedi'i seilio ar y rhagdybiaeth bod unrhyw adolygiad a wneir yn destun proses ymgynghori helaeth a chynhwysol.

⁹ ibid. troednodyn 3

¹⁰ ibid. troednodyn 6

¹¹ *Route Utilisation Strategy for Wales: Committee response to the Network Rail consultation*, Pwyllgor Menter a Dysgu, Gorffennaf 2008

Mae'n rhaid ymdrin â'r mater yn gytbwys wrth geisio deall pam na cheir llawer o deithwyr mewn rhai gorsafoedd. Ar y naill law, mae'r diwydiant rheilffordd yn nodi bod y galw am wasanaethau'n isel mewn rhai gorsafoedd, ond ar y llaw arall, mae teithwyr yn nodi bod y gwasanaeth a ddarperir ar lefel isel, a bod hynny'n lleihau'r galw amdano.

Dylai'r RUS gychwyn y broses hanfodol o greu strategaeth ar gyfer gwella'r rhwydwaith cyffredinol o orsafoedd a gwneud y defnydd gorau ohonynt – gan y gymuned y maent yn ei gwasanaethu ac er ei mwyn.

5.3 Lleoedd Parcio

Gan fod Strategaeth Drafnidiaeth Cymru¹² am gynyddu'r newid moddol, mae angen goresgyn rhwystrau sy'n atal pobl rhag defnyddio cludiant cyhoeddus megis diffyg lle parcio mewn gorsafoedd. O ganlyniad, mae Passenger Focus o'r farn y dylai'r RUS edrych ar y ddarpariaeth o leoedd parcio mewn gorsafoedd i sicrhau ei bod yn diwallu anghenion teithwyr.

Bu Passenger Focus yn edrych ar effaith bosib diffyg lleoedd parcio ar deithwyr rheilffordd yn ei adroddiad *Getting to the Station*¹³. Canfu'r astudiaeth achos hon o orsafoedd yn Nwyrain Lloegr fod y diffyg lle parcio yn lleihau'r galw am wasanaethau rheilffordd gan 19%.

Mae twf teithio ar y rheilffordd yn ardal RUS Cymru yn rhoi pwysau cynyddol ar y lle parcio sydd ar gael mewn llawer o orsafoedd. Mewn nifer o orsafoedd megis Casgwent¹⁴, Machynlleth a'r Trallwng¹⁵, dywed defnyddwyr lleol fod y diffyg lle parcio eisoes yn lleihau'r galw am wasanaethau rheilffordd. Mae hyn yn destun pryder penodol yn y gorsafoedd a nodwyd uchod oherwydd bod patrwm cymharol anfynych i'r gwasanaethau (d.s. mae'r ddwy lein sy'n gwasanaethu'r gorsafoedd hyn yn destun cynigion ar gyfer gwelliant yn yr RUS hwn, gweler opsiynau 13B a 14F), felly mae'r diffyg lle parcio nid yn unig yn golygu ei bod hi'n anoddach cyrchu'r rhwydwaith, ond hefyd, trwy leihau nifer y defnyddwyr, gallai effeithio ar yr achos busnes dros gynyddu amllder y gwasanaeth.

5.4 Trafnidiaeth integredig

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru¹⁶ wedi nodi 'integreiddio trafndiaeth leol' fel un o'i phum blaenoriaeth strategol. Mae Passenger Focus o'r farn bod angen i strategaeth RUS Cymru amlygu ymhellach sut gall y rhwydwaith rheilffyrdd gyfrannu

¹² Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, Llywodraeth Cynulliad Cymru, Mai 2008

¹³ Passenger Focus, Mawrth 2007

¹⁴ Gohebiaeth o *Better trains for Chepstow*, Gorffennaf 2008.

¹⁵ Gohebiaeth oddi wrth Gymdeithas Teithwyr Rheilffordd Amwythig i Aberystwyth (SARPA), Tachwedd 2007.

¹⁶ *ibid.*

at yr amcan hwn. Dengys ein hymchwil fod lle i wella o hyd o ran cysylltu'r rhwydwaith rheilffyrdd yn ardal RUS Cymru â dulliau trafndiaeth eraill. Yn arolwg ATC Gwanwyn 2008¹⁷ dim ond 59% o deithwyr Trenau Arriva Cymru ddywedodd eu bod yn fodlon ar y cysylltiadau â mathau eraill o gludiant cyhoeddus, tra cofnododd yr ymchwil¹⁸ ar y pedair lein a gomisiynwyd i ddarparu gwybodaeth ar gyfer yr ymateb hwn i'r RUS lefel boddhad o 40%.

Mae gwell integreiddio'n galw am weithredu llwyddiannus mewn sawl maes, gan gynnwys gwella cyfleusterau gorsafoedd a chyfnewidfeydd (adran 5.2) a lleoedd parcio (adran 5.3) fel yr amlgywyd uchod. Agweddau eraill pwysig yw gwella cysylltiadau â mathau eraill o gludiant cyhoeddus, yn enwedig bysus lleol a rhwydwaith coetsis TrawsCambria – byddai nodi'r prif gysylltiadau yn ychwanegiad gwerthfawr i RUS Cymru.

Gall technoleg darparu tocynnau hefyd chwarae rhan bwysig wrth wella integreiddio trafndiaeth. Mae ymchwil Passenger Focus¹⁹ wedi dangos bod teithwyr yn ffafrio cardiau call amlfoddol tebyg i'r 'Oyster', sy'n gallu symleiddio'r prisiau teithio a'r broses o brynu tocynnau. Rydym hefyd wedi darganfod bod angen sicrhau mwy o ymwybyddiaeth o'r dewisiadau sydd eisoes ar gael o ran tocynnau. Er enghraifft, er gwaethaf marchnata mwy creadigol yn ddiweddar, mae PlusBus yn dal yn gymharol anhysbys ymhlith teithwyr a hyd yn oed ymhlith rhai o staff y diwydiant trafndiaeth. Mae angen ymgyrch lawer mwy egnïol i gynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio'r cynllun hwn a rhai tebyg.

5.5 Cynhwysiad Cymdeithasol

Mae llawer o bobl sy'n byw yn ardal RUS Cymru yn cael trafferth cyrchu cyflogaeth, addysg, hyfforddiant a gwasanaethau iechyd. Mae gan Gymru ganran sylweddol uwch o bobl ar gyflog isel na Lloegr²⁰ (h.y. incwm ar lefel 60% neu lai o'r cyfartaledd) ac mae perchnogaeth ar geir yn arbennig o gyfyngedig ymhlith rhai grwpiau – er enghraifft, nid yw hanner y rhieni unigol na dau draean o'r pensïynwyr sengl yn berchen ar gar²¹ (ac mae mwyafrif sylweddol o'r ddau grŵp yn fenywod). I'r bobl hyn, mae'r rhwydwaith rheilffyrdd yn offeryn hanfodol i sicrhau cynhwysiad cymdeithasol.

Mae ein hymchwil ddiweddar yn tanlinellu rôl bwysig y rhwydwaith rheilffyrdd ym maes cynhwysiad cymdeithasol yn ardal RUS Cymru. Pan ofynnwyd iddynt pa fodd arall y gallent ei ddefnyddio ar gyfer eu taith, dywedodd 16% o deithwyr nad oedd dewis arall ar gael iddynt. Roedd diffyg dewisiadau eraill yn arbennig o amlwg yn

¹⁷ *ibid.* troednodyn 3

¹⁸ *ibid.* troednodyn 6

¹⁹ *Ticketing for the future? Research into ticketing technology*, Passenger Focus, Chwefror 2008.

²⁰ *Monitoring Poverty and Social Exclusion in Wales 2007*, Sefydliad Joseph Rowntree, Gorffennaf 2007.

²¹ *People Without Cars*, Cyngor Defnyddwyr Cymru, 2004.

achos teithwyr ar lein y Cambrian (23%), yn ogystal ag ymhlith pobl 65 oed a throsodd (21%).

Ni all llawer o bobl sydd heb gludiant preifat gyrchu addysg bellach na swyddi yn y diwydiannau gwasanaeth pan fo'r rheiny fel ei gilydd wedi'u lleoli mewn trefi sydd heb fawr ddim gwasanaethau cludiant cyhoeddus gyda'r hwyr (er enghraifft, ar lein Calon Cymru); neu ar y penwythnos pan nad oes ond ychydig o drenau'n rhedeg ar y Sul (ar Arfordir y Cambrian, er enghraifft). Mae llawer o'r gwasanaethau bws lleol sy'n cysylltu pentrefi gwledig yn anfynych ac yn teithio'n araf ar ffyrdd bychain y wlad, sy'n golygu bod y teithiau'n hir ac yn anneniadol. Byddai datblygu rheilffyrdd mwy hygyrch yn creu cyfleoedd i bobl sydd o dan anfantais gymdeithasol deithio i'r gwaith ac i sefydliadau addysg.

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru²² yn tynnu sylw at bwysigrwydd defnyddio trafnidiaeth i gynorthwyo cynhwysiad cymdeithasol trwy ddarparu gwell mynediad i gyfleoedd cyflogaeth, addysg a hamdden. Mae Passenger Focus yn cefnogi'r amcanion hyn i'r carn.

Mae Passenger Focus o'r farn y gall y rheilffyrdd chwarae rhan bwysig wrth fynd i'r afael ag amddifadedd cymdeithasol, ac y dylid nodi hynny fel bwlch cyffredinol yn RUS Cymru, fel yn RUS drafft Lancashire a Cumbria.

5.6 Twristiaeth

Twristiaeth yw un o gonglfeini'r economi yng Nghymru ac mae'n brif ffynhonnell cyflogaeth a refeniw. Amcangyfrifir bod cyfanswm y swyddi a gynhelir gan dwristiaeth²³ yn 9% o holl gyflogaeth Cymru, sy'n sylweddol uwch nag yn y DU gyfan. Yn 2005 daeth dros 11 miliwn o dwristiaid ar daith i Gymru, y rhan fwyaf ohonynt o'r DU, ond dim ond 4% o'r teithiau hyn a wnaed ar y trên²⁴.

