

Agenda – Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Lleoliad:	I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch a:
Ystafell Bwyllgora 4 Tŷ Hywel a	Manon George
fideogynadledd drwy Zoom	Clerc y Pwyllgor
Dyddiad: Dydd Iau, 29 Ionawr 2026	0300 200 6565
Amser: 09.30	SeneddHinsawdd@senedd.cymru

Hybrid

Cyfarfod preifat (09.15–09.30)

Cyfarfod cyhoeddus (09.30–12.15)

1 Cyflwyniadau, ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau
(09.30)

2 Polisi rheilffyrdd Llywodraeth y DU a diwygio'r rheilffyrdd – sesiwn dystiolaeth gyda'r Athro Mark Barry

(09.30–10.30)

(Tudalennau 1 – 34)

Mark Barry, Athro Ymarfer Cysylltedd – Ysgol Daearyddiaeth a Chynllunio – Prifysgol Caerdydd

Dogfennau atodol:

Briff ymchwil – Diwygio'r rheilffyrdd a chraffu ar Trafnidiaeth Cymru

Papur – Yr Athro Mark Barry (Saesneg yn unig)

Egwyl (10.30–10.45)

3 Craffu blynyddol ar waith Trafnidiaeth Cymru

(10.45–12.15)

(Tudalennau 35 – 52)

James Price, Prif Weithredwr – Trafnidiaeth Cymru



Senedd Cymru
Welsh Parliament

Vernon Everitt, Cadeirydd – Trafnidiaeth Cymru

Heather Clash, Prif Swyddog Cyllid, Llywodraethu a Gwasanaethau

Corfforaethol – Trafnidiaeth Cymru

Dogfennau atodol:

Papur – Trafnidiaeth Cymru

4 Papurau i'w nodi (12.15)

4.1 Cynhyrchu ynni adnewyddadwy yng Nghymru

(Tudalennau 53 – 54)

Dogfennau atodol:

Ymateb gan y Cadeirydd at Jane Dodds AS mewn perthynas â ffigurau ynni adnewyddadwy a phrosesau asesu amgylcheddol

Ymateb gan y Cadeirydd i Matthew Davies mewn perthynas â'r Ffigurau Datblygu Ynni Adnewyddadwy

4.2 Cytundeb Cysylltiadau Rhyngsefydliadol

(Tudalennau 55 – 56)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog ac Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig at Gadeirydd y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad mewn perthynas â chyllid ar gyfer Ynni Lleol a Chymunedol yng Nghymru fel rhan o waith Great British Energy

Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog ac Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig at y Cadeirydd mewn perthynas â'r Grŵp Rhyngweinidogol ar Sero Net, Ynni a Newid Hinsawdd

4.3 Y Grŵp Rhyngweinidogol ar gyfer yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig

(Tudalen 57)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog ac Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig at y Gadeirydd y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad mewn perthynas â'r Grŵp Rhyngweinidogol dros

yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig mewn perthynas â'r Grŵp
Rhyngweinidogol dros yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig

4.4 Difrod a Chau Porthladd Caergybi yn Dilyn Storm

(Tudalennau 58 – 61)

Dogfennau atodol:

Llythyr gan Gadeirydd Pwyllgor yr Economi, Masnach a Materion Gwledig at
Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru mewn perthynas
â Chau Porthladd Caergybi

Llythyr gan Gadeirydd Pwyllgor yr Economi, Masnach a Materion Gwledig at y
Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd mewn perthynas â Chau Porthladd Caergybi

5 Cynnig o dan Reol Sefydlog 17.42 (vi) a (ix) i benderfynu gwahardd y cyhoedd o weddill y cyfarfod hwn (12.15)

Cyfarfod preifat (12.15–13.00)

6 Trafod y dystiolaeth a gafwyd o dan eitemau 2 a 3

7 Trafod yr adroddiad drafft ar y Memorandwm Cydsyniad Deddfwriaethol ar gyfer y Bil Seiberddiogelwch a Seiberwydnwch (Systemau Rhwydwaith a Gwybodaeth)

(Tudalennau 62 – 73)

Dogfennau atodol:

Adroddiad drafft ar y Memorandwm Cydsyniad Deddfwriaethol ar gyfer y Bil
Seiberddiogelwch a Seiberwydnwch (Systemau Rhwydwaith a Gwybodaeth)
(Saesneg yn unig)

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Written evidence submitted by Professor Mark Barry (RWB0004)

My name is Prof Mark Barry of Cardiff University and I have given evidence previously to the Transport Select Committee – as long ago as 2011 (on behalf of the Cardiff Business Partnership) as part of the Committee’s review of High Speed Rail [House of Commons - Transport Committee - Written Evidence](#).

My views on rail funding in Wales, constitutional issues thereof, etc are well known in Wales. I have also discussed such with Rail Ministers in London over the last decade including Jo Johnson, Huw Merriman and Peter Hendy. For more details of my work – and especially the South Wales Metro please see: [About Prof Mark Barry](#).

I now want to comment briefly on the GB Railways draft bill.

In reference to matters under “C -Devolution” of the Committee’s review

In short, for *Wales, see England!* The bill, which is good on overall rail industry ecosystem simplification, vertical integration, etc. does not address the fundamental issues impacting the rail network in Wales. It’s not the just the need for vertical integration and simplification (which is self-evident), it’s decades of relative underfunding that can be counted in the £Bns vs the rest of the UK. A dysfunction locked into the current constitutional arrangements and specifically the lack of devolved powers over rail.

I am going to brief here as I have covered much of this elsewhere (including evidence to earlier committees). So, for further data, evidence in support of my case, please see the references at the end of this article, and take time to read these first two if you are interested:

From my 2024 book “How to build a Metro” ”[The rail industry, Wales & HS2 – and the Barnett Formula \(Oct 2024\)](#).

A 2025 blog [Post CSR, Rail Investment and Wales \(updated!\) – Mark Barry’s blog site](#)

#1 The South Wales Metro

From my [spark of an idea in 2011](#), to a fully flamed metro by the end of 2026 is a testament to senior WG officials and politicians (esp. Edwina Hart, Carwyn Jones, Mark Drakeford, Ken Skates, Julie James, Lee Waters, etc), who held their nerve on this challenging and potentially transformative project. One also has to applaud the efforts of the team at TfW led by James Price in delivering this programme.

The circa £1Bn+ of capital investment, mainly by Welsh Government ([I estimate circa £150M each from UK Gov and European funding](#)) makes the case for properly and fully devolving rail. There is no doubt in my mind that this project would not be happening without the existence of a Welsh Government and Senedd. The UK Government had little interest in such, often seeing Wales as a peripheral distraction from “more important” and bigger projects in England.

Starker still, as rail is not devolved, the WG funding for the Metro has to come out of a block grant that has no provision for such expenditure and so is drawn from funds intended for

devolved areas like health and education. When you add this often-unnoticed feature to the long-term UK Government underspend, one must ask why Westminster/Whitehall has allowed this funding anomaly to persist to Wales’s disadvantage. Surely, the advent of GBR would see this constitutional and funding anomaly addressed?

#2 Calls for devolution – long standing and fully evidenced

The calls to address this dysfunction are not new; I raised it in [my evidence and presentation to the Westminster Transport committee for the Cardiff Business Partnership in 2011](#) – and highlighted the likely impact of HS2 in that regard.

In 2018, the Welsh Government Transport Minister, Ken Skates published, “[The Rail network in Wales – The Case for Investment](#)” and in 2019, “A [Railway for Wales](#) Meeting the needs of future generations”

The opening statement of the 2019 report by the Minister was “Our vision for full rail devolution will enable us to deliver a transformative railway development programme across Wales that meets the needs of future generations.”

Going even further back, the [Senedd Enterprise and Learning Committee found in 2010](#), *This inquiry has left us with the distinct impression that Wales is not getting its fair share of investment in rail infrastructure or getting it fast enough: programmes to electrify track, to improve stations and to upgrade rolling stock seem destined to reach Wales well behind other parts of the UK.*

However, today, the Minister seems a little more circumspect in his views. I suspect because those views have had the edges knocked off them by dealing with Labour HQ in London and a general disdain of Whitehall bureaucracy toward this Welsh issue.

#2 The GB Railways Bill does not address the fundamental issues

As I have written before much of the bill is to be welcomed. The industry simplification and vertical integration is long overdue. But for me, it’s still very much “for Wales, see England”, and the fundamental funding issues and need for more Welsh control over its own rail network and services is unresolved.

I have pulled out some excerpts from the bill to exemplify the difference between the powers and influence of the Scottish Ministers Vs Welsh Minister (whose powers of direction are subsumed into those deployed by the London Westminster Secretary State for Transport)

7	Directions by Secretary of State	
(1)	The Secretary of State may give directions to Great British Railways as to the exercise of its statutory functions.	30
(2)	A direction under this section may provide, in particular, that a function is only to be exercised – (a) after consulting the Secretary of State, or (b) with the Secretary of State’s consent.	
(3)	The Secretary of State may vary or revoke a direction under this section.	35

8	Directions by Scottish Ministers	
(1)	The Scottish Ministers may give directions to Great British Railways as to the exercise in Scotland of its statutory functions so far as relating to Scottish railway activities.	
(2)	A direction under this section may provide, in particular, that a function is only to be exercised –	35
	(a) after consulting the Scottish Ministers, or	
	(b) with the Scottish Ministers' consent.	
(3)	The Scottish Ministers may vary or revoke a direction under this section.	
(4)	Before giving, varying or revoking a direction under this section the Scottish Ministers must consult the Secretary of State.	40

9	Guidance by Secretary of State	
(1)	The Secretary of State may give guidance to Great British Railways as to the exercise of its statutory functions.	30
(2)	The Secretary of State may vary or revoke guidance given under this section.	
(3)	Subsection (4) of section 7 applies to the power of the Secretary of State to give guidance under this section as it applies to the power of the Secretary of State to give directions under that section.	
(4)	The Secretary of State must publish –	35
	(a) guidance given under this section, and	
	(b) any variation or revocation of the guidance.	
(5)	Great British Railways must have regard to guidance given under this section.	