Mae'r Partneriaethau Rheilffordd Cymunedol yng Nghymru yn targedu'r farchnad dwristiaid yn benodol, er enghraifft trwy eu menter ar y cyd *Scenic Wales by Rail*²⁵, yn eu hymdrechion i hybu rôl y rhwydwaith rheilffyrdd yn ardal RUS Cymru. Fel mae Partneriaeth Cambrian Rail yn egluro²⁶:

“Yn ogystal â bod yn fodd i gyrraedd yr ardaloedd hyn yn y lle cyntaf, mae'r daith ar y trên yn ffordd wych o grwydro o fewn yr ardal.”

Serch hynny, nid yw gwasanaethau rheilffordd bob amser wedi'u hintegreiddio'n dda â'r farchnad dwristiaeth leol. Er bod nifer o atyniadau ymwelwyr yn agos iawn at orsaf reilffordd, maent yn aml ar rannau o'r rhwydwaith nad ydynt yn cael llawer o

²² ibid troednodyn 12

²³ *Volume and Value of Tourism to Wales 2004*, Bwrdd Croeso Cymru.

²⁴ *Domestic (UK) Tourism to Wales 2005*, Croeso Cymru.

²⁵ <http://www.scenicwales.co.uk/en/main.htm>

²⁶ E-bost oddi wrth Partneriaeth Cambrian Rail, Gorffennaf 2008.

ddefnydd, lle mae'r gwasanaethau rheilffordd yn nodweddiadol anfynd, heb ddilyn patrwm rheolaidd hawdd ei gofio. Ymhellach, fel yr eglurwyd yn Asesiad Cynllunio Rheilffyrdd Cymru²⁷, gall y galw fod hyd at dair gwaith yn uwch yn y tymor brig o'i gymharu â'r gaeaf ar rai leiniau, a gall hynny'n aml greu gorlenwi. O ganlyniad, gall y rheilffordd fethu â denu twristiaid, yn enwedig ar adegau poblogaidd megis penwythnosau.

Hoffai Passenger Focus weld rôl y rheilffyrdd o ran cyfrannu at dwristiaeth yn cael ei nodi fel bwch cyffredinol yn RUS Cymru, fel sydd wedi digwydd yn RUS drafft Lancashire a Cumbria.

5.7 Twf

Mae Drafft Ymgynghori RUS Cymru (tudalen 66) yn awgrymu bod disgwyl i'r galw am gymudo gynyddu 40% hyd at 2018/19. Dengys y tabl canlynol y gorsafoedd lle mae nifer y teithwyr eisoes wedi cynyddu'n sylweddol.

Tabl 5.1²⁸ Twf diweddar yng ngorsafoedd Trenau Arriva Cymru

Gorsaf	Nifer yr ymwelwyr			newid 05-06	newid 06-07	newid 05-07
	2004/5	2005/6	2006/7			
Aberdaugleddau	39,750	40,899	45,935	2.89%	12.31%	15.56%
Dinbych y pysgod	76,695	75,629	84,598	-1.42%	11.86%	10.30%
Caerfyrddin	288,795	294,208	323,233	1.87%	9.87%	11.92%
Llanelli	285,144	296,895	316,574	4.12%	6.63%	11.02%
Llanilltud	heb agor eto	208,942	254,621	-	21.86%	-
Y Barri	425,166	451,164	475,639	6.11%	5.42%	11.87%
Pontypridd	679,588	704,298	778,253	3.64%	10.50%	14.52%
Caerdydd Canolog	7,743,280	8,357,732	9,126,923	7.94%	9.20%	17.87%
Henffordd	732,320	800,488	854,475	9.31%	6.75%	16.68%
Leominster	143,300	190,930	216,889	33.24%	13.60%	51.35%
Wrecsam Cyffredinol	391,693	401,242	436,468	2.44%	8.78%	11.43%

Mae Cynllun Gofodol Cymru'n amcangyfrif y bydd poblogaeth Cymru'n cynyddu gan 330,000 yn ystod 2006-2031. Disgwylir i boblogaeth Caer²⁹ fod wedi tyfu 5% erbyn 2021. Amcangyfrifir bod poblogaeth swydd Henffordd³⁰ yn cynyddu 0.4% bob blwyddyn. Bu llawer o ddadansoddi a thrafod ynghylch pa mor debygol yw hi y bydd y cyfraddau twf cyffredol yn niferoedd y teithwyr rheilffordd yn parhau, ac mae hynny'n dal i ddigwydd. Nid yw'r gostyngiad cyffredol mewn twf economaidd wedi cael

²⁷ *Wales Rail Planning Assessment*, LICC/DfT, Gorffennaf 2007.

²⁸ Ffeil y Swyddfa Rheoliadau Rheilffyrdd (ORR) "station-usage-2006-07"

²⁹ *Population Report 2007 - Chester Cheshire CC*

³⁰ *Population Projections and Forecasts for the County of Herefordshire*, Herefordshire CC, Ebrill 2008

effaith eto, ac mae'r grwpiau trafnidiaeth mawr wedi adrodd am dwf cryf yn eu masnachfreintiau.

Mae'n hanfodol bod y diwydiant rheilffordd a Llywodraeth Cynulliad Cymru yn cynllunio'n effeithiol ar gyfer y twf disgwyliedig hwn yn y boblogaeth. Dylai gwelliannau i'r gwasanaeth fod yn eu lle **cyn i** dai neu safleoedd cyflogaeth newydd gael eu datblygu. Os nad yw'r gwelliannau i wasanaethau ar gael tan yn ddiweddarach, bydd darpar deithwyr eisoes wedi gwneud eu cynlluniau teithio, a bydd llai ohonynt yn dewis defnyddio'r rheilffordd. Mae angen i'r RUS hon gydnabod hynny'n ffurfiol.

5.8 Rholstoc

Mae teithwyr a rhanddeiliaid wedi dweud wrthym bod y trenau a ddefnyddir gan Drenau Arriva Cymru yn ardal yr RUS yn anaddas ar gyfer llawer o'r gwasanaethau. Mae teithiau mewn trenau "Pacer" yn cael eu goddef yn hytrach na'u mwynhau oherwydd eu bod yn amlach na pheidio yn anghyfforddus. Mae nifer cyfyngedig o seddau (tua 120), a rhwystrir mynediad iddynt gan y grisiau y tu mewn i'r drysau. Mae trenau Dosbarth 150 hefyd yn cynnig gwasanaeth sylfaenol iawn, ymhell o dan safon car teulu nodweddiadol. Mae trenau Dosbarth 158 bellach yn edrych yn hen – mae'r mwyafrif ohonynt bron yn 20 oed – ac yn cynnig rhai seddau gydag ychydig iawn o le i'r coesau. Mae'r trenau dosbarth 175, trenau mwyaf newydd cerbydlu Arriva, bron yn ddeng mlwydd oed, a bydd angen iddynt gael eu hadnewyddu ymhen ychydig flynyddoedd. Mae cerbydlu First Great Western o drenau lleol a rhanbarthol, yn nodweddiadol dosbarth 153 a 158 yn achos y gwasanaethau o Gaerdydd i Arfordir y De a 150 ar y llwybrau eraill, yr un oedran â'r unedau tebyg yng ngerbydlu Trenau Arriva Cymru.

Er bod gwaith adnewyddu trwyadl yn gallu cynnig newid sylweddol amlwg yn yr amgylchedd i deithwyr ar y trê'n, bydd angen newid llawer o gerbydlu First Great Western a Threnau Arriva Cymru cyn diwedd y cyfnod y mae'r RUS yn ei gwmpasu. Mae'r "Inter-city Express Programme" (IEP) i gyfnewid trenau cyflym First Great Western ar waith, ond mae blynyddoedd i fynd cyn bydd y trenau newydd yn cael eu darparu. Yr unig arwydd o gynllunio ar gyfer cyfnewid trenau dîsl lleol a rhanbarthol yw'r cyhoeddiad diweddar y bydd "trenau-tram" yn cael eu profi ar lwybr Northern Rail rhwng Huddersfield a Sheffield.

Mae bellach yn bryd i ddylunio trê'n newydd ar gyfer llwybrau megis y rhai yn ardal RUS Cymru, un sy'n gallu gwella amgylchedd teithio'r teithwyr, sy'n fwy dibynadwy ac yn perfformio'n well ac, o bosib, yn cynnig gwahanol drefniadau mewnol o ran seddau a lle i feiciau i ymateb i alwadau'r farchnad. Dengys y cynnydd ym moddhad a niferoedd teithwyr yn sgîl trenau dosbarth 185 y TransPennine Express fanteision trenau newydd. Canfu ymchwil yn 2007³¹ fod 92% o'r teithwyr yn fodlon ar hwylustod mynd i mewn i'r trenau dosbarth 185 ac allan ohonynt, ond lefel Trenau Arriva Cymru

³¹ Cyhoeddwyd yn *The Pennine Class 185 experience What do passengers think?* Passenger Focus, Mai 2007.

ar gyfer yr un ffactor oedd 82% yn unig.³² Gwelir effaith gyffredinol trenau newydd trwy gymharu'r sgoriau ar gyfer "cynnal y trên a'i gyflwr" – sgôr Trenau Arriva Cymru yw 73%, tra bod y TransPennine Express yn sgorio 91%.

Mae Passenger Focus yn annog Network Rail a TAC i roi sylw llawn yn yr RUS i effaith manteision trenau newydd; nid cynnydd yn niferoedd teithwyr yn unig, ond hefyd mwy o gynhyrchiant trwy deithiau cyflymach (yn amodol ar y seilwaith, sef un o nodau'r RUS hon, wrth gwrs) a chostau cynnal is.

5.9 Cynhwysedd y rhwydwaith a mynediad ar gyfer gwaith peirianeg

Mae'r RUS yn cwmpasu'r cyfnod hyd at 2019. Mae gwelliannau i seilwaith y rheilffyrdd yn aml yn ddrud a hefyd yn amharu ar yr amserlen, felly lle bo modd mae'n bwysig eu cyfuno â gwaith adnewyddu yn yr un ardal – er enghraifft y gwaith gofynnol a restrir yn 5.2 (tud. 80 – 82) o ddrafft yr RUS.

Mae masnachfaint Trenau Arriva Cymru yn dod i ben yn derfynol yn 2013, yn yr un modd â Virgin yn 2012 a First Great Western yn 2016. Byddai'n llesol i deithwyr a rhanddeiliaid, yn enwedig y rhanddeiliaid hynny a allai o bosib gyllido gwelliannau i wasanaethau, bod Network Rail yn gweithio i asio cynlluniau a fyddai'n gwella cynhwysedd a chapasiti'r rhwydwaith yn ardal yr RUS gydag arian ychwanegol a allai fod ar gael i gynyddu'r gwasanaethau trên. Mae'n rhaid i'r seilwaith newydd fod yn barod yn brydlon i drenau newydd ei defnyddio; yn yr un modd mae'n rhaid i drenau newydd neu wasanaethau gwell fod yn barod i ddefnyddio'r seilwaith newydd cyn gynted ag y bydd ar gael.

Ar hyd ein hymateb rydym yn nodi llawer o gyfleoedd i asiantaethau gydweithio i greu'r opsiynau gorau ar gyfer teithwyr a rhanddeiliaid. Mae Passenger Focus o'r farn y dylai cydweithio i wella'r rheilffyrdd yn ardal RUS Cymru fod yn un o egwyddorion arweiniol yr RUS hon.

Yn adran 6.2 mae'r drafft ymgynghori'n rhestru bylchau yn rhwydwaith Cymru sy'n rhwystro neu'n atal y rheilffyrdd rhag rhedeg gwasanaethau'n effeithlon neu i'r graddau angenrheidiol, boed hynny yn awr neu yn y dyfodol. Ble a phryd bynnag, dylid sicrhau gwelliannau i'r seilwaith fel bod modd i'r rheilffyrdd ddiwallu gofynion a dyheadau teithwyr a rhanddeiliaid.

Mae croesfannau gwastad – i'r cyhoedd a chroesfannau hwylustod (i ganiatáu mynediad i gaeau y mae'r rheilffordd yn rhedeg rhyngddynt) – yn niferus ar leiniau yn ardal RUS Cymru. Mae'r rhain nid yn unig yn achosi cyfyngiadau cyflymder, ond hefyd yn peri i ynni gael ei wastraffu, gan fod rhaid i drenau arafu ac wedyn cyflymu. Maent hefyd yn achosi perygl i ddiogelwch teithwyr a chriwiau trenau. Mae Passenger Focus yn nodi rhaglen Network Rail i gau croesfannau o'r fath, ond mae'n

³² ibid. troednodyn 3

credu y dylai RUS Cymru gynnwys ymrwymiad i hwyluso'r rhaglen a fydd yn eu cau. Byddai lleihau nifer y croesfannau yn lleihau costau gweithredu, yn gwella gweithrediad y rheilffyrdd ac yn lleihau'r risg.

Yng ngoleuni datblygiadau cyfredol yn y marchnadoedd ynni, dylai'r RUS hon ddechrau'r broses o werthuso'r achos dros drydaneiddio leiniau yn yr ardal dan sylw. Mae rhwydwaith Cymoedd Caerdydd yn annibynnol yn y bôn, a byddai ei wasanaethau rheolaidd, gyda'r arosfannau niferus a'r llwybrau sy'n aml ar lethr serth, yn ddelfrydol ar gyfer trydaneiddio. Mae'r lein o Wrecsam i Bidston wedi bod yn destun sawl cynnig ar gyfer trydaneiddio (gweler isod, adran 6, opsiwn 22A). Mae Passenger Focus o'r farn, o ystyried yr amser a gymerir i baratoi ar gyfer prosiectau rheilffordd, y dylid cynnwys gwaith ar ddatblygu cynlluniau trydaneiddio yn yr RUS hon.

Nid oes gan deithwyr feddwl uchel o'r gwasanaethau bws a ddarperir yn lle trenau – yn ôl ein hymchwil, roedd 48% yn dweud bod y bysus “yn eithriadol anghyfleus neu'n anghyfleus iawn”.³³ O ran materion penodol sy'n ymwneud â gwasanaethau bysus yn lle trenau, mae gwybodaeth amdanynt yn broblem fawr - dywedodd 53% o'r teithwyr a oedd wedi'u defnyddio nad oedd yr wybodaeth a ddarparwyd am y gwasanaethau bws yn ddigonol. Pan ofynnwyd pam, dywedodd 59% nad oedd yr wybodaeth yn rhoi gwybod faint yn hwy fyddai'r daith, ac roedd angen i 56% dderbyn yr wybodaeth yn gynt. Yng Nghymoedd De Cymru darganfu 52% o'r teithwyr a oedd yn gorfod eu defnyddio mai dyna oedd y sefyllfa ar ôl cyrraedd yr orsaf yr oeddent yn ymadael ohoni; yn Ne-orllewin Cymru roedd hynny'n wir am 50%.

Roedd diffyg gwybodaeth hefyd yn amlwg yn sgîl y ffaith bod 39% o'r teithwyr dan sylw wedi dweud na chawsant gymorth digonol wrth newid i'r bws neu ohono, a'r prif reswm a nodwyd oedd na chawsant unrhyw gyfarwyddiadau ynghylch sut i gyrraedd y bws (71% o'r ymatebwyr).

Mae'r canlyniadau'n arwydd clir na ddylid cau llwybrau rheilffordd ond am gyfnodau cyfyngedig. Mae Colin Foxall, cadeirydd Passenger Focus, wedi ysgrifennu³⁴ at yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth yn amlinellu cynigion i leihau effaith gwaith peirianeg ar deithwyr. Rhan o'r ohebiaeth honno oedd datganiad yn ategu ein barn y dylid gwneud iawn i deithwyr am orfod teithio ar fws, er enghraifft trwy ddarparu prisiau gostyngol arbennig am “wasanaeth bws yn lle trên”.

Dylai'r RUS terfynol ddewis opsiynau sy'n cynyddu cynhwysedd a chapasiti'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru i sicrhau ei fod yn llenwi'r bylchau a nodwyd.

³³ *Passengers' Attitudes Towards Engineering Works* RPC Awst 2003.

³⁴ Llythyr dyddiedig 16 Mehefin 2008

6. Dadansoddiad o'r Opsiynau

6.1 Llwybr 13, Prif Lein Great Western

Opsiwn 13A – Patrymau aros a pherfformiad ar Brif Lein Great Western

Mae Passenger Focus yn croesawu'r buddsoddiad yn seilwaith y trac a chyfleusterau teithwyr i gefnogi datblygiad parhaus gwasanaethau trên yng ngorsaf Cyffordd Twnel Hafren, fel yr amlinellir yn yr opsiwn hwn. Mae'r gwelliannau hyn yn adlewyrchu twf cadarn yn y defnydd o'r orsaf, gyda Grŵp Gweithredu Twnel Hafren yn adrodd bod teithiau i ganolfannau cymudo allweddol Bryste, Caerfaddon a Filton Abbey Wood wedi cynyddu ychydig o dan 18% yn 2006/7, gyda chynnydd mawr tebyg yn achos sawl cyrchfan arall, gan gynnwys Llundain (18%) a Reading (15%).

Mae'r ddogfen ymgynghori yn cyfeirio at osod pedwerydd plattform yng Nghyffordd Twnel Hafren fel rhan o raglen Adnewyddu Signalau Ardal Casnewydd. Rydym yn croesawu hyn, ond hoffem nodi pwysigrwydd sicrhau bod y plattform hwn yn medru derbyn trenau *inter-city* er mwyn cynnal y gallu i dderbyn y trenau hyn ar adegau pan fydd amharu ar y gwasanaeth.

Dylid nodi bod gorlenwi trenau yn dal yn broblem yng nghyswllt gwasanaethau cymudwyr sy'n gwasanaethu Cyffordd Twnel Hafren. Er enghraifft, mae Grŵp Gweithredu Twnel Hafren yn nodi problemau arbennig ar y daith i Bristol Temple Meads sy'n ymadael am 07.55:

"Gyda hanner cant neu fwy o gymudwyr yn ymuno â'r gwasanaeth yng Nghyffordd Twnel Hafren ni fu un wythnos eleni (heb) ddiwrnod (pan) na chyrhaeddodd y trên yn llawn eisoes, gyda phobl yn sefyll³⁵."

Opsiwn 13B – Gwasanaeth bob awr o Gaerdydd i Cheltenham

Mae Passenger Focus o'r farn y dylai'r opsiwn o gynyddu amlder gwasanaethau rhwng Caerdydd a Cheltenham gael ei gynnwys yn yr RUS, a'i weithredu mor gyflym ag y mae adnoddau'n caniatáu. Nid yw'r patrwm presennol o wasanaethau gyda nifer o fylchau dwy awr rhwng trenau ar hyd y dydd yn annog teithwyr i'w defnyddio, yn enwedig ar gyfer cymudo.

Nodwyd pwysigrwydd gwella amlder y gwasanaethau ar y llwybr hwn gan nifer o randdeiliaid rhanbarthol, a thystiwyd i hynny yng Nghynllun Gofodol Cymru ar gyfer De-ddwyrain Cymru. Mae'r strategaeth hon yn nodi Cas-gwent fel un o 14 anheddiad allweddol sy'n gysylltiedig â Chaerdydd/Casnewydd. Yn ôl y cynllun gofodol, dylai pob anheddiad o'r fath gael eu cysylltu â Chaerdydd neu Gasnewydd gan gludiant gyhoeddus addas capasiti uchel, sy'n rhedeg o leiaf bedair gwaith yr awr yn ystod y diwrnod gwaith arferol, fel bod teithwyr yn ddigon hyderus i 'gyrraedd a theithio'. Dylid nodi hefyd y gellid dadlau mai Sir Fynwy sydd â'r ddarpariaeth wannaf o ran

³⁵ Ymateb Grŵp Gweithredu Twnel Hafren i'r RUS, dyddiedig 24 Gorffennaf 2008

mynediad i gyfleusterau ar gludiant cyhoeddus o blith holl awdurdodau unedol Deddwyrain Cymru, gan fod ganddi 19 o wardiau ar y rhestr o'r 40 ward sydd â'r gwasanaeth gwaelaf.

Bydd gwasanaethau amlach ar y llwybr hwn nid yn unig yn gwella mynediad teithwyr i Gasnewydd a Chaerdydd, ond hefyd i Fryste. Bryste yw'r cyrchfan mwyaf poblogaidd eisoes ymhlith teithwyr o Gyffordd Twnel Hafren, felly gellid disgwyl iddo fod yr un mor ddeniadol i bobl sy'n defnyddio gorsafedd gerllaw megis Cil-y-coed a Chas-gwent.