10	Guidance by Scottish Ministers	
(1)	The Scottish Ministers may give guidance to Great British Railways as to the exercise of its statutory functions in Scotland so far as relating to Scottish railway activities.	
(2)	The Scottish Ministers may vary or revoke guidance given under this section.	5
(3)	The Scottish Ministers must publish –	
	(a) guidance given under this section, and	
	(b) any variation or revocation of the guidance.	
(4)	Great British Railways must have regard to guidance given under this section.	
(5)	In this section "Scottish railway activities" has the same meaning as in Schedule 2 (see paragraph 16).	10

EXERCISE OF RAILWAY FUNCTIONS		
	<i>Strategies and target</i>	15
15	Rail strategy	
(1)	The Secretary of State must prepare and publish a document that sets out the Secretary of State's long term strategy for –	
	(a) the development and use of the railway network in Great Britain, and	20
	(b) the railway services that the Secretary of State wishes to see provided in Great Britain.	
(2)	That document is referred to in this section and section 16 as "the rail strategy".	
(3)	The rail strategy may not contain provision about functions of the Scottish Ministers.	25
(4)	The Secretary of State –	
	(a) must keep the rail strategy under review, and	
	(b) may revise or replace it.	
(5)	If the Secretary of State revises or replaces the rail strategy the Secretary of State must publish the revised or replacement strategy.	30
(6)	When preparing, revising or replacing the rail strategy, the Secretary of State must consult the Welsh Ministers and the Passengers' Council.	

21	Duty of ORR to have regard to Secretary of State's guidance	
(1)	The Secretary of State may give the ORR guidance as to the exercise of its functions relating to railways and railway services.	30
(2)	But guidance given under this section may not contain provision as to the exercise by the ORR of—	
(a)	the functions exercisable by it by virtue of section 67(3) of the Railways Act 1993,	35
(b)	its functions as an enforcing authority for the purposes of the Health and Safety at Work etc Act 1974, or	
(c)	its functions relating to the licensing or certification of persons who drive trains used to provide railway services.	
12	<i>Railways Bill</i> <i>Part 1 – The new regime for the railways</i> <i>Chapter 2 – Exercise of railway functions</i>	
(3)	The Secretary of State may vary or revoke guidance given under this section.	
(4)	Before giving, varying or revoking guidance under this section the Secretary of State must consult the Welsh Ministers.	
(5)	The Secretary of State must publish—	
(a)	guidance given under this section, and	5
(b)	any variation or revocation of the guidance.	
(6)	The ORR must have regard to guidance given under this section.	

22	Duty of ORR to have regard to Scottish Ministers' guidance	
(1)	The Scottish Ministers may give guidance to the ORR as to the exercise of its functions—	10
(a)	relating to railway services wholly or partly in Scotland, or	
(b)	otherwise relating to railways in Scotland.	
(2)	But guidance given under this section may not contain provision as to the exercise by the ORR of—	
(a)	the functions exercisable by it by virtue of section 67(3) of the Railways Act 1993,	15
(b)	its functions as an enforcing authority for the purposes of the Health and Safety at Work etc Act 1974, or	
(c)	its functions relating to the licensing or certification of persons who drive trains used to provide railway services.	20
(3)	The Scottish Ministers may vary or revoke guidance given under this section.	
(4)	The Scottish Ministers must publish—	
(a)	guidance given under this section, and	
(b)	any variation or revocation of the guidance.	
(5)	The ORR must have regard to guidance given under this section.	25

The following from the recent DfT announcement, [A railway fit for Britain's future: government response – executive summary - GOV.UK](#), exemplifies the differences in treatment between Wales and Scotland.

GBR will be steered by the objectives and outcomes set by the Transport Secretary via a new long-term rail strategy (LTRS) and by Scottish ministers within the Scottish Government's rail

strategy. The Railways Bill will set out a new Periodic Review (PR) funding process, under which the Transport Secretary and Scottish ministers will set a statement of objectives and will sign off GBR's integrated business plans. The Transport Secretary (as the funder of GBR's infrastructure in Wales) will be required to consult Welsh ministers in the preparation of both the LTRS and her statement of objectives to ensure Welsh ministers have an opportunity to influence GBR's objectives in Wales and promote alignment with their objectives for Transport for Wales (TfW).

The bill is limited to requiring the UK Government and DfT Minsters to consult Wales (we have had 30 years of that to little effect). However, without substantive statutory underpinning, this is just empty and leaves Wales without sufficient levers and funding to shape and implement its own transport policy.

Whereas Scottish Ministers can prepare their own version of a Long Term Rail Strategy (LTRS) produce a statutory High-Level Output (HLOS) specification for Network Rail (as they have since rail powers were devolved to Scotland in 2005), Welsh Ministers can have a chat with the London Transport Minister to request he/she considers Wales's requirements in an "England and Wales" LTRS and HLOS.

This frankly is not good enough.

More alarming it leaves Wales exposed to the real possibility of a 2029 Secretary of State for Transport in Whitehall from a party that has little interest in Wales and even less in public transport. This is an unacceptable risk that can only be mitigated by a more substantive constitutional change.

A [further piece of PR from DfT](#) sets out some welcome tinkering re: the role of Welsh Government, the Wales Rail Board, and it oversight of enhancements in Wales. These will be set out in a Memorandum of Understanding (MoU) between WG and DfT and a partnership agreement that will be developed between [Great British Railways](#) (GBR) and Transport for Wales (TfW) for the Wales and Borders area.

Whilst this manifests a welcome recognition of some of the issues we face in Wales, it is not, as I stated above, an effective statutory basis to progress. Anything in an MOU or a partnership agreement can be ignored and does not address the long-term funding issue. Furthermore, we don't want a GBR in Wales that is just a small business unit lost and marginalised in a much bigger England focussed organisation.

According to the timelines set out in [Accessible railways roadmap - GOV.UK](#), this bill may receive Royal assent next summer. For Wales, much needs to change and I hope this becomes a political issue in advance of the Senedd elections in May 2026.

A reminder of the funding issue

Wales voted for devolution 1997.... why has rail stubbornly resisted this democratic mandate. The funding issue is inextricably linked to this democratic deficit. You can follow my links to see evidence of £Bns of historic underfunding by UK Government of Wales rail network that has resulted (Including [WGs 2021 analysis of historical underspend](#)); I also devoted a whole [chapter of my book setting out the issues and evidence](#).

To focus and just looking ahead from the recent *Comprehensive Spending Review (CSR)* and documents like *Treasury Statement of Funding Policy* etc one can see the persistence of the problem. For example:

- In June, the [CSR set out](#) to 2029/30 commitments to rail enhancements in England of over £34Bn. In contrast, Wales is getting circa £300M for enhancements to the NR asset on the Wales Route over the same period (which I welcome). That's a circa 100:1 ratio, despite the best efforts of Jo Stevens, Eluned Morgan, Mark Drakeford and Ken Skates, as well as some sympathetic Whitehall officials.
- To 2040 there will likely be £80Bn of rail enhancement in England (finish HS2, TRU, East-West Rail, etc). However, Wales (*despite TfW having circa £4Bn of enhancement in development*) has only circa £500M on the DfT To Do list. A population share should be more like £4Bn. *Scotland and NI benefit appropriately given their block grants reflect the fact that rail is devolved with the Barnett formula providing ongoing adjustment*).

If, as it should be, rail was devolved, then [out of the DfT annual budget](#) of ~£37Bn, of which circa £23Bn is for rail (with NR costs of ~£16Bn pa and HS2 ~£7Bn pa), then this should trigger a block grant adjustment to Wales of circa £1.1Bn pa, and leave the DfT Barnett comparability factor for Wales back at a healthy 90+% (like Scotland and Northern Ireland)

Whilst this figure would have to cover the circa £400M for NRs Wales Route OMR, Core Valley Lines (CVL) etc, it still leaves plenty of headroom to invest much more in Wales rail network than is the case under the current arrangements. This is the issue that needs resolving.

What needs to happen?

Time has long since passed for debate, but sadly, evidenced argument presented to Whitehall and Westminster continue to fall on deaf ears. Wales needs nothing less than full devolution of rail, the statutory right to prepare its own LTRS (consistent with other WG Transport Policy via [Llwybr Newydd](#)) and issue its own HLOS and an appropriate block grant adjustment.

Furthermore, delivering coherent Welsh Government (WG) [transport policy](#) (*which unlike in England is much more focussed on multi-modal integration – especially rail and bus*) is almost impossible given a major component of transport service delivery (the Network Rail asset) is the responsibility of the UK Government. A situation exacerbated by the fact (exemplified by the data) UK Government has overlooked WG rail investment priorities for decades.

Furthermore, in Wales, GBR needs to be a separate corporate entity responsible to Welsh Government working much more closely, and more vertically integrated with TfW (in fact in time they should probably merge, as is the case with the TOCs and NR in England) and with appropriate cross border arrangements (*see below – as is common around the world!*).

Without these constitutional and organisational changes in place, a cross-border MoU and partnership agreement cannot work.

Finally, a metaphor for the “foot dragging” in addressing these issues

I have often been challenged with the “but the border” reason to argue against devolving rail powers to Welsh Government. As I explained to Evan Davies on his PM radio show last year, this is a nonsense. Such an argument reflects poorly on that person’s knowledge of the issue and especially their ignorance of how other countries manage cross border rail infrastructure and services. Such talk suggests no one has been on a train in Europe which can only work with sophisticated and equitable cross border arrangements for managing infrastructure and services! PS the Basel tram-system straddles three countries - one of which is not even in the EU. How on earth do they manage!? But of course, we can’t do that here in Wales! Such patronising and clearly ill-informed hand waving dismissal of Wales’s issues, reflects poorly on Westminster and Whitehall.