Dangoswyd y galw cudd ar y lein hon yn amlwg yn ystod 2008 gan y cynnydd o 23% yn y defnydd o wasanaethau Trenau Arriva Cymru ar y llwybr yn sgîl effeithiau deublyg estyn gwasanaethau o Gaerloyw i Cheltenham a'r gwaith ar ffordd yr A40/A48 wrth nesáu at Gaerloyw. Sylwodd Grŵp Gweithredu Twnel Hafren fod nifer y bobl a oedd yn defnyddio gorsaf Lydney, er enghraifft, wedi dyblu rhwng Mai a Gorffennaf 2008, ac o ganlyniad bod y prif faes parcio a'r maes parcio ychwanegol yn llawn (rhyw 180 o gerbydau).

Opsiwn 13C – Gorsaf newydd yn Llanwern

Mae Passenger Focus yn cefnogi'r opsiwn o adeiladu gorsaf newydd yn Llanwern i wasanaethu ardal newydd bwysig o dai. Byddai'r opsiwn hwn yn apelio'n arbennig i deithwyr petai hefyd yn elwa o gynnydd yn amllder y gwasanaethau rhwng Caerdydd a Cheltenham, fel y cynigiwyd yn Opsiwn 13B. Rydym yn nodi bod yr RUS yn dweud y byddai'r orsaf yn cael ei hadeiladu ar y Leiniau Cefn arafach yn hytrach na'r Prif Leiniau. O safbwynt teithwyr, byddai'n amlwg yn well adeiladu'r orsaf ar y Prif Leiniau i ganiatáu mynediad i fwy o wasanaethau os oes modd.

Opsiwn 13D – Datblygu lein Glyn Ebwy ymhellach

Mae Passenger Focus yn cefnogi datblygiad pellach lein Glyn Ebwy i ddarparu gwasanaethau uniongyrchol i Gasnewydd. Mae cyfnod cyntaf y cynllun hwn wedi rhagori ar y disgwyliadau o ran y galw, ac mae gan randdeiliaid a theithwyr gryn ddiddordeb yn ei ddatblygu ymhellach.

Rydym yn nodi bod gwaith SEWTA ar gyfnod 2 Glyn Ebwy wedi ystyried opsiynau a fyddai'n estyn gwasanaethau Casnewydd i gyrchfannau megis Cas-gwent neu'r Fenni, a allai oresgyn y problemau a nodwyd yng nghyswllt oedi gormodol rhwng amser cyrraedd ac ymadael gwasanaethau yng ngorsaf Casnewydd. Hoffem weld synergeddau tebyg i hyn yn cael eu hystyried wrth i'r opsiwn hwn gael ei ddatblygu ymhellach.

Opsiwn 13E – Trenau ychwanegol rhwng Caerdydd Canolog a Maesteg

Hoffai Passenger Focus weld yr opsiwn o gynyddu amllder gwasanaethau trên rhwng Caerdydd Canolog a Maesteg yn cael ei gynnwys yn yr RUS terfynol. Mae gwella amllder gwasanaethau rhwng Caerdydd Canolog a Maesteg wedi bod yn

broiect blaenoriaeth yn strategaeth reilffordd SEWTA ers cryn amser ac mae'n cynnig manteision amlwg i deithwyr.

Opsiwn 13F – Diwygio gwasanaethau ar lein Abertawe

Mae Passenger Focus yn croesawu'r sylw a roddir i wella darpariaeth gwasanaethau ar lein Abertawe sy'n gwasanaethu'r gorsafoedd lleol rhwng Abertawe a Phen-y-bont ar Ogwr. Byddai'r posibilrwydd o ddyblu'r gwasanaethau o'r gorsafoedd hyn yn amlwg o fudd i deithwyr, ond rydym yn nodi mai anfantais hynny fyddai colli gwasanaethau trwodd i Gaerdydd. Dengys ymchwil fod teithwyr yn amlwg yn ffafrio gwasanaethau uniongyrchol yn hytrach na theithiau lle maent yn gorfod newid, a chan fod Caerdydd yn debygol iawn o fod ymhlith y cyrchfannau mwyaf poblogaidd ar gyfer pobl sy'n teithio o'r gorsafoedd hyn, gallai colli mynediad uniongyrchol i brifddinas Cymru olygu bod pobl gryn dipyn yn llai awyddus i deithio o'r gorsafoedd hyn. Ar hyn o bryd rydym yn cefnogi datblygiad yr opsiwn hwn yn amodol, cyhyd â bod gwaith pellach yn cael ei wneud gyda theithwyr i ddeall eu barn ar y cydbwysedd rhwng y manteision a'r anfantais yn well.

6.2 Llwybr 14, De a Chanolbarth Cymru a'r Gororau

Opsiwn 14A Patrwm gwasanaethau trenau Gorllewin Cymru

Mae drafft yr RUS yn amlinellu'r ffaith nad yw gwasanaethau trenau yng Ngorllewin Cymru wedi'u dosbarthu cystal â phosib, a bod cyfyngu ar y patrymau galw oherwydd darn o drac sengl rhwng y Cocyd a'r Dyffryn ar brif lein De Cymru. Dengys ymchwil Passenger Focus fod y cyfyngiadau hyn i'w gweld yn y sgoriau boddhad teithwyr cymharol isel am brif nodwedddion teithiau, gan gynnwys prydlondeb/dibynadwyedd ac amlder y gwasanaeth. O ganlyniad, dylid annog ymdrechion i fynd i'r afael â'r cyfyngiadau hyn.

Canfu ein harolwg³⁶ o 610 o deithwyr ar y llwybr rhwng Abertawe a Hendy-gwyn mai dim ond 47% o'r bobl a gafodd gyfweiliad oedd yn fodlon ar amlder y trenau ar y llwybr hwn, o'i gymharu ag 80% yn achos rhwydwaith cyfan Trenau Arriva Cymru. Mae'r diffyg patrwm yn y bylchau rhwng gwasanaethau yn debygol o fod yn cyfrannu at y lefel isel hon o foddhad.

Tabl 6.1 Sgoriau boddhad dethol ar gyfer Gorllewin Cymru

	Arolwg Gorllewin Cymru: Disgwyliadau cyn y Daith	Arolwg Gorllewin Cymru: Boddhad o ran y Daith	ATC rhwydwaith TAC (Gwanwyn 2008): Boddhad o ran y Daith	ATC rhwydwaith Prydain (Gwanwyn 2008): Boddhad o ran y Daith
Amlder y trenau ar y llwybr	49%	47%	80%	75%
Prydlondeb/dibynadwyedd y trên	69%	68%	83%	79%
Boddhad cyffredinol	74%	70%	83%	80%

Mae prydlondeb a dibynadwyedd hefyd yn destun pryder i deithwyr ar wasanaethau Gorllewin Cymru, gan mai dim ond 68% o'r bobl yn yr arolwg a ddywedodd eu bod yn fodlon ar yr agweddau hynny ar eu taith, o'u cymharu ag 83% ar draws holl rhwydwaith Trenau Arriva Cymru.

Mae drafft yr RUS hefyd yn nodi effaith 'ddilynol' bosib oedi yng ngwasanaethau Gorllewin Cymru ar gysylltiadau â gwasanaethau pellter hir i'r dwyrain o Abertawe. Mae ein hymchwil yn cadarnhau pwysigrwydd y gwasanaethau rheilffordd hyn i deithwyr yn y rhanbarth. Yn wir, mae diddordeb cryf mewn gwasanaethau uniongyrchol i gyrchfannau o'r fath, gyda 78% o'r ymatebwyr yn dweud y byddent yn defnyddio gwasanaethau felly i Gaerdydd, 68% i Lundain a 48% i Fryste.

Cefnogir canfyddiadau ein hymchwil gan dystiolaeth nifer o randdeiliaid eraill. Nododd Pwyllgor Cynulliad Cenedlaethol Cymru ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella

³⁶ ibid. troednodyn 6.

Gwasanaethau i Deithwyr, er enghraifft, y gwaith ar y seilwaith rhwng y Cocyd a'r Dyffryn, a gwasanaethau gwell yng Ngorllewin Cymru, fel dau o blith wyth cynllun blaenoriaeth yn ei adroddiad ym mis Mehefin 2006. O ganlyniad, **mae Passenger Focus yn cefnogi ailsefydlu trac dwbl rhwng y Cocyd a'r Dyffryn cyn gynted â phosib.**

Opsiwn 14B Gwasanaethau trenau yng Ngorllewin Cymru (i'r gorllewin o Gaerfyrddin) ac ar lein Calon Cymru

Fel y nodwyd wrth drafod Opsiwn 14A uchod, mae ein hymchwil ddiweddar³⁷ wedi dangos bod boddhad teithwyr o ran amllder y gwasanaeth ar y brif lein i'r gorllewin o Abertawe yn isel iawn, sef 47%. Pan ofynnwyd iddynt pa mor aml roedden nhw'n teimlo y dylai trenau redeg ar y llwybr hwn, dywedodd 43% o'r teithwyr y dylent redeg bob 30 munud yn ystod oriau brig dyddiau'r wythnos, gyda 40% arall yn dweud y dylent redeg o leiaf bob awr yn ystod y cyfnodau hyn.

Mae cynyddu amllder gwasanaeth ym mhen mwyaf gorllewinol Prif Lein De Cymru yn cyd-fynd â strategaeth Consortiwm Trafnidiaeth Integredig De-orllewin Cymru (SWITCH), ac fel y nodwyd uchod, pennwyd hynny fel cynllun blaenoriaeth gan Bwyllgor Cynulliad Cenedlaethol Cymru ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella Gwasanaethau i Deithwyr. **Mae Passenger Focus ar hyn o bryd yn rhan o weithgor a gynullwyd gan SWITCH i flaenoriaethu gwelliannau i'r gwasanaethau rheilffordd i'r gorllewin o Abertawe, a hoffem weld canlyniadau'r gwaith hwn yn cael eu cynnwys yn RUS terfynol Cymru.**

Yng nghyswllt Lein Calon Cymru, mae Passenger Focus o'r farn bod gan y lein rôl bwysig iawn i'w chwarae o ran cynhwysiad cymdeithasol a datblygiad economaidd mewn ardal wledig yng Nghymru lle mae'r opsiynau cludiant cyhoeddus yn gymharol gyfyngedig. Mae darpariaeth bresennol y gwasanaeth yn methu â gwasanaethu llawer o ddefnyddwyr posib y lein, a hoffem ei gweld yn cael ei datblygu ymhellach. Cefnogir ein safbwynt gan nifer o randdeiliaid pwysig eraill, a cheir tystiolaeth o hynny hefyd yn y ffaith bod Pwyllgor Cynulliad Cenedlaethol Cymru ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella Gwasanaethau i Deithwyr wedi'i nodi fel prosiect blaenoriaeth.

Opsiwn 14C Lleihau'r amser teithio a gwella amllder gwasanaethau rhwng Gogledd a De Cymru, a Manceinion a De Cymru

Mae Passenger Focus yn cefnogi'n llawn yr ymdrechion i leihau'r amser teithio a gwella amllder gwasanaethau rhwng Gogledd a De Cymru, a hefyd rhwng Manceinion a De Cymru. Mae ein hymchwil yn dangos bod llawer o alw gan deithwyr ar y ddau lwybr hwn am y gwelliannau hyn.

Cynhaliodd Passenger Focus arolwg o 665 o bobl a oedd yn teithio'n bell ar lein y Gororau, gan gynnwys 145 a oedd yn teithio rhwng gorsafoedd yng Ngogledd a De Cymru. Dywedodd dros ddau draean o'r cyfanswm (67%) y byddai'n well ganddynt gael taith gyflymach na thrên oedd yn galw mewn mwy o orsafoedd. Fodd bynnag,

³⁷ ibid. troednodyn 6.

dywedodd mwyafrif y teithwyr (62%) y byddai angen lleihau'r amser teithio'n sylweddol, gan 30 munud neu fwy, i wneud gwahaniaeth gwerth chweil i'w taith gyfredol. Roedd cynyddu amllder y teithiau hefyd yn boblogaidd, gyda 32% o'r ymatebwyr yn dweud eu bod yn credu y dylai gwasanaethau redeg bob 30 munud, a 10% arall yn dweud y dylent redeg bob 45 munud yn ystod oriau brig dyddiau'r wythnos.

Roedd y galw am wasanaethau cyflymach ac amlach hyd yn oed yn fwy amlwg wrth edrych yn benodol ar y rhai oedd yn teithio'n bell rhwng Gogledd a De Cymru. Ar y llwybr hwnnw, dywedodd 83% o'r teithwyr y byddai'n well ganddynt daith gyflymach na threnau oedd yn galw ym mhob gorsaf. Mae'n werth nodi, fodd bynnag, bod teithwyr yn teimlo y byddai angen lleihau'r amser teithio'n sylweddol i wneud gwahaniaeth. Dim ond 2% sy'n dweud y byddai arbed 10 munud o'u taith hir yn arwyddocaol, tra byddai 11% arall yn teimlo bod arbed 20 munud yn werth chweil – mewn cyferbyniad mae 35% yn awyddus i arbed 30 munud a 37% am arbed dros 30 munud. Byddai teithwyr ar y llwybr hwn hefyd yn hoffi gweld cynnydd yn amllder y teithiau, gydag 85% yn dweud y dylai'r gwasanaeth redeg bob awr o leiaf yn ystod oriau brig dyddiau'r wythnos.

Tabl 6.2 Gofynion teithwyr o ran amllder gwasanaethau trên ar lein y Gororau

	Oriau brig dyddiau'r wythnos	Oriau heblaw'r brig yn yr wythnos	Dydd Sadwrn	Dydd Sul
Bob 30 munud	17%	5%	5%	1%
Bob 45 munud	8%	5%	5%	3%
Bob awr	60%	46%	41%	34%
Yn llai aml	5%	21%	23%	36%
Dim ateb	10%	24%	26%	26%

Mae'r coch yn amlygu'r ymatebion mwyaf cyffredin yn y categorïau hynny

Mae diddordeb gan deithwyr hefyd mewn gweld gwelliannau i'r cyfleusterau ar y trên ar deithiau hirbell o Ogledd i Dde Cymru er mwyn gwella'r posibilïadau o ran gwaith ac adloniant. Dywedodd cyfanswm o 35% o'r ymatebwyr fod ganddynt ddiddordeb mewn adran dosbarth cyntaf/busnes ar wahân, a'u bod yn barod i dalu pris uwch am hynny. Yn yr un modd, dywedodd 66% fod ganddynt ddiddordeb mewn pwyntiau trydan, fel bod modd iddynt ddefnyddio cyfarpar electronig megis gliniaduron, tra bod gan 53% ddiddordeb mewn medru cyrchu gwasanaeth rhyngwyd di-wifr wrth deithio. Tanlinellwyd pwysigrwydd darparu ar gyfer y gwasanaethau hirbell hyn hefyd gan y ffaith bod 73% o'r ymatebwyr yn dweud eu bod yn prynu lluniaeth o leiaf hanner yr amser wrth deithio, ac roedd gan 54% ddiddordeb mewn gallu prynu bwyd poeth ar y trên.

Mae ymchwil Passenger Focus yn tanlinellu bod gan deithwyr gryn ddiddordeb mewn datblygu gwasanaethau rheilffordd hirbell rhwng Gogledd a De Cymru ymhellach, yn ogystal â rhwng De Cymru a Manceinion. Byddem yn croesawu datblygu gwelliannau seilwaith er mwyn caniatáu teithiau cyflymach a

gwasanaethau amlach cyn gynted â phosib. Byddem hefyd yn hoffi gweld gwelliannau i'r cyfleusterau sydd ar gael ar y trên i'r teithwyr sy'n defnyddio'r llwybrau hyn.

Opsiwn 14D Gwasanaethau trên ychwanegol sy'n aros rhwng Caerdydd a'r Fenni

Hoffai Passenger Focus weld cynnwys opsiwn yn yr RUS sy'n cynnig gwasanaethau amlach rhwng y Fenni a Chaerdydd. Fel yn achos Cas-gwent (fel yr amlinellwyd uchod wrth drafod Opsiwn 13B), mae'r Fenni'n un o 14 anheddiad allweddol cysylltiedig â Chaerdydd/Chasnewydd a nodwyd yng Nghynllun Gofodol Cymru ar gyfer y De-ddwyrain. Yn ôl y cynllun gofodol, dylai pob anheddiad o'r fath gael ei gysylltu â Chaerdydd neu Gasnewydd gan gludiant cyhoeddus addas capasiti uchel, a fyddai'n rhedeg o leiaf bedair gwaith yr awr yn ystod y diwrnod gwaith arferol, fel bod teithwyr yn hyderus i 'gyrraedd a theithio'.

Dylid nodi hefyd y byddai angen i welliant yn amlder y gwasanaethau i'r Fenni fynd law yn llaw ag ehangu'r ddarpariaeth barcio yn yr orsaf, gan fod prinder lleoedd yno'n barod.

Opsiwn 14E Gwasanaethau trên ychwanegol rhwng Amwythig a Crewe

Dengys Tabl 6.3 sut mae defnydd o'r gorsafoedd rhwng Crewe ac Amwythig wedi newid rhwng 2004/5 a 2006/7. Mae'n amlwg bod y defnydd o'r tair gorsaf "ar gais" - Wrenbury, Prees a Yorton, yn isel iawn. Mae'r defnydd dyddiol cyfartalog ohonynt yn cynnwys rhyw 9 - 12 o deithwyr y dydd bob ffordd, heb arwydd o dwf. O blith y tair gorsaf arall, lle mae trenau rhwng Manceinion a De Cymru yn aros yn ystod yr oriau brig, gwelwyd twf da iawn yn Nantwich a Whitchurch. Mae posibilrwydd cryf y ceir twf yn y tair gorsaf honno fel ei gilydd.

Tabl 6.3³⁸ Nifer y teithwyr yn y gorsafoedd rhwng Amwythig a Crewe

Gorsaf	Nifer y teithwyr			newid 05-06	newid 06-07	newid 05-07
	2004/5	2005/6	2006/7			
Nantwich	46,997	50,320	57,990	7.07%	15.24%	23.39%
Wrenbury	7,746	9,176	7,783	18.46%	-15.18%	0.05%
Whitchurch	65,867	75,958	85,490	15.32%	12.55%	29.79%
Prees	6,177	5,977	5,573	-3.24%	-6.76%	-9.78%
Wem	84,216	86,232	82,518	2.39%	-4.31%	-2.02%
Yorton	5,749	5,342	5,885	-7.08%	9.23%	2.37%

Cynhaliodd Passenger Focus arolwg o'r³⁹ teithwyr ar drenau rhwng De Cymru a Manceinion/Caerdydd, gan holi cwestiynau penodol ynghylch nifer yr arosfannau a hyd y daith. Dywedodd 83% o'r teithwyr a gafodd gyfweiliad eu bod yn ffafrio teithiau

³⁸ ibid. troednodyn 28

³⁹ ibid. troednodyn 6

cyflymach, gyda 72% ohonynt (60% o bawb a gafodd gyfweliad) yn dweud y byddai angen lleihau'r amser teithio gan 30 munud neu fwy i wneud gwahaniaeth; mae'n amlwg y gallai arosfannau ychwanegol leihau atyniad y gwasanaeth presennol. Mae hefyd yn amlwg na fyddai'n debygol y byddai swm y traffig ychwanegol a gynhyrchied yn cyfiawnhau rhedeg trên oedd yn galw yn y gorsafoedd rhwng Crewe ac Amwythig bob awr.

O ystyried bod angen sicrhau taith gyflymach i lawer o deithwyr pellter hir (gweler opsiwn 14C), a'r cyfleoedd posib i weld twf yn Nantwich, Whitchurch a Wem, mae Passenger Focus yn awgrymu y byddai'n werth edrych ar yr opsiwn o redeg trenau ychwanegol rhwng Henffordd a Crewe, a fyddai'n galw ym mhob gorsaf rhwng Henffordd ac Amwythig. Byddai hynny'n golygu bod modd i'r trenau presennol hepgor rhai arosfannau, ac felly leihau eu hamser teithio, gan ddarparu mwy o le ar gyfer teithwyr pell ar yr un pryd, a diwallu gofynion teithwyr a rhanddeiliaid o ran gwasanaethau ychwanegol yn Wem, Whitchurch a Nantwich.