As an example, let’s look at the Marches Line (which straddles the England and Wales border), which those resisting change often quote. This is a vital connection for Wales and supports, even in its current constrained status, among TfWs most profitable services. However, from a London/Whitehall perspective (who are responsible for the asset and enhancement thereof) it is at best of marginal interest and probably invisible to many officials. This line has some of the oldest signalling in the UK which at Shrewsbury are over 100-year-old! If I was in Hereford or Shrewsbury, I would much prefer WG to be responsible for this vital asset, as they are far more likely to invest/enhance it (because of its strategic importance to north-south rail connectivity in Wales) than the DfT/Uk Government ever will.

PS I also address the “but the liability” foot dragging in my book [“How to build a Metro”](#).

The UK needs a fair method of dealing with the historic liabilities associated with economic infrastructure, including the rail network (and coal tips), which pre-date devolution, go back decades, if not centuries and which are a UK Government issue; treatment of liabilities should not be conflated with discussion of where powers and funding over rail enhancement investment reside.

To conclude...

This persistent and festering issue, and Westminster indifference to it, will ensure that Wales continues to be sub optimally treated and funded in respect of rail. This can’t continue, can it?

PS - The wider UK capital funding issue

As many others have found, the UK’s major city regions are undercapitalised in terms of Public Transport when compared to their European counterparts? This impacts the economic performance of places like Leeds, Bristol Manchester, etc as well as the Cardiff Capital Region, Swansea Bay, etc.

The reason seems fairly clear to me. UK Governance, powers, funding decisions and accountability thereof, are far too centralised in and around Whitehall and the Treasury. I am sure the decision to value-engineer the Portishead line project down to 1tph was made not in Bristol, but in London. And yet had Bristol been in France it would have had a tram network 30 years ago.

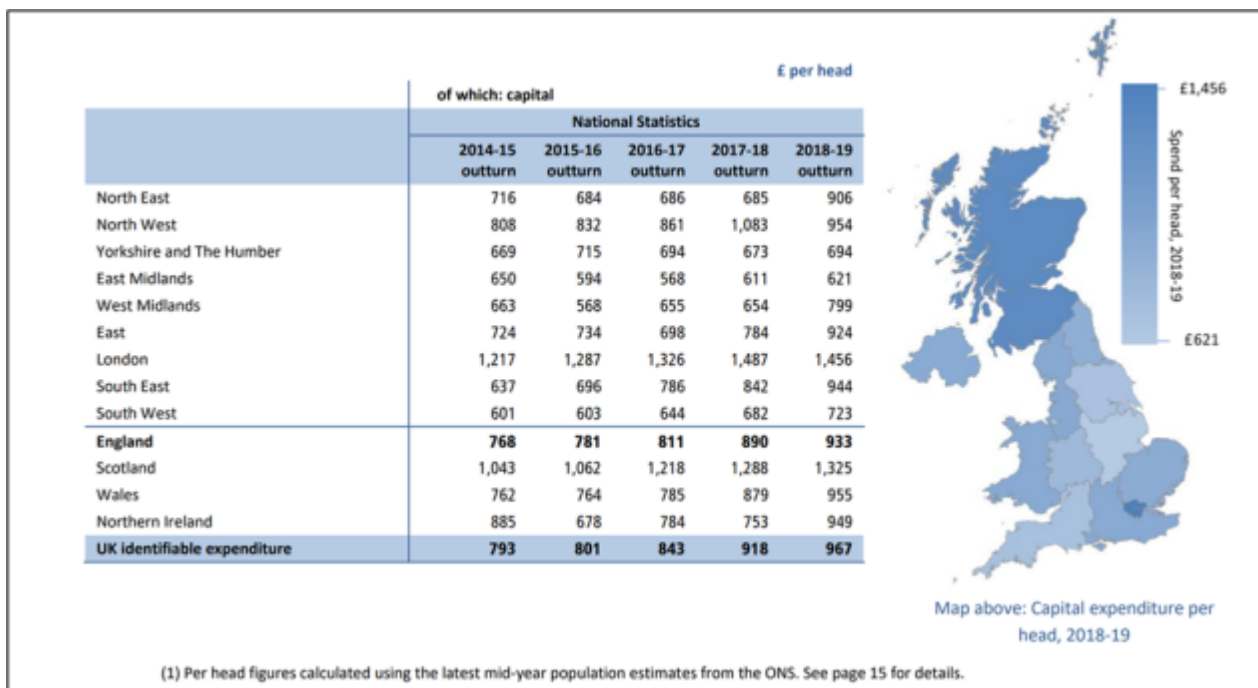


Figure 1 UK spending per capita 2014-2019

This reason is manifest when one looks at capital investment per capita across the UK (see figure below – which also overstates Welsh number given HMT allocate some capital investment in HS2 to Wales!). It is clear that London has been in receipt of far more capital investment per capita than anywhere else in the UK – at least double in most cases. So, it's no surprise that higher GDP/capita has followed that investment, with everywhere else in the UK appearing to lag behind, so exacerbating national and regional imbalances in the UK economy.

The UK's economic problems are at their root, constitutional and need to be addressed if we want to see a more equitable and balanced economy. You can't level up (or whatever we are calling it now) through a little more cash being dispensed through politically compromised Westminster largesse. A handout economy and a handout constitution based entirely around Westminster and Whitehall, has not and can never really work for everyone and every place on this island, especially in Wales. We have to formulaically invest equitably in economic infrastructure across the UK's major urban areas.

This assertion is consistent with the key findings of the Eddington Report, commissioned by the UK Government in 2006, which was that:

- *“there is clear evidence that a comprehensive and high-performing transport system is an important enabler of sustained economic prosperity”*
- *“transport networks support the productivity and success of urban areas and their catchments, by getting people to work, supporting productive labour markets and allowing businesses within the area to reap the benefits of agglomeration.”*

The over centralised nature of UK government bureaucracy and the power of the Treasury in London is part of the problem. The current arrangements have resulted in the devolved governments, especially in Wales with more limited responsibilities, being generally more administrative rather than strategic. They have responsibility for spending functions (like Health, Education, etc which generally have a higher per capita need than the UK average), rather than having full access to the more fundamental levers of power, especially fiscal, and

for Wales, economic infrastructure like rail, energy, water, The Crown Estate, etc. Whilst Scotland has a little more freedom and leverage, the regions and major cities of England are even more constrained than Wales.

Further useful background....

[2010 Senedd Enterprise and Learning Committee - Rail infrastructure in Wales](#)

[Mark Barry/CBP, 2011, Evidence to the Transport Committee Review of HSR](#)

[Welsh Government 2020 Analysis of Historic Rail enhancement underfunding by UK Gov in Wales](#)

[WG 2018, The Rail Network in Wales - The Case for Investment](#)

[WG, 2019, A-railway-for-wales-the-case-for-devolution.pdf](#)

[Mark Barry, 2011, A Metro for Wales Capital City Region](#)

[From "How to build a metro", 2024: The rail industry, Wales & HS2 – and the Barnett Formula](#)

[Welsh Rail Funding – Ministerial Correspondence \(December 2024\)](#)

[The UK Govs GBR Consultation – my initial thoughts... – Mark Barry's blog site](#)

[Post CSR, Rail Investment and Wales \(updated!\) – Mark Barry's blog site](#)

[Cardiff West Junction... –Letter to DfT & WG Ministers 2024](#)

[Why UK City Regions need Metros \(like the South Wales Metro\) \(Dec 2024\)](#)

[GBR – WISP Consultation. My response...\(Jan 2022\)](#)

[The Rail White Paper – some quick reflections... \(2021\)](#)

[Wales and the Williams Review \(2019\)](#)

[Wales's Rail Network – The Case for Investment – \(2018\)](#)

[Rail Reform in the Wales and Borders area | Department for Transport | Official Press Release](#)

[Llwybr Newydd: the Wales transport strategy 2021 | GOV.WALES](#)



Mark Barry is Professor of Practice in Connectivity at Cardiff University's School of Geography and

Planning. Mark also has his own consulting business M&G Barry Consulting. He led South Wales Metro Development for Welsh Government from December 2013 to January 2016 following the publication of his Metro Impact Study in 2013.

Llyr Gruffydd AS

Cadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

12 Ionawr 2026

Annwyl Llyr Gruffydd AS,

Yn unol â chais y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, rwy'n ysgrifennu atoch i roi manylion am feysydd sydd o ddiddordeb i'r pwyllgor, cyn sesiwn graffu flynyddol Trafnidiaeth Cymru (TrC) yn nes ymlaen yn y mis.

Ar ran TrC, hoffwn ddiolch i chi am y gwaith a wnaed gan y Pwyllgor i graffu ar ein perfformiad dros y pum mlynedd diwethaf, yn ystod chweched tymor seneddol y Senedd. Mae'r her rydym wedi'i chael gan y Pwyllgor wedi bod yn rhan hollbwysig o'r gwaith o sicrhau ein bod yn darparu'r gwasanaethau gorau posibl i bobl Cymru. Gan fod cylch gwaith a chyfrifoldebau TrC wedi datblygu'n sylweddol yn ystod y Senedd hon, mae eich gwaith craffu wedi gwneud gwahaniaeth gwirioneddol – gan ein helpu i gyflawni'n fwy effeithiol ac effeithlon.

Hoffwn hefyd ddiolch i'r Pwyllgor am gymeradwyo Vernon Everitt, Cadeirydd newydd TrC, yn dilyn y sesiwn graffu cyn penodi fis Mehefin diwethaf. Mae canllawiau strategol ac arweiniad Vernon yn cael effaith gadarnhaol ar ein gwaith yn TrC, a bydd Vernon yn ymuno â mi ar y panel craffu blynyddol ym mis Ionawr.