Opsiwn 14F Lein y Cambrian (amrywiol)

Mae Passenger Focus yn cefnogi'n llawn ymdrechion i wella perfformiad llwybrau sylfaenol ar Brif Lein y Cambrian, yn ogystal â chynyddu amllder y gwasanaeth i bob awr. Mae'r ddwy fenter hon yn ddyheadau hir dymor i deithwyr, ac mae lefel gyfredol y ddarpariaeth yn cynhyrchu cryn nifer o gwynion.

Mae ein harolwg ⁴⁰ o 829 o deithwyr ar y llwybr rhwng Amwythig a Machynlleth yn datgelu lefel yr anfodddad hwn. Nifer y teithwyr sy'n fodlon ar amllder y gwasanaethau ar Brif Lein y Cambrian yw 41% yn unig, o'i gymharu ag 80% yn achos holl rwydwaith Trenau Arriva Cymru. Yn yr un modd, mae boddhad o ran prydlondeb/dibynadwyedd y llwybr yn 62%, sydd eto'n is o lawer na'r sgôr o 83% ar gyfer holl rwydwaith TAC. O ganlyniad i'r lefelau boddhad isel hyn ar gyfer nodweddion allweddol y gwasanaeth, mae'r boddhad cyffredinol o ran teithiau ar y Cambrian (71%) yn drawiadol is nag ar gyfer rhwydwaith TAC yn gyffredinol (83%) a ffigur cyffredinol Prydain (80%).

Yn ogystal â lefelau isel o foddhad o ran eu profiad teithio ym meysydd gwasanaeth allweddol amllder a phrydlondeb/dibynadwyedd, mae gan deithwyr sy'n defnyddio Prif Lein y Cambrian hefyd ddisgwyliadau isel, hyd yn oed cyn teithio, ynghylch y gwasanaeth y byddant yn ei dderbyn yn y meysydd hyn. Yn wir, mae'r disgwyliadau o ran lefel foddhaol o wasanaeth yng nghyd-destun amllder (40%) a phrydlondeb/dibynadwyedd (51%) hyd yn oed yn is na'r boddhad ar ôl teithio. Gellir disgwyl i'r canfyddiadau negyddol hyn ynghylch ansawdd y gwasanaeth gael effaith ar enw da'r lein ac, yn sgîl hynny, ar awydd pobl i'w defnyddio.

Tabl 6.4 Sgoriau boddhad dethol ar gyfer Lein y Cambrian

	Arolwg y Cambrian:	Arolwg y Cambrian:	ATC Rhwydwaith	ATC Rhwydwaith
--	--------------------	--------------------	----------------	----------------

⁴⁰ *ibid.* troednodyn 6.

	Disgwyliadau cyn teithio	Bodddhad o ran y daith	TAC (Gwanwyn 2008): Bodddhad o ran y daith	Prydain (Gwanwyn 2008): Bodddhad o ran y daith
Amllder y trenau ar y llwybr	40%	41%	80%	75%
Prydlondeb/dibynadwyedd y trêen	51%	62%	83%	79%
Bodddhad cyffredinol	70%	71%	83%	80%

Cafwyd tystiolaeth bellach o'r angen am wella amllder a phrydlondeb gwasanaethau Prif Lein y Cambrian trwy ofyn i deithwyr pa ffactor unigol (os o gwbl) oedd yn cyfyngu fwyaf ar eu defnydd o'r lein. Ynghyd â chost y tocyn trêen (16%), amllder (15%), prydlondeb/dibynadwyedd (11%), a'r nifer llai o drenau ar ddydd Sul (10%) oedd y prif ffactorau cyfyngol.

Pan ofynnwyd iddynt pa mor aml yr hoffent i'r gwasanaeth redeg ar y lein, dywedodd 61% o deithwyr yr hoffent weld trenau yn rhedeg bob awr yn ystod oriau brig dyddiau'r wythnos, ac roedd 14% arall yn dymuno cael trenau o leiaf bob 90 munud.

Unwaith eto, nodwn fod galluogi gwasanaethau bob awr ar Lein y Cambrian yn un o'r prosiectau blaenoriaeth a bennwyd gan Bwyllgor Cynulliad Cenedlaethol Cymru ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella Gwasanaethau i Deithwyr.

Mae'n eglur o'n hymchwil gyda theithwyr bod galw am welliannau ar Brif Lein y Cambrian – ac ategir hynny gan y nifer cynyddol o ddefnyddwyr. **Mae Passenger Focus yn croesawu'r buddsoddiad cyfredol yn y seilwaith ac fe hoffai weld ymrwymiad yn awr i gyflwyno gwasanaeth bob awr ar y lein.**

6.3 Llwybr 15, Cymoedd De Cymru

Opsiynau 15A-15F

Bu cryn fuddsoddi yn rhwydwaith y Cymoedd yn ystod y blynyddoedd diwethaf, a gwelwyd twf amlwg yn nifer y teithwyr yn sgîl hynny, yn aml dros 10% y flwyddyn ar rai leiniau.

Serch hynny, mae ein hymchwil⁴¹ yn datgelu bod teithwyr yn teimlo y dylid datblygu'r rhwydwaith ymhellach ac nad yw eto'n bodloni eu disgwyliadau mewn meysydd allweddol megis amlder a phrydlondeb. Datgelodd ein harolwg o 528 o bobl ar draws rhwydwaith Leiniau'r Cymoedd mai dim ond 53% o'r teithwyr oedd yn fodlon ar amlder y gwasanaethau ar eu llwybr, sy'n awgrymu eu bod yn disgwyl gwasanaethau 'cyrraedd a theithio', dull metro. Er bod rhai rhannau o Leiniau'r Cymoedd eisoes yn derbyn gwasanaeth sy'n rhedeg bron mor aml â hyn (e.e. Pontypridd, Caerffili), dim ond un neu ddau drên yr awr sydd ar gael mewn llawer o orsafoedd eraill ar hyn o bryd. Yn yr un modd mae'r boddhad o ran prydlondeb/dibynadwyedd (61%) yn arwydd o'r angen am barhau i sicrhau gwelliannau yn y maes hwn, ac mae'r sgoriau isel iawn ar gyfer cysylltiadau â mathau eraill o drafnidiaeth (33%) yn dangos bod angen gwneud rhagor o waith yng nghyswllt integreiddio trafndiaeth.

Tabl 6.5 Sgoriau boddhad dethol ar gyfer Leiniau'r Cymoedd

	Arolwg y Cymoedd		ATC rhwydwaith TAC (Gwanwyn 2008)	ATC rhwydwaith Prydain (Gwanwyn 2008)
	Disgwyliadau cyn teithio	Boddhad o ran y daith	Boddhad o ran y daith	Boddhad o ran y daith
Amlder y trenau ar y llwybr	57%	53%	80%	75%
Prydlondeb/dibynadwyedd y trên	63%	61%	83%	79%
Cysylltiadau â mathau eraill o gludiant cyhoeddus	34%	33%	59%	72%
Boddhad cyffredinol	68%	64%	83%	80%

Opsiwn 15A – Coridor Bro Taf

⁴¹ ibid. troednodyn 6.

Er ein bod wedi nodi ein hawydd am weld amllder gwasanaethau'n gwella, rydym yn flin ein bod yn gorfod cytuno nad yw'r opsiwn tymor byr o ddarparu mwy o gapasiti ar goridor Bro Taf trwy redeg gwasanaethau ychwanegol ar Lein y Ddinas yn werth ei ddatblygu. Fel y nodwyd yn nrafft yr RUS, ni fyddai'r opsiwn hwn yn cynnwys rhai o'r arosfannau mwyaf poblogaidd i deithwyr (Llandaf, Cathays), ac felly byddai'r manteision yn gyfyngedig.

Opsiwn 15B – Coridor Bro Morgannwg

Mae twf ym Mro Morgannwg wedi rhagori ar y disgwyliadau ers yr ailagoriad yn 2005. Gyda chynlluniau ar gyfer twf cyflogaeth yn RAF St Athan, a galw am ddarpariaeth well o ran cludiant cyhoeddus i Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd, mae Passenger Focus o'r farn y dylai cynyddu amllder gwasanaethau ar y lein hon gael ei ddatblygu yn yr RUS.

Opsiwn 15C – Coridor Taf

Mae Passenger Focus yn falch o weld y cynllun gwella amllder yn symud ymlaen ym Merthyr, ac mae'n edrych ymlaen at ei weld yn cael ei gwblhau cyn gynted â phosib.

Opsiwn 15D – Cynyddu amllder gwasanaethau ar goridor Rhymni

Mae Passenger Focus yn cefnogi'r cynnig i ddefnyddio'r cyfle a ddaeth yn sgîl rhaglen Adnewyddu Signalau Ardal Caerdydd i ddatblygu'r isadeiledd angenrheidiol i gynnis gwasanaeth amlach i'r gogledd o Fargoed.

Opsiwn 15E – Gorsaf newydd yn Energlyn

Rydym yn croesawu'r ymrwymiad i ddarparu gorsaf newydd yn Energlyn yng Nghwm Rhymni er mwyn darparu ar gyfer twf y boblogaeth yn yr ardal.

Opsiwn 15F – Twf tymor hir

Fel y nodwyd uchod, gwelwyd twf yn leiniau'r Cymoedd yn y blynyddoedd diwethaf, ond mae teithwyr yn disgwyl gwasanaethau amlach. Mae Passenger Focus yn croesawu'r ymrwymiad i ddatblygu capasiti'r coridor canolog rhwng Caerdydd Heol y Frenhines a Chyffordd Cogan fel bod modd rhedeg 16 trên yr awr a chydabod yr angen am sicrhau cymaint o synergedd â phosib drwy brosiectau megis rhaglen Adnewyddu Signalau Ardal Caerdydd. O ystyried cymhlethdod a chost y cynllun hwn, mae'n hanfodol gwneud pob ymdrech i nodi a sicrhau'r ystod lawn o gynlluniau ariannu allanol a allai fod ar gael.

6.4 Llwybr 22, Gogledd Cymru a'r Gororau

Opsiwn 22A Uwchraddio'r gwasanaeth o Wrecsam i Bidston yn sylweddol

Mae disgwyliadau rhanddeiliaid gan lein y "Gororau" yn uchel, ac maent wedi defnyddio ymgynghoriaethau i lunio adroddiadau arni; ym mis Mawrth 2006 cyflwynodd Faber Maunsell eu hastudiaeth hwy ar y lein a'r posibiladau o ran ei datblygu fel rhan o Bartneriaeth y Gororau. Ym mis Hydref 2007 beirniadwyd Llywodraeth Cynulliad Cymru am beidio â symud ymlaen gyda chynlluniau i drydaneiddio'r lein. Ym mis Mawrth 2008 cyfarfu Gweinidog Trafnidiaeth y Cynulliad â phrif weithredwr Merseytravel i drafod y camau diweddaraf at gyflawni'r dyheadau ar gyfer y lein. Er gwaethaf costau trydaneiddio a oedd lawer yn uwch na'r disgwyl, yr ymddangosai eu bod yn golygu nad oedd y cynllun o fewn cyrraedd, dengys adroddiadau diweddar⁴² fod Merseytravel bellach yn ystyried trydaneiddio'r lein uwchben.

Fodd bynnag, mae grwpiau lleol megis Cymdeithas Defnyddwyr Rheilffordd Wrecsam-Birkenhead a Phartneriaeth Reilffordd Lein y Gororau'n mynd ati i hyrwyddo'r lein, er gwaethaf anawsterau hyrwyddo gwasanaeth trên sydd â diffygion cynhenid. Mae'r amserau troi lleiaf yn y ddau derminus (yn nodweddiadol dwy funud yn Wrecsam Canolog, a thair yn Bidston) yn golygu bod angen i drenau ddod i ben eu taith yn fynych cyn cyrraedd eu cyrchfan, fel bod modd iddynt ddychwelyd yn brydlon ar gyfer y daith nesaf. Mae'r gwasanaeth trên bob awr yn ddefnyddiol ar gyfer teithwyr, ond mae ei redeg ag adnoddau sydd o'r braidd yn ddigonol yn gynllun sydd bron yn sicr o fethu.

Mae'n amlwg bod angen gwelliant. Mae cynlluniau hefyd ar gyfer gorsafoedd ychwanegol, a fyddai'n golygu bod cynnal gwasanaeth bob awr yn amhosib. Dywedwyd mai amhosib hefyd yw'r costau diweddaraf a gafwyd ar gyfer yr opsiwn a ffafrir, sef trydaneiddio'r lein a'i gweithredu fel rhan o'r rhwydwaith Merseyrail, gyda'r ffaith bod trenau trwodd i Lerpwl yn fantais fawr i deithwyr. Yr opsiwn gorau fyddai trydaneiddio'r lein gyfan, ond petai'r costau'n golygu mai dim ond mor bell â Shotton y byddai'r trydaneiddio'n digwydd, byddai llawer o fanteision yn dal yn bosib, yn bennaf gwasanaethau trwodd rhwng gorsafoedd y Wirral a Lerpwl, gwasanaethau amlach ar ddwy ran y llwybr ac amserlen gadarn. Byddai'r trefniadau newid i lein Gogledd Cymru yn Shotton (Opsiwn 22B yr RUS) hefyd yn gwella.

Un bwloch a nodwyd hyd yma yn RUS Glannau Merswy yw'r diffyg amserau teithio cyflym rhwng Lerpwl a Chaer trwy Hooton. Mae un opsiwn yn awgrymu ychwanegu trenau at y llwybr hwnnw, er mwyn caniatáu cyfuniad o wasanaethau sy'n aros a rhai cyflym, gan gynyddu nifer y trenau sy'n rhedeg o amgylch y "Loop" yn Lerpwl, a pheri ei bod hi'n anoddach darparu llwybrau ar gyfer trenau sy'n dod o lein y Gororau. Oherwydd natur y cysylltiad rhwng y lein hon a Merseyrail bydd yn rhaid i unrhyw

⁴² Er enghraifft, *Modern Railways*, Gorffennaf 2008, tud. 60.

benderfyniad terfynol gael ei wneud ochr yn ochr â'r cynlluniau ar gyfer y rhwydwaith hwnnw yn RUS Glannau Merswy.

Serch hynny, mae Passenger Focus yn credu na ddylai teithwyr ar lein y Gororau orfod aros blynyddoedd am welliannau i'w gwasanaeth trenau, ac rydym yn annog pawb sy'n ymwneud â rhedeg a chynnal y lein i weithredu gyda'i gilydd nawr i ddatblygu gwelliannau fforddiadwy y gellir eu rhoi ar waith yn gyflym ar gyfer rhai sy'n teithio o Wrecsam.

Opsiwn 22B Cysylltedd yn Shotton

Mae gwella'r gyfnewidfa yn Shotton, rhwng yr orsaf lefel uchel ar y lein o Wrecsam i Bidston a'r orsaf lefel isel ar y lein o Gaer i Gaerdybi, yn flaenoriaeth i lawer o randdeiliaid⁴³. Gan nad oes ond gwasanaeth sylfaenol bob awr ar y ddau lwybr trwy Shotton, mae'n amhosib trefnu cysylltiadau agos ar gyfer pob un o'r pedwar cyfeiriad posib – hyd yn oed petai modd llunio amserlen reilffordd yr ardal o amgylch anghenion Shotton.

Byddai cysylltiadau gwell ar gael petai gwasanaeth amlach ar lein y "Gororau", sy'n derbyn sylw yn opsiwn 22A. Yn yr un modd, byddai'r sefyllfa'n gwella petai gwasanaethau Shotton yn rhedeg yn amlach ar brif lein Gogledd Cymru. Mae'r drafft o Strategaeth Reilffyrdd Ranbarthol Taith yn gofyn bod y ddau lwybr yn derbyn gwasanaeth amlach.

Mae'n amlwg na ellir cyflawni'r cysylltedd gorau posib o ran cysylltiadau da rhwng trenau ar y ddau lwybr ond trwy sicrhau gwasanaethau amlach ar y ddau lwybr yn Shotton. Fodd bynnag, hyd yn oed heb gynyddu amlder, gellid darparu gwell cysylltiadau trwy newid amser y trenau ar lein y Gororau. Yn amodol ar gynnal cysylltiadau da gyda Merseyrail yn Bidston, mae trenau ar y lein yn annibynnol, a gellid newid eu hamserau i sicrhau cysylltiadau gwell yn Shotton.

Mae'r cysylltedd gorau'n dibynnu ar sut datblygir opsiynau 22A a 22D. Fodd bynnag, gellid darparu gwell cysylltedd trwy newid amserau lein y Gororau. Dylid dadansoddi'r amserau ymadael gorau cyn gynted â phosib.

Mae Passenger Focus hefyd yn argymhell gwaith i wella'r orsaf yn Shotton er mwyn elwa'n llawn o fanteision newidiadau i'r amserlen a'r cysylltedd gwell o ganlyniad. Fel yr amlygwyd eisoes (gweler 5.2 a 5.4), mae boddhad teithwyr o ran gorsafoedd yn ardal RUS Cymru yn eitha gwael ar hyn o bryd, yn enwedig yng nghyswllt cyfleusterau gorsafoedd. Dengys canlyniadau ATC Gwanwyn 2008⁴⁴ mai dim ond 51% o deithwyr Trenau Arriva Cymru oedd yn rhoi sgôr "bodlon neu dda" i'w gorsafoedd o ran eu cyflwr a gwaith cynnal, a dim ond 30% oedd yn rhoi cyfleusterau'r orsaf yn y categori hwnnw. Roedd diogeledd personol yn sgorio 55%,

⁴³ Gweler, er enghraifft, Strategaeth Reilffyrdd Ranbarthol Taith

⁴⁴ ibid. troednodyn 3

gyda 53% ar gyfer glendid. Gellid cyflawni “llwyddiant cyflym” trwy roi sylw i'r ffactorau hynny.

Dylid cofio bod Shotton yn un o'r 31 gorsaf ym Mhrydain a ddewiswyd ar gyfer creu “Cynlluniau Teithio Gorsafoedd” mewn arbrawf a fyddai'n edrych ar sut i greu targedau a strategaethau ar gyfer cynyddu'r defnydd o ddulliau heblaw ceir ar gyfer cyrraedd gorsafoedd a lleihau'r gwahanol fathau o fynediad yn y car – “cusan a theithio” neu barcio yn yr orsaf. Byddai gwelliannau i'r orsaf yn helpu i sicrhau llwyddiant y cynllun hwn.

Opsiwn 22C Gwasanaeth prin i deithwyr rhwng Ellesmere Port a Helsby

Mae gwasanaeth cyfyngedig iawn i deithwyr ar y rhan hon o'r lein – pedwar trên y dydd i bob cyfeiriad ddydd Llun i ddydd Sadwrn. Fodd bynnag, mae'r defnydd o'r ddwy orsaf yn y canol - Ince & Elton, a Stanlow & Thornton – wedi cynyddu yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Mae rhanddeiliaid lleol o'r farn y gellid datblygu cysylltiad trafnidiaeth defnyddiol yma.

Fodd bynnag, mae'r cysylltiad â'r llwybrau eraill yn y rhan hon o RUS Cymru yn achlysurol iawn, gan ei fod yn cysylltu'n hytrach ag RUS y Gogledd-orllewin a Glannau Merswy. Mae'r bylchau a nodwyd yn y gwaith rhychwantu ar gyfer RUS Glannau Merswy yn cynnwys rhai opsiynau posib sy'n cynnwys y llwybr o Ellesmere Port i Helsby. **Mae Passenger Focus yn awgrymu, felly, y dylai RUS Glannau Merswy fod yn gyfrifol am edrych ar y gwasanaeth.**

Opsiwn 22D Lein Arfordir Gogledd Cymru: gwelliannau cyffredinol i lefel y gwasanaeth

Bydd y newidiadau i'r amserlen a gynlluniwyd ar gyfer Rhagfyr 2008 yn creu nifer o fanteision i wasanaethau trên lein arfordir Gogledd Cymru, ond byddai teithwyr yn dal i hoffi gweld gwasanaethau'r rhanbarth yn cael eu datblygu ymhellach. Bydd y newidiadau a gynlluniwyd yn sicrhau gwasanaethau mwy cytbwys i'r gorllewin o Gaer a bydd cangen Llandudno yn derbyn gwasanaeth gwennol a fydd yn gwella'r opsiynau teithio, ond ni fydd llawer o drenau trwodd rhwng Crewe a Chaerdybi, gan leihau'r cysylltedd i lawer yn Nwyrain Canolbarth Lloegr, Cheshire, y Gogledd-orllewin a'r Alban. Nid oes gwasanaethau trwodd rhwng gorsafoedd ar y lein a Lerpwl – i ganol y ddinas na'r maes awyr. O ystyried y cysylltiadau rhwng y ddau ranbarth, mae rhanddeiliaid megis Taith yn honni y byddai teithwyr yn croesawu gwasanaethau trwodd.