Perfformiad gwasanaethau rheilffyrdd craidd a gwasanaethau newydd

Er y bu heriau yn ystod y flwyddyn, gwnaed cynnydd sylweddol yn 2025. Er ein bod wastad yn herio ein hunain i wneud yn well, rydym wedi gweld gwelliant mawr o ran perfformiad ein gwasanaethau rheilffyrdd i gwsmeriaid eleni. Ym mis Rhagfyr cyhoeddodd Swyddfa'r Rheilffyrdd a'r Ffyrdd (ORR) ei ffigurau chwarterol ar gyfer misoedd Gorffennaf-Medi a oedd yn dangos mai TrC, o blith holl weithredwyr trenau'r DU, oedd wedi gwella fwyaf o ran prydlondeb – a hynny am yr ail chwarter yn olynol. Roedd 84.1% o'n gwasanaethau wedi cyrraedd ar amser – o fewn tri munud i'r amser a drefnwyd – sydd 4.9% yn fwy na'r un cyfnod y llynedd.

Beth sydd wrth wraidd y gwelliant hwn? Ffocws diwyro'r rheolwyr a'r Bwrdd ar ddarparu ein gwasanaethau trafniadaeth craidd, ein camau ni i weithredu ar yr adborth a gawn gan gwsmeriaid a rhanddeiliaid, a gwaith parhaus tîm TrC i greu gwell rheilffyrdd ar gyfer y bobl, y cymunedau a'r busnesau rydym yn eu gwasanaethu. Fe wnaethom hefyd barhau i gyflwyno ein trenau Class 756 newydd sbon ar Linellau Craidd y Cymoedd yn gynharach eleni – sy'n dangos yr effaith gadarnhaol y mae'r trenau newydd hyn wedi'i chael ar berfformiad a phrofiad cwsmeriaid.

Ym mis Medi, fe wnaethom gyflwyno'r trê'n Class 756 olaf ar Linell Coryton, sy'n golygu bod y fflyd lawn o 24 trê'n bellach yn rhan o'r gwasanaeth ar Linellau Craidd y Cymoedd. Yn gynharach eleni, fe wnaethom hefyd ddechrau profi ein trenau tram Class 398 newydd yn ystod y dydd, ac rydym yn gobeithio cyflwyno'r trê'n tram cyntaf i'r gwasanaeth ar Linellau Craidd y Cymoedd yn ystod Gwanwyn 2026.

Mae'r cerrig milltir hyn yn bwysig i'n cwsmeriaid, sy'n gweld nawr bod Metro De Cymru bron â chael ei gwblhau, ond maent hefyd yn ddigwyddiadau peirianyddol pwysig. Mae profiadau o bob cwr o'r byd yn dangos i ni y gallwn ddisgwyl rhai problemau gyda dibynadwyedd o bosibl wrth i ni gyflwyno'r fflyd newydd. Wrth gwrs, ar y cam hwn yn ein hanes, mae gennym lawer o brofiad o gyflwyno fflydoedd newydd yn TrC ac mae gennym gynllun cynhwysfawr ar waith – cyn ac ar ôl eu cyflwyno – i leihau'r problemau hyn i'r graddau y bo modd. Mae'r adborth rwy'n ei gael gan deithwyr a chydweithwyr yn dangos pa mor bwysig yw'r trawsnewidiad hwn i'w bywydau bob dydd, ac rwy'n edrych ymlaen at weld hyn yn parhau.

Ar 14 Rhagfyr 2025 gwnaethom hefyd newidiadau mawr i amserlenni trê'n, gan gyflwyno mwy o wasanaethau ar draws rhwydwaith Cymru a'r Gororau, gan gynnwys:

- Cyflwyno gwasanaeth newydd bob awr rhwng Caer a Wrecsam, sy'n dyblu amllder y gwasanaeth i ddau drê'n yr awr
- Trê'n canol dydd newydd i bob cyfeiriad ar linell Calon Cymru rhwng Amwythig ac Abertawe drwy Landrindod, sy'n golygu pum trê'n y dydd ar y llinell
- Gwasanaeth newydd sbon bob awr ar ddydd Sul rhwng Coryton a Phenarth (sy'n ymestyn y gwasanaethau presennol rhwng Caerdydd a Phenarth)
- Tri thrê'n hwyrach o Gaerdydd (ar ôl hanner nos) ar ddydd Gwener i Dreherbert, i Aberdâr ac i Ferthyr Tudful, gan gynnwys cysylltiad o Fae Caerdydd
- Cadw gwasanaethau hwyr y nos ar Linell y Cambrian, rhwng Pwllheli a Machynlleth, ar ôl ymgysylltu â chymunedau lleol
- Nifer o newidiadau ac addasiadau eraill i wasanaethau er mwyn gwella cysylltedd i bobl ar draws ein rhwydwaith

Bydd y newidiadau hyn i'r amserlen yn rhoi hwb i economi'r nos mewn cymunedau sy'n elwa o wasanaethau hwyrach, yn darparu mwy o opsiynau teithio i'n cwsmeriaid, ac yn parhau i ateb y galw cynyddol a welwyd ar ôl cyflwyno trenau newydd ar y rhwydwaith. Ar ben hynny, fe wnaethom redeg gwasanaethau Dydd Calan ar linellau lleol Caerdydd a'r Cymoedd am y tro cyntaf, er mwyn rhoi opsiynau teithio mwy dibynadwy i gwsmeriaid ar adeg pan fo trafnidiaeth gyhoeddus, yn y gorffennol, wedi bod yn gyfyngedig. Mae'r newidiadau hyn yn gam arall tuag at rwydwaith trafnidiaeth mwy modern ac integredig – rhwydwaith sy'n ddibynadwy, yn gynaliadwy ac wedi'i ddylunio i ddiwallu anghenion pobl a busnesau Cymru.

Gwasanaethau bws

Rwyf hefyd yn falch bod Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) wedi cael ei basio gan y Senedd ym mis Rhagfyr 2025. Mae'n garreg filltir bwysig er mwyn i ni allu cynllunio a darparu gwell rhwydwaith bysiau i gymunedau ym mhob cwr o Gymru.

Eleni rydym wedi bod yn gweithio'n agosach nag erioed gyda phartneriaid – gan gynnwys Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig, gweithredwyr bysiau, undebau ac arbenigwyr eraill yn y diwydiant – er mwyn sicrhau bod ein paratodau ar gyfer masnachfreinio bysiau yn gadarn ac yn canolbwyntio ar ddarparu rhwydwaith sy'n integredig, yn ddibynadwy ac yn canolbwyntio ar deithwyr.

Datblygiad TrC yn ystod y Chweched Senedd

Fel y gwyddoch, mae rôl a model gweithredu TrC wedi datblygu'n sylweddol ers dechrau'r chweched Senedd. Yn 2021, ar ddechrau'r tymor seneddol hwn, roeddem yn dal yn ceisio dygymod ag effeithiau pandemig COVID-19.

Yn yr un modd â gweithredwyr ledled Prydain, roedd nifer y teithwyr trên wedi gostwng yn ddifrifol, ac roedd cyfyngiadau'r pandemig yn golygu ei bod yn anoddach o lawer cynllunio a darparu gwasanaethau. Yn y pen draw bu'n rhaid i TrC gamu i mewn fel Gweithredwr Dewis Olaf, a arweiniodd at greu Rheilffyrdd TrC Cyf fel is-gwmni.

O ran Metro De Cymru, bu oedi a chymhlethdodau wrth fwrw ymlaen â gwaith adeiladu a gweithredol oherwydd problemau gyda'r gadwyn gyflenwi a rheolau cadw pellter cymdeithasol. Roedd hyn yn ein rhoi mewn sefyllfa anodd iawn, gyda phwysau i oresgyn yr heriau hyn, lleihau'r effaith ar gwsmeriaid, a chynnal ein cyfrifoldeb i fuddsoddi arian cyhoeddus mewn ffordd effeithlon a thryloyw. Bum mlynedd yn ddiweddarach, rydym bron â gorffen trawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd sydd, o dan ein perchnogaeth uniongyrchol, yn cynnig gwasanaethau amlach a hwyrach. Rydym hefyd wedi cyflwyno'r cynllun talu wrth fynd cyntaf wrth deithio ar drenau y tu allan i Lundain, sy'n cynnig y prisiau gorau i gwsmeriaid ar Fetro De Cymru.

Mae'r refeniw a gafwyd o werthu tocynnau ar draws ein rhwydwaith rheilffyrdd yn ystod y 12 mis hyd at fis Rhagfyr 2025 24% yn fwy na'r refeniw a gynhyrchwyd yn ystod blwyddyn ariannol 2018/19 – y flwyddyn lawn olaf cyn y pandemig. Mae hyn yn dangos bod teithwyr – ar raddfa gyson – yn dychwelyd at drafnidiaeth gyhoeddus yn dilyn y pandemig, yn ogystal â'r buddsoddiad sylweddol a wnaed mewn trenau newydd a darparu rhwydwaith trafnidiaeth mwy integredig a modern ar gyfer Cymru a rhanbarthau'r gororau.

Rydym hefyd yn gweld llawer mwy o deithiau'n cael eu gwneud ar lwybrau bysiau TrawsCymru, sydd o dan ein rheolaeth ni. Yn ystod y 12 mis hyd at 30 Tachwedd 2025, gwnaeth teithwyr 1.4 miliwn o deithiau ar ein gwasanaethau TrawsCymru, sydd 12.9% yn fwy na'r flwyddyn flaenorol. Rydym hefyd wedi helpu Llywodraeth Cymru i gyflwyno ei chynllun tocynnau £1 i blant a phobl ifanc yn ddiweddar, a arweiniodd at bron 1.5 miliwn o deithiau bws rhatach yn ystod y tri mis cyntaf ar ôl lansio'r cynllun.

Rydym hefyd wedi buddsoddi'n sylweddol mewn teithio llesol drwy weinyddu'r Gronfa Teithio Llesol yng Nghymru. Fe wnaethom helpu Awdurdodau Lleol i gyflawni 25 o brosiectau mawr ym maes teithio llesol, a 30 o brosiectau mân waith yn ystod y cyfnod hwnnw. Blwyddyn 2024/25 oedd y flwyddyn lle gwelwyd y mwyaf o fuddsoddi hyd yma – £50.7 miliwn – sy'n cynnwys grantiau teithio llesol a gwariant arall y cynllun cyfalaf teithio llesol, gan gynnwys fel rhan o raglen Llinellau Craidd y Cymoedd.

Er bod llawer o waith eto i'w wneud, mae'r canlyniadau hyn yn dangos effaith sylweddol cynyddu cyfrifoldebau TrC a'i ddarpariaeth ar lawr gwlad yn ystod y Senedd hon. Gyda'r Bil Bysiau yn cael ei basio, diwygiadau i'r rheilffyrdd ar draws Prydain Fawr, a newidiadau technolegol cyflym, mae'r pum mlynedd nesaf yn argoeli i fod yr un mor gyffrous a chynhyrchiol. Rydym yn barod i barhau â'n gwaith gyda'n partneriaid niferus i ddarparu rhwydwaith trafnidiaeth gwirioneddol integredig, modern a chynaliadwy.

Yn ogystal ag ymhelaethu ymhellach ar y themâu uchod, byddaf nawr yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf am y meysydd penodol y mae'r pwyllgor wedi mynegi diddordeb ynddynt cyn y sesiwn graffu flynyddol. Gobeithio y bydd hyn yn rhoi darlun clir i chi o sefyllfa TrC ar hyn o bryd, a'r cynnydd rydym wedi'i wneud yn ystod y Senedd hon. Rwy'n edrych ymlaen at rannu rhagor o fanylion â chi, wyneb yn wyneb, ddiwedd mis Ionawr.

Paratoi ein sefydliad at y dyfodol

Uchelgais TrC ar gyfer dyfodol trafnidiaeth yw creu rhwydwaith sy'n fforddiadwy, yn hygyrch ac yn cysylltu pobl â'r lleoedd maent angen neu eisiau teithio iddynt, drwy system integredig, sydd wedi'i chynllunio'n dda, sy'n cynnwys trenau a bysiau ynghyd â cherdded, olwyno a beicio. Ein hegwyddor arweiniol yw darparu atebion trafnidiaeth aml-ddull sy'n gwbl integredig – Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn, Un Tîm.

Mae hyn yn arwain at newidiadau mawr i'n staff, a'r ffordd rydym yn paratoi i gyflawni. Fe wnaethom lansio rhaglen fewnol ar newid diwylliannol i ddod â thimau at ei gilydd a meithrin ymdeimlad cyffredin o bwrpas sy'n mynd y tu hwnt i unrhyw un dull o deithio, ac sy'n gofalu bod cwsmeriaid yn gwbl ganolog i'n gwaith. Fel rhan o hyn, mae tîm TrC wedi datblygu a chyflwyno ffyrdd o weithio sy'n gosod y naws ar gyfer sut rydym eisiau gweithredu a chael ein gweld yn gweithredu gan ein cwsmeriaid, ein cydweithwyr a'n partneriaid: rydym yn unedig, rydym yn gwneud y peth iawn, ac rydym yn herio ein hunain.

Mae ymgorffori'r gwerthoedd hyn yn hollbwysig er mwyn diwallu anghenion datblygiadau yn y dyfodol, fel diwygio'r rheilffyrdd a bysiau. Drwy fabwysiadu'r dull hwn o weithredu gallwn ymateb yn hyblyg i newid, a bod yn fwy uchelgeisiol gyda'n nodau hirdymor. Er enghraifft, er y bydd diwygio'r bysiau yn arwain at heriau a chyfleoedd newydd, nid ydym yn gweld bod angen creu strwythur sefydliadol newydd yn benodol ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau. Yn hytrach, rydym yn datblygu ein strwythur presennol i gyflawni fel un sefydliad unedig, gan geisio bod mor integredig â phosibl er mwyn cyflawni'n effeithlon, gan fynd ati ar yr un pryd i gryfhau ein harbenigedd yn y maes newydd hwn yn ofalus. Wrth wneud hynny, rydym hefyd yn dysgu gan sefydliadau trafnidiaeth eraill fel Transport for London a Transport for Greater Manchester.

Mae tîm ymroddedig yn TrC, o dan arweinyddiaeth Lee Robinson, yn arwain y gwaith o gynllunio a chyflwyno'r broses o fasnachfreinio bysiau. Ochr yn ochr â hynny, rydym yn datblygu ein strwythurau a'n dulliau gweithredu presennol ar draws y busnes – er enghraifft, ar ddiogelwch teithwyr a chydweithwyr – er mwyn gallu cynnig gweithrediadau byw ar gyfer bysiau. Fel enghraifft arall, ar ôl masnachfreinio'r bysiau, bydd y broses gaffael yn cael ei rheoli drwy swyddogaeth bresennol ein tîm caffael, sydd eisoes â'r gallu a'r profiad i ddelio â

chontractau cymhleth. Mae'r dull hwn o weithredu yn sicrhau cysondeb, yn osgoi dyblygu ac yn cadw costau i lawr, ac ar yr un pryd yn cadw'r hyblygrwydd i ddefnyddio arbenigedd arbenigol pan fydd angen. Er enghraifft, rydym wrthi'n penodi uwch weithiwr proffesiynol sydd â llawer o brofiad o'r diwydiant bysiau i'n helpu gyda'r broses fanwl o drosglwyddo i weithrediadau byw.

Rydym yn cydweithio'n llwyr â Chyd-bwyllgorau Corfforedig ac awdurdodau lleol ar y broses o fasnachfreinio bysiau, ac rydym yn gweithio gyda'n gilydd fel tîm i gyflawni ar gyfer eu cymunedau. Rydym yn dibynnu'n fawr ar wybodaeth ac arbenigedd y partneriaid hyn, yn enwedig o ran dylunio rhwydweithiau, ac mae'n hanfodol bod y cysylltiadau hyn yn parhau ac yn dyfnhau ar ôl masnachfreinio bysiau. Mae'r ffordd gydweithredol hon o weithio yn cael ei hadlewyrchu yn ein Rhwydwaith-T: ymgorffori meddylfryd aml-ddull ar draws TrC, a sicrhau bod integreiddio'n digwydd yn fewnol a hefyd yn ymestyn i'r partneriaethau sy'n hollbwysig er mwyn siapio'r rhwydwaith trafnidiaeth ym mhob rhan o Gymru.

Mae'r un egwyddor o bartneriaeth a chydweithio yn sail i'n gwaith ar ddiwygio rheilffyrdd Prydain Fawr (GBRR). Rydym wedi bod yn gweithio'n agos iawn ac yn cryfhau ein perthynas â Network Rail yng Nghymru i gefnogi'r Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth rhwng Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru ar fodel gweithredu rheilffyrdd Cymru a'r Gororau yn y dyfodol. Drwy wneud hyn, rydym yn barod i fanteisio ar unrhyw gyfleoedd posibl i ddarparu gwell rheilffyrdd i gwsmeriaid drwy uned fusnes gref GBR Cymru a'r Gororau.

Rydym yn cydnabod yn llwyr bod rhaid i ni fel sefydliad ddatblygu yn gyffredinol mewn rhai ffyrdd er mwyn sicrhau ein bod yn cryfhau ein model gweithredu a'n gallu i wrthsefyll problemau fel sefydliad. Er enghraifft, rydym yn dal i gyflwyno ein dull o gynllunio ar gyfer olyniaeth, gan ganolbwyntio'n benodol ar yr arweinyddiaeth, y sgiliau a'r galluedd y mae eu hangen arnom o ystyried cylch gwaith TrC wrth iddo esblygu. Bydd hyn yn ein helpu i ganfod bylchau sgiliau ac yn ein galluogi i ganolbwyntio ar ddarparu'r hyfforddiant cywir, fel bod ein timau'n gryfach ac wedi'u paratoi'n well ar gyfer y dyfodol. Rydym hefyd yn parhau i ddatblygu ein rheolwyr llinell er mwyn codi safonau ar draws y busnes a chreu mwy o gysondeb o ran gwybodaeth a dull gweithredu.

Yn y pen draw, paratoi TrC ar gyfer yr hyn ddaw nesaf yw'r nod, a rhagweld yn benodol beth sydd ei angen arnom ymhell cyn i fasnachfreinio bysiau ddod yn realiti. Rydym yn cryfhau ein sylfeini ac yn meithrin gwydnwch er mwyn i ni allu addasu a sicrhau canlyniadau gwell i gwsmeriaid a chymunedau. Drwy Rwydwaith-T a'n partneriaethau â rhanddeiliaid, byddwn yn sicrhau bod gan TrC y sgiliau a'r arweinyddiaeth i fynd i'r afael â heriau'r dyfodol.

Perfformiad Corfforaethol a Dangosyddion Perfformiad Allweddol

Fel rhan o'r gwaith craffu a wnaed gan y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith dros y pum mlynedd diwethaf, rydym wedi cydnabod a chefnogi'n gyson bwyslais y Pwyllgor ar dryloywder wrth reoli perfformiad TrC. Mae tryloywder yn allweddol er mwyn ennyn ymddiriedaeth a ffydd pobl Cymru, ac mae'n tanategu ein holl waith. Rydym yn gwerthfawrogi'n fawr argymhellion blaenorol y Pwyllgor i wella'r ffordd rydym yn cyflawni'r

ymrwymiad hwn, ac rydym wedi datblygu'r ffordd rydym yn adrodd yn ôl ar ein Dangosyddion Perfformiad Allweddol er mwyn adlewyrchu hyn.