Dyheadau'r rhanddeiliaid, y mae Passenger Focus yn eu nodi, yw:

- dau drên yr awr rhwng Caer a Bangor
- gwasanaeth bob awr o leiaf ar gyfer pob gorsaf rhwng Crewe a Chaerdybi
- trenau trwodd bob awr rhwng Crewe a Chaerdybi

- trenau trwodd rhwng Llandudno a Manceinion
- trenau trwodd rhwng Caerdybi a Manceinion i greu cysylltiadau â llongau
- trenau trwodd rhwng Arfordir Gogledd Cymru a Lerpwl ar hyd yr Halton Curve (opsiwn 22F yn yr RUS hon)
- trenau trwodd rhwng Arfordir Gogledd Cymru a Llundain

Bydd y gwasanaethau a gynlluniwyd ar gyfer Rhagfyr 2008 yn cynnwys y canlynol:

- un trê bob awr rhwng Caer a Bangor
- bylchau cyson o fwy nag awr mewn llawer o orsafoedd – Conwy ac ati
- trenau trwodd anfynd rhwng Crewe a Chaerdybi (ond trenau trwodd bob dwy awr rhwng Caerdybi a Birmingham trwy Amwythig)
- trenau trwodd rhwng Llandudno a Manceinion
- dim trenau trwodd rhwng Caerdybi a Manceinion
- trenau trwodd rhwng Arfordir Gogledd Cymru a Llundain

Bydd cryn fylchau rhwng dyheadau rhanddeiliaid – a rhai'r teithwyr, wrth gwrs – a'r gwasanaethau a gynigir. Dangosodd canlyniadau arolygon⁴⁵ a gomisiynwyd gan Passenger Focus ar drenau oedd yn gwasanaethu Arfordir Gogledd Cymru y byddai llawer o deithwyr yn gwerthfawrogi teithiau cyflymach. Dywedodd 60% o'r rhai a gafodd gyfweiliad y byddai angen lleihau eu hamser teithio gan 30 munud neu fwy i wneud gwahaniaeth ar deithiau hwy. Felly, ar y naill law mae angen mwy o arosfannau i gynyddu'r gwasanaethau trên mewn manau megis Conwy, ond ar y llall mae angen teithiau cyflymach ar deithwyr. Mae'n amlwg bod angen gwasanaethau ychwanegol i gyflawni'r ddau ddymuniaid hwn.

Ymddengys, petai defnydd llawn yn ailgychwyn yn Halton Curve, gyda gwasanaeth rhwng Gogledd Cymru a Lerpwl yn ei ddefnyddio bob awr, byddai llawer o'r dyheadau uchod yn cael eu cyflawni, heb leihau'r gwasanaethau presennol na'r rhai sydd wedi'u cynllunio:

- trenau trwodd rhwng Gogledd Cymru a dinas Lerpwl ac i'r maes awyr trwy Liverpool South Parkway
- trê ychwanegol bob awr ar hyd yr arfordir
- mwy o arosfannau mewn gorsafoedd lle ceir trê yn llai aml na phob awr.

Dengys y tabl canlynol (6.6) y newid yn nifer y teithwyr mewn gorsafoedd i'r gorllewin o Gyffordd Llandudno. Mae'n dangos y twf amlwg yn y defnydd o'r gorsafoedd llai,

⁴⁵ ibid. troednodyn 6

ond bod y twf yn y prif orsafoedd yn llawer is – yn wir, mae ffigur Caergybi yn un negyddol. Mae hynny'n cymharu'n ddramatig â'r sefyllfa mewn gorsafoedd i'r dwyrain o Gyffordd Llandudno, lle gwelir twf digidau dwbl, sydd dros ddwywaith yr hyn a geir yn y gorsafoedd mawr yn y tabl. Enghreifftiau o'r cynnydd a welwyd rhwng 2004/5 a 2006/7 yw: Bae Colwyn - 11.34%; Prestatyn - 11.52%; Fflint - 22.97%. Un casgliad y gellid ei dynnu o'r ffigurau yw y bydd gwasanaeth trenau amlach yn helpu i ddenu mwy o deithwyr. Un arall yw y dylid annog y twf cryf mewn gorsafoedd llai, yn hytrach na'i ffigu.

Tabl 6.6⁴⁶ Twf mewn gorsafoedd dethol i'r gorllewin o Gyffordd Llandudno

Gorsaf	2004/5	2006/7	Y newid o 05-07
Caergybi	215,184	212,266	-1.36%
Fali	16,899	17,624	4.29%
Llanfairpwll	6,312	9,137	28.91%
Bangor	534,185	547,163	2.23%
Llanfairfechan	7,023	9,151	30.30%
Penmaenmawr	7,516	9,494	26.32%
Conwy	18,539	23,411	26.28%
Cyffordd Llandudno	236,168	249,861	5.80%
Deganwy	3,629	5,587	53.95%
Llandudno	234,913	239,412	1.92%

Mae Passenger Focus o'r farn y dylai rhanddeiliaid gydweithio i ddarparu'r seilwaith, yr adnoddau a'r cyllid i redeg gwasanaeth ychwanegol bob awr rhwng Bangor a Lerpwl. O sefydlu hynny, dylid datblygu'r amserlen i greu'r patrwm o wasanaethau y mae'r rhanddeiliaid yn ei gynnig ac y mae'r teithwyr yn dymuno ei ddefnyddio.

Opsiwn 22E Nwyddau Blaenau Ffestiniog

Mae Passenger Focus o'r farn y byddai'r cynllun hwn yn sicrhau dyfodol ariannol cadarnach ar gyfer y lein o Gyffordd Llandudno i Flaenau Ffestiniog, ac y byddai'r gwaith uwchraddio angenrheidiol ar y lein er mwyn ei defnyddio ar gyfer trenau nwyddau hefyd o fudd i deithwyr, trwy wella'r trac a'r seilwaith. Mae teithwyr yn disgwyl i unrhyw waith ar y seilwaith gynnwys mesurau, o leiaf, i leddfu effaith llifogydd sydd wedi cael effaith andwyol ar y lein yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Bu'r lein neu ran ohoni ar gau am 11 diwrnod ym mis Rhagfyr 2006, am chwe diwrnod ym mis Ionawr 2007 ac am fwy na 30 diwrnod ym mis Ionawr/Chwefror 2008, gydag effaith ddilynol hynny ar nifer y teithwyr oedd yn defnyddio'r lein.

Rydym yn nodi na fyddai rhedeg trenau nwyddau yn galw am unrhyw newidiadau i "wasanaethau teithwyr sefydledig y gangen". Gofynnwn am sicrwydd na fyddai'r gwasanaethau nwyddau'n achosi i'r gwasanaeth presennol i deithwyr ffosileiddio, ac yn ei atal rhag datblygu.

⁴⁶ ibid. troednodyn 27

Opsiwn 22F Halton Curve

Mae rhanddeiliaid megis North Cheshire Rail Users' Group yn gwneud cryn ymdrech yn eu hymgyrchoedd i ailsefydlu cynhwysedd llawn ar draws y rhan hon o'r llwybr, er mwyn caniatáu i wasanaethau rheolaidd i deithwyr redeg i'r ddau gyfeiriad. Mae adeiladu Liverpool South Parkway, sy'n cynnig cysylltiad â Maes Awyr Lerpwl, wedi ychwanegu at y dadleuon a gyflwynwyd o blaid eu cynlluniau.

Mae Passenger Focus yn nodi'r potensial ar gyfer y lein, ond yn credu y dylai ddarparu mwy na chysylltiad rhwng Caer a Lerpwl; rydym yn awgrymu gwneud rhagor o waith i ystyried y cyfle i ddarparu gwasanaeth ar draws y ffin er mwyn cysylltu trefi arfordir Gogledd Cymru â Lerpwl a'r maes awyr yno. Gweler ein sylwadau ynghylch opsiwn 22D.

Mae Passenger Focus yn cytuno bod RUS Glannau Merswy yn fan synhwyrol i gyhoeddi penderfyniad terfynol ar yr opsiwn hwn.

7. Tabl yn crynhoi ymatebion Passenger Focus i opsiynau'r RUS

Opsiwn	Barn drafft yr RUS	Barn Passenger Focus
13A	Gwella gorsaf Cyffordd Twnel Hafren, yn ogystal â gwella'r trac a'r signalau	Cytuno
13B	Dim achos	Anghytuno, dylid gweithredu
13C	Cefnogaeth amodol	Cytuno
13D	Aros i weld	Gweithredu'n gynt
13E	Angen gwaith, cysylltu â 13F	Gweithredu
13F	Dim ond os bydd 13E yn mynd rhagddo	Cefnogaeth amodol
14A	Mwy o waith	Gweithredu cyn gynted â phosib
14B	Dim achos dros bumed trê yn Nghanolbarth Cymru	Rhagor o drenau, a phumed trê yn y Canolbarth
14C	Mwy o waith datblygu	Trenau cyflymach ac amlach
14D	Posib, tymor hir	Mae angen mwy o drenau
14E	Methu symud ymlaen, parhau i adolygu	Fel rhan o fesurau 14C
14F	Trenau ychwanegol o bosib	Am weld ymrwymiad i fwy
15A	Ddim yn argymhell	Cytuno
15B	Angen buddsoddiad	Symud ymlaen
15C	Ar waith	Newyddion da ar gyfer teithwyr
15D	Ar y cyd â CASR	Cefnogi
15E	Disgwyl am arian	Croesawu'r ymrwymiad
15F	Parhau â'r gwelliannau	Defnyddio'r holl gronfeydd sydd ar gael
22A	Rhagor o waith, cysylltu ag RUS Glannau Merswy	Cyflwyno enillion cyflym
22B	Cysylltu â 22A	Cyflwyno enillion cyflym
22C	Ddim yn argymhell	Trosglwyddo i RUS Glannau Merswy
22D	Gwasanaeth gwell ar y ffordd	Rhagor o waith, cyflwyno gwasanaeth o Fangor i Lerpwl
22E	Angen grant	Newyddion da i deithwyr
22F	Rhagor o waith, cysylltu ag RUS Glannau Merswy	Cytuno