I ni, mae cyhoeddi ein Dangosyddion Perfformiad Allweddol yn rhan o'r tryloywder cyhoeddus sydd ei angen o ystyried rôl TrC fel gweithredwr, arloeswr, cynghorydd, rheolwr prosiect, ac ysgogydd twf economaidd a chyfleoedd ehangach i bob cymuned. Dros y ddwy flynedd ddiwethaf, rydym wedi ceisio gwneud ein Dangosyddion Perfformiad Allweddol yn fwy hwylus i'r cyhoedd a rhanddeiliaid, drwy eu cyhoeddi ar ein [gwefan](#) a darparu sylwebaeth sy'n egluro ein perfformiad mewn iaith glir.

Rydym yn adrodd yn ôl ar amrywiaeth o Ddangosyddion Perfformiad Allweddol aml-ddull i Lywodraeth Cymru a'r cyhoedd, sy'n ymdrin â'r canlynol:

- Cyllid
- Iechyd, diogelwch a chynaliadwyedd
- Bodlonrwydd cwsmeriaid a chwynion
- Teithiau teithwyr a pherfformiad gwasanaethau
- Elfennau i'w cyflawni yn y cynllun busnes
- Elfennau i'w cyflawni mewn prosiectau mawr
- Caffael ac ymgysylltu â rhanddeiliaid
- Cydraddoldeb, Amrywiaeth a Chynhwysiant
- Ein tîm a'n pobl
- Y Gymraeg

Rydym yn adrodd yn ôl ar y rhan fwyaf o'r Dangosyddion Perfformiad Allweddol hyn bob chwarter, ac eithrio perfformiad ein gwasanaethau rheilffyrdd sy'n cael ei adolygu gan Fwrdd Rheilffyrdd TrC bob pedair wythnos a'i gyhoeddi ar gyfer pob cyfnod rheilffyrdd ar ein gwefan: [Perfformiad trenau | TrC](#).

Rydym wrthi'n adolygu ein Dangosyddion Perfformiad Allweddol i sicrhau ein bod yn dangos yn effeithiol i'n Bwrdd, i Lywodraeth Cymru, ac i'n cwsmeriaid a'n rhanddeiliaid sut mae TrC yn cyflawni ei amcanion busnes allweddol ar draws ein cylch gwaith cyfan. Mae ein Dangosyddion Perfformiad Allweddol presennol yn canolbwyntio'n drwm ar berfformiad gwasanaethau rheilffyrdd, ac rydym yn gweithio i adlewyrchu ein cwmpas yn well wrth iddo ehangu, yn enwedig mewn perthynas â'n rôl gynyddol ym maes gweithrediadau bysiau.

Rydym wrthi'n adolygu'r ffordd orau o gyflwyno Dangosyddion Perfformiad Allweddol sy'n dangos y broses o gynhyrchu refeniw, perfformiad gwasanaeth, a diogelwch cwsmeriaid a chydweithwyr ar gyfer pob dull teithio, gan ystyried hefyd sut rydym yn mesur effeithiolrwydd y rhwydwaith cyfan. Mae'r broses adolygu hon yn dal i fynd rhagddi, ond ein nod yw symud i'r set ddiweddaraf hon o Ddangosyddion Perfformiad Allweddol yn 2026/27 sy'n ymwneud â pherfformiad gweithredol, profiad cwsmeriaid, perfformiad ariannol a datblygiad sefydliadol. Bydd y Dangosyddion Perfformiad Allweddol diwygiedig yn rhoi mwy o dryloywder, ac yn sicrhau bod rhanddeiliaid yn gallu gweld yn glir i ba raddau mae TrC yn cyflawni ei amcanion aml-ddull.

Hoffwn roi'r wybodaeth ddiweddaraf am yr argymhelliad yn adroddiad y Pwyllgor ar berfformiad TrC yn 2024-25, a oedd yn ymwneud â chyhoeddi data'n rheolaidd am berfformiad gwasanaethau rheilffyrdd ar lefel llwybrau.

Rydym yn deall yn llwyr y rhesymau dros yr argymhelliad hwn, ac yn dal yn ymrwymo i gyhoeddi data perfformiad sy'n cyd-fynd â chylch adrodd Swyddfa'r Rheilffyrdd a'r Ffyrdd. Rydym wrthi'n archwilio beth yw'r broses a'r fformat mwyaf effeithiol i gyflawni hyn. Rydym yn bwriadu cyflwyno bwletin chwarterol o'r haf ymlaen a fydd yn rhoi cyd-destun clir, heb jargon, ar gyfer ein ffigurau perfformiad. Wrth i'r gwaith hwn barhau rydym eisoes yn cymryd camau i wella tryloywder, fel rhannu diweddariadau rhagweithiol â rhanddeiliaid a'r cyfryngau, gan gynnwys diweddariad diweddar sy'n cyd-fynd ag adroddiad Gorffennaf-Medi 2025 Swyddfa'r Rheilffyrdd a'r Ffyrdd. Mae meithrin ymddiriedaeth yn yr elfen hon yn dal yn flaenoriaeth allweddol, ac rwy'n ffyddiog y bydd y mentrau hyn wir yn gwella tryloywder a dealltwriaeth o'n perfformiad ymysg cwsmeriaid a rhanddeiliaid. Byddwn yn parhau i ddatblygu ein deunyddiau briffio sy'n gysylltiedig â chyhoeddiadau data Swyddfa'r Rheilffyrdd a'r Ffyrdd, gan gynnwys darparu data rhanbarthol manylach.

Cydbwysedd Rhywedd a Bwlch Cyflog Rhywedd

Mae ein timau wedi gweithio'n galed iawn i adeiladu ar y sylfeini a osodwyd gennym, gan ganolbwyntio'n glir ar leihau'r bwlch cyflog rhywedd ac ar wella cynrychiolaeth ar draws pob lefel yn y sefydliad. Yn gynharach y llynedd fe wnaethom groesawu ein Cyfarwyddwr Pobl a Diwylliant, Elle Elliott, sydd wedi dod â llawer o brofiad ac arweiniad i TrC yn yr elfen hon, ac rydym yn gwneud cynnydd o dan ei harweinyddiaeth hi.

Fel yr esboniais fel rhan o'r broses graffu flynyddol y llynedd, rydym yn dal i adrodd yn ôl yn allanol drwy ein dau endid cyfreithiol mwyaf, sef Rheilffyrdd TrC Cyfyngedig a Grŵp TrC, ac yn darparu safbwynt ar y cyd i adlewyrchu ein sefyllfa gyffredinol. Rhaid i ffigurau 2024/25 TrC ar gyfer y Bwlch Cyflog Rhywedd gael eu cyhoeddi erbyn diwedd mis Mawrth 2026 – rydym yn gweithio i geisio cyhoeddi ein hadroddiad cyn y dyddiad hwn, a fydd yn cynnwys dadansoddiad llawn o'r ffigurau hyn.

Rwy'n falch o ddweud bod Grŵp TrC wedi gwrthdroi'r cynnydd yn y bwlch cyflog canolrifol a welwyd y llynedd, a bod gwell cynrychiolaeth o'r rhyweddau i'w gweld yn y chwarteli cyflog uwch. Mae hyn yn deillio o gamau gweithredu penodol, gan gynnwys ein Hacademi Prentisiaethau, Cynlluniau i Raddedigion, a rhaglenni eraill ar gychwyn gyrfa. Mae'r ymdrechion hyn wedi ein helpu i dargedu llwybrau y gwyddom sydd heb gynrychiolaeth ddigonol ym meysydd gwyddoniaeth, technoleg, peirianeg a mathemateg (STEM).

Fodd bynnag, rydym yn cydnabod bod gwaith eto i'w wneud. Er bod gwaith cadarnhaol yn cael ei wneud ar hyn o bryd drwy ein Cynllun Cydraddoldeb Strategol, mae ein bwlch cyflog rhywedd ar gyfer Rheilffyrdd TrC wedi ehangu ers 2023/24 ac, felly, ar gyfer TrC yn gyffredinol oherwydd maint Rheilffyrdd TrC. Bydd y mentrau a gyflwynwyd hyd yma a'r cynlluniau presennol yn arwain at fanteision, ond gyda'r niferoedd a'r cymysgedd hanesyddol o ddynion / menywod, mae'n naturiol mai gwelliant ymylol fydd yn cael ei adlewyrchu ar y cyfan, oherwydd y lefelau gadael isel ymysg y gweithlu presennol.

Yn yr un modd â diweddariad y llynedd, mae gan Rheilffyrdd TrC gyfran uwch o lawer o weithwyr sy'n ddynion na Grŵp TrC, sy'n golygu bod mwy o ddynion yn rhan o'r chwarteli cyflog uchaf oherwydd bod rolau fel goruchwylwyr trên a gyrwyr trên ymysg y swyddi sydd â'r cyflogau uchaf. Yn draddodiadol, mae'r rolau hyn wedi cael eu dominyddu gan ddynion yn y diwydiant rheilffyrdd, sy'n golygu ei bod yn anodd denu mwy o fenywod a mynd i'r afael â'r anghydbwysedd rhywedd. Mae hyn yn arbennig o wir o ystyried yr amser mae'n ei gymryd i sicrhau newid gyda'n cyfraddau presennol ar gyfer cadw staff.

Fodd bynnag, rydym yn dal wedi ymrwymo i leihau ein bwlch cyflog rhywedd, ac i ddatblygu ein statws fel cyflogwr cynhwysol. Mae ein Cynllun Cydraddoldeb Strategol ar gyfer 2024-2028 yn egluro sut byddwn yn gwneud hyn, ac ym mis Rhagfyr 2025 fe wnaethom gwblhau ei adolygiad cyntaf – bydd diweddariad yn cael ei gyhoeddi maes o law. Fel rhan o'r adolygiad hwn, fe wnaethom ymgynghori â chydweithwyr o bob rhan o'r busnes ar gyflawni blwyddyn gyntaf y cynllun hwn i sicrhau ei fod yn berthnasol i'n staff.

Mae gwaith pellach yn y maes hwn – fel ymgyrchoedd recriwtio wedi'u targedu, hysbysebion wedi'u targedu ar fyrddau swyddi amrywiol, a gwaith partneriaeth â sefydliadau fel Menywod mewn Rheilffyrdd a Menywod mewn Trafnidiaeth – wedi arwain at ein carfan gyntaf o yrwyr sydd â rhaniad cyfartal rhwng y rhyweddau. Ym mis Ionawr 2025, fe wnaethom hefyd groesawu carfan gyfan o fenywod fel prentisiaid, gydag ymgeiswyr yn ymuno â rolau ym maes Gweithrediadau Cwsmeriaid, Gwefru Cerbydau Trydan, a Dysgu a Datblygu – sectorau lle mae menywod yn dal i gael eu tangynrychioli ar draws y diwydiant ehangach.

Rydym hefyd wedi ehangu ein cydweithrediad â menywod ym maes STEM, gan gefnogi digwyddiadau gyrfaoedd wedi'u targedu sy'n cael eu cynllunio'n benodol ar gyfer myfyrwyr STEM a graddedigion diweddar sy'n ystyried eu hunain yn fenywod neu'n anneauaid. Mae'r digwyddiadau hyn yn rhan allweddol o'r gwaith o wella mynediad at gyfleoedd mewn diwydiannau lle mae anghydbwysedd rhywedd yn parhau. Er enghraifft, eleni fe wnaethom lansio ein rhaglen gyntaf ar gyfer Cynllun Partner Gwerthfawr Ysgol, lle buom yn gweithio â thair ysgol yng Nghymru. Cyflwynwyd mentrau allgymorth gennym hefyd, fel ein digwyddiad cyntaf gyda The Talent Foundry, ar y cyd ag Ysgol Gymunedol Aberdâr i feithrin sgiliau cyflogadwyedd.

Rydym hefyd wedi canolbwyntio eleni ar gadw a datblygu'r rheini sydd wedi ymuno â ni'n ddiweddar, neu'r rheini a fyddai'n ystyried dychwelyd i TrC o bosibl. Roedd ein rhaglen gyntaf i bobl sy'n dychwelyd yn cynnig cefnogaeth a phrofiad i fenywod sydd wedi bod allan o fyd gwaith ers dros 18 mis, ac rydym yn bwriadu parhau â'r gwaith hwn drwy annog cynrychiolaeth ehangach drwy raglenni llwybrau eraill.

Er mwyn parhau â'n gwaith i leihau ein bwlch cyflog rhywedd, rydym yn cymryd camau penodol i gryfhau recriwtio cynhwysol, gwella llwybrau doniau cynnar, a sicrhau bod ystiriaethau cydraddoldeb yn rhan annatod o arferion cyflog er mwyn sbarduno cynnydd arwyddocaol. Wrth edrych i'r dyfodol, rydym yn benderfynol o adeiladu ar y momentwm hwn a chreu gweithle gwirioneddol amrywiol sy'n cynrychioli'r cymunedau rydym yn eu gwasanaethu.

Gosod Cyllideb ar gyfer 2026/27 a Blynyddoedd i Ddod

Rydym wedi parhau i weithio'n agos gyda chydweithwyr yn Llywodraeth Cymru i greu sicrwydd ar gyfer ein gofynion cyllidebol mewn blynyddoedd i ddod.

Er ein bod yn gweithio'n unol ag amserlenni cyllidebu clir, mae'n broses ailadroddol bob tro sy'n gorfod cyd-fynd â blaenoriaethau cyflawni a chostau cysylltiedig. Cyflwynodd TrC y gofynion cyllido rhagamcanol ar gyfer 26/27 am y tro cyntaf ym mis Gorffennaf 2025. Ers hynny maent wedi bod yn destun nifer o sesiynau craffu gyda pherchnogion cyllidebau Llywodraeth Cymru, gyda'r gwaith hwnnw'n dod i ben ddechrau mis Rhagfyr 2025. Ar hyn o bryd mae bylchau o hyd o ran gwariant refeniw a chyfalaf, sy'n nodweddiadol ar y cam hwn yn y cylch. Mae'r ddwy ochr wrthi'n gweithio i gau'r bylchau hyn, ac i sicrhau bod blaenoriaethau gwariant yn cyd-fynd â'i gilydd. Bydd TrC wedyn yn adrodd yn ôl, yn y cynllun busnes, ar anghenion cyllido'r elfennau i'w cyflawni erbyn diwedd mis Mawrth 2026. Hefyd, bydd TrC yn rhannu rhagolwg amlflwyddyn â chydweithwyr yn Llywodraeth Cymru.

Er bod rhai costau yn y dyfodol yn sefydlog, mae eraill yn agored i ffactorau newid allanol ac yn fwy tebygol o amrywio. Os felly, bydd yr amrywiadau hyn yn cael eu hegluro'n glir. Bydd y rhagolwg amlflwyddyn yn helpu'r llywodraeth newydd i gynllunio a blaenoriaethu.

Diwygio'r Rheilffyrdd – Llywodraeth y DU

Wrth gwrs, rydym yn ymwybodol o'r datganiadau diweddar gan Weinidogion Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU ar ddiwygio'r rheilffyrdd yng Nghymru ac ym Mhrydain Fawr, yn dilyn cyflwyno'r bil yn ffurfiol yn Senedd y DU ar 5 Tachwedd 2025. Dros y flwyddyn diwethaf, rydym wedi darparu cymorth technegol i Lywodraeth Cymru fel sail i'w thrafodaethau â Llywodraeth y DU ar ddiwygio'r rheilffyrdd, gan gynnwys datblygu'r Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth rhwng y ddwy lywodraeth a fydd yn datgan yn ffurfiol y trefniadau allweddol ar gyfer y ffordd y bydd gwasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru a'r Gororau yn cael eu cynllunio, eu rheoli, eu llywodraethu a'u hariannu. Cyfeirir at y Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth – y disgwyliar iddo gael ei gyhoeddi yn ystod Gwanwyn 2026 – yn y Bil Rheilffyrdd ei hun, a byddwn yn parhau i gefnogi Llywodraeth Cymru yn ystod y broses hon.

Er mai swyddogion a Gweinidogion Llywodraeth Cymru sydd wedi arwain y trafodaethau, rydym yn benderfynol o fanteisio ar unrhyw gyfleoedd posibl a ddaw yn sgil diwygio rheilffyrdd Prydain Fawr a fydd yn ein helpu i sicrhau canlyniadau gwell i'r bobl, y cymunedau a'r busnesau rydym yn eu gwasanaethu. Er ein bod eisoes yn gweithio'n agos gyda thîm Network Rail Cymru a Gorllewin Lloegr, mae ein partneriaeth wedi cryfhau'n sylweddol yn ystod ein paratodau i ddiwygio rheilffyrdd Prydain Fawr. Er enghraifft mae Nick Millington, Cyfarwyddwr Llwybrau Cymru a'r Gororau - Network Rail, wedi ymuno â bwrdd gweithredol TrC er mwyn gwella'r broses o wneud penderfyniadau ar y cyd a chyflawni blaenoriaethau yn y maes rheilffyrdd ar draws Cymru a'r Gororau.

Yn amlwg, mae diwygio'r rheilffyrdd yn esgor ar fwy o gyfleoedd i weithio'n agosach gyda Network Rail yng Nghymru ac, ymhen amser, gyda GBR Cymru a'r Gororau i sicrhau gwell perfformiad a gwell gwasanaethau i deithwyr. I gefnogi hyn, a gan fod Llywodraeth Cymru wedi dweud yn glir bod angen grymuso uned GBR Cymru a'r Gororau i wneud

penderfyniadau'n gyflym ac yn effeithiol, rydym yn awyddus i wneud cynnydd nawr yn hytrach nag aros i GBR gael ei ffurfio. Cefais gyfarfod yn ddiweddar â Jeremy Westlake, Prif Weithredwr newydd Network Rail, i drafod cyfleoedd i gydweithio a heriau cyffredin, ac rwy'n edrych ymlaen at gryfhau'r berthynas hon wrth i'r Bil Rheilffyrdd gael ei gyflwyno.

Yn y cyfamser cynhaliwyd cyfarfod cyntaf Bwrdd Rheilffyrdd Cymru (WRB) – ar ei newydd wedd – ym mis Rhagfyr, gyda Vernon Everitt yn camu i rôl y Cadeirydd. Bydd y Bwrdd yn canolbwyntio ar ofalu bod prosiectau, a ariennir gan yr Adolygiad Gwariant, yn cael eu cyflawni'n effeithlon ac yn effeithiol, ac ar flaenoriaethu cyfres o welliannau yn y dyfodol er mwyn i ni allu cyflwyno'r achos cryfaf posibl ar gyfer yr Adolygiad Cynhwysfawr nesaf o Wariant. I gefnogi hyn, ym mis Chwefror 2026 bydd TrC yn cyhoeddi dogfen a fydd yn egluro ein gweledigaeth ar gyfer cyfres drawsnewidiol o welliannau i'r rheilffyrdd y tu hwnt i gyfnod yr adolygiad presennol o wariant.

Masnachfreinio Bysiau

Fel y dywedwyd eisoes, roeddwn yn falch o weld y Bil Bysiau yn mynd drwy'r Senedd, gan ei fod yn golygu ein bod gam arall yn nes at gyflawni ein gweledigaeth o gael system drafnidiaeth gwbl integredig.

I gefnogi'r gwaith o fasnachfreinio bysiau, rydym yn prif ffrydio gwasanaethau bysiau yn TrC fel rhan o'n model gweithredu aml-ddull, gyda'n ffocws cychwynnol ar baratoi i fasnachfreinio yn Ne-orllewin Cymru. Rydym wedi gwneud cynnydd sylweddol i gytuno ar rwydwaith sylfaen ar gyfer y rhanbarth drwy ein gwaith ymgysylltu ag Awdurdodau Lleol unigol a Chyd-bwyllgor Corfforedig De-orllewin Cymru, gyda phob un o'r pedwar awdurdod lleol yn y rhanbarth yn cymeradwyo'r rhwydwaith arfaethedig newydd. Yn ystod Haf 2025, fe wnaethom hefyd gynnal ymarfer ymgysylltu mawr â'r cyhoedd yn Ne-orllewin Cymru i gasglu adborth ar ein cynigion ar gyfer y rhwydwaith, ac rydym wedi cyhoeddi ein hadroddiad terfynol sydd ar gael yma: [Ein hymrwymiad i ymgysylltu â'r gymuned | Trafnidiaeth Cymru](#). Rwy'n edrych ymlaen at drafod y canfyddiadau â'r Pwyllgor yn y sesiwn graffu.

Rydym nawr yn paratoi i ddechrau caffael y pecynnau masnachfaint yn rhanbarth De-orllewin Cymru, yn dilyn rownd lwyddiannus o ymgysylltu â'r farchnad. Ar yr un pryd rydym wedi datblygu ein strategaeth fflydoedd a depos, sydd wedi cael ei modelu ochr yn ochr â'r rhwydwaith sylfaen arfaethedig i bennu gofynion gweithredol, costau, a'r cymhorthdal net sydd ei angen i fasnachfreinio yn Ne-orllewin Cymru. Mae'r gwaith hwn yn rhoi darlun clir i ni o'r rhwydwaith, a'r seilwaith fflydoedd a depos sydd ei angen i helpu i roi hyn ar waith yn llwyddiannus.

Gan gydnabod bod hyn yn gam mawr ymlaen ar gyfer masnachfreinio bysiau, rydym hefyd yn adolygu'r ffordd orau o gynnal a chryfhau'r gwaith o ymgysylltu â'r diwydiant a rhanddeiliaid allweddol. Er bod ein cyfarfodydd ymgysylltu â'r diwydiant a'n panel wedi darparu gwybodaeth werthfawr, rydym yn cydnabod yr angen i rannu gwybodaeth fanylach yn gyflymach, o fewn ffiniau rheolau caffael y sector cyhoeddus. Ar ben hynny, rydym yn gweithio i ddyfnhau'r cydweithio â llywodraeth leol drwy greu panel cynghori cenedlaethol a chyfres o fforymau rhanbarthol sy'n cyd-fynd â chwmpas y Cyd-bwyllgorau Corfforedig.

Yn y pen draw, nod ein dull gweithredu yw darparu gwasanaeth bysiau dibynadwy ac effeithlon i deithwyr yn Ne-orllewin Cymru. Gan mai dyma'r ardal gyntaf lle bydd bysiau'n cael eu masnachfreinio, bydd y gwersi y byddwn wedi'u dysgu yn cael eu defnyddio wrth fasnachfreinio mewn rhanbarthau eraill yn y dyfodol.

Fel rhan o'n cynlluniau ar gyfer bysiau, rydym hefyd wedi datblygu rhagolwg amflwyddyn ar ofynion cyfalaf y dyfodol ar gyfer fflydoedd a depos ar draws Cymru. Rydym yn cydnabod y cyfyngiadau ar gyllidebau Llywodraeth Cymru, ac y gallai hyn effeithio ar gyflymder buddsoddiadau mewn bysiau trydan newydd. Fodd bynnag, rydym ni o'r farn bod cyfleoedd mawr o ran adbweru bysiau yn lleol sy'n deilwng o ymchwiliad pellach. Byddai hyn yn arwain at fwy o fysiau gwell a bysiau mwy gwyrdd, a hefyd yn creu swyddi yma yng Nghymru.

Er mwyn gwneud penderfyniadau'n gyflymach – a fydd yn angenrheidiol wrth i ni fynd ati'n weithredol i fasnachfreinio bysiau ar raddfa fawr – rydym wrthi'n datblygu fframwaith dirprwyo gan Lywodraeth Cymru a chynllun cyflawni a fydd yn ein helpu i wneud penderfyniadau amserol.

Gwyddom fod y broses o fasnachfreinio bysiau yn digwydd mewn cyfnod o bwysau mawr ar arian cyhoeddus, ac mae ein cynlluniau yn ystyried y realiti hwn wrth i ni symud yn nes at gyflwyno hyn. Fel yr amlinellais yn fy niweddariad ar ddatblygiad y sefydliad yn y dyfodol, ein nod yw masnachfreinio am y gost ychwanegol isaf bosibl drwy ddull gweithredu 'un tîm', Rhwydwaith T, gan sicrhau effeithlonrwydd o safbwynt llywodraethu a chyflawni mewnol.

Darparu Gwasanaethau Rheilffyrdd, a'u Perfformiad

Fel rwyf wedi dweud eisoes, mae TrC wedi gwneud gwelliannau mawr o ran dibynadwyedd a phrofiad cwsmeriaid dros y flwyddyn diwethaf. Mae adroddiad mis Rhagfyr Swyddfa'r Rheilffyrdd a'r Ffyrdd yn dangos mai TrC sydd wedi gwella fwyaf o ran prydlondeb ymysg holl weithredwyr y DU, gan symud i'r 12fed safle o blith 24 o weithredwyr trenau, sy'n gynydd cadarnhaol iawn. Roedd yr adroddiad hefyd yn dangos bod nifer y gwasanaethau a ganslwyd gennym wedi lleihau 1.4% – y pedwerydd gwelliant mwyaf yn genedlaethol.

Mae'r canlyniadau hyn yn dangos cynnydd pendant a hyder cynyddol yn ein gwasanaethau. Mae hefyd yn werth nodi ein bod wedi cyflawni'r gwelliant cadarnhaol hwn yn ein perfformiad yn ystod haf prysur o ddigwyddiadau mawr, gan gynnwys dwy gig aduniad Oasis y bu disgwyl mawr amdanynt. Cafodd ei gyflawni hefyd er gwaethaf heriau gweithredol sylweddol, gan gynnwys cyfres o achosion o ddwyn ceblau ar linell Rhymni. Cydweithwyr TrC a'u hymroddiad sy'n gyfrifol am y gwelliant hwn, sy'n mynd ati i sicrhau bod ein cwsmeriaid yn cael gwasanaeth rheilffyrdd y gallant wir ddibynnu arno.

Mae heriau tymhorol yn parhau, yn yr un modd â diwydiant rheilffyrdd ehangach y DU, ond mae buddsoddiadau penodol yn ein helpu i ymateb yn fwy effeithiol. Roedd agor cyfleuster turn olwynion gwerth miliynau o bunnoedd yn y Depo yng Nghaergybi fis Hydref yn garreg filltir bwysig. Mae'r cyfleuster yn trwsio difrod i olwynion sy'n digwydd yn sgil adlyniad gwael i'r cledrau. Bydd y buddsoddiad hwn yn gwella argaeledd trenau ac yn cadw gwasanaethau i redeg yn ystod cyfnod heriol yr hydref, yn ychwanegol at raglen Network Rail ar gyfer trin

wyneb y cledrau a chlirio llystyfiant, a'n camerâu newydd diffiniad uchel ar ben y cledrau sy'n dangos pryd mae angen triniaeth atal.

Rwyf hefyd wedi croesawu, yn bwylllog, y cynnydd o ran lefelau bodlonrwydd cwsmeriaid a welwyd dros y misoedd diwethaf. Rydym wedi rhannu ein pryderon â Transport Focus yn y gorffennol ynghylch maint eu sampl o ddefnyddwyr TrC nad oedd, yn ein barn ni, yn gynrychiolaeth gywir o'n cwsmeriaid. Ond, roedd eu hadroddiad ar yr arolwg diweddaraf – a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr – yn seiliedig ar sampl mwy o faint, sy'n golygu bod y data'n fwy cymaradwy ar draws rhanbarthau a llwybrau. Mae hefyd yn ymddangos ei fod yn adlewyrchu'n well y bobl rydym yn eu gwasanaethu. Byddwn am barhau i fonitro effeithiolrwydd gwahanol ffyrdd o fesur bodlonrwydd cwsmeriaid, o ystyried pa mor bwysig yw hynny yn ein holl waith.

Mae ein trenau newydd a gyflwynwyd fel rhan o'n strategaeth cerbydau hefyd yn helpu i gynyddu bodlonrwydd cwsmeriaid. Mae hyn yn cynnwys cyflwyno pob un o'n 24 o drenau Class 756 – sy'n newydd sbon i Gymru – ar Linellau Craidd y Cymoedd, a pharhau i dderbyn a chyflwyno ein trenau Class 197, sy'n newydd sbon i Gymru, ar y rhwydwaith ehangach. Er ein bod yn dal i wynebu oedi cyn derbyn cerbydau, rydym bellach wedi derbyn 70 o blith 77 o drenau Class 197 gan y gwneuthurwr, CAF. Rydym yn dal i weithio mewn partneriaeth agos â CAF, gan eu dal i gyfrif am ddarparu gweddill y fflyd, a'r llif cyson o drenau drwy eu cyfleuster cynnal a chadw trenau yng Nghaer.

Yn 2026 mae disgwyl i'n trenau Class 756 gael eu cyflwyno ar linell Rhymni, wrth iddyn nhw gael eu tynnu oddi ar linellau Treherbert, Aberdâr a Merthyr a'u disodli gan drenau tram. Hefyd, bwriedir i'r trenau Class 197e ymuno â'r gwasanaeth ar linell y Cambrian yn ystod Hydref 2026. Yn 2025, fe wnaethom hefyd lansio chwe thrên teithio â beic a adnewyddwyd ar Lein Calon Cymru, sydd â lle i hyd at 12 beic ar bob gwasanaeth.

Er mwyn cynnal rhwydwaith sy'n ffynnu a mynd i'r afael â heriau capasiti yn y dyfodol wrth i nifer y teithwyr gynyddu, rhaid i ni barhau i wneud penderfyniadau strategol am ein gofynion yng nghyswllt fflyd. I sicrhau bod gennym y fflyd angenrheidiol i ddarparu amrywiaeth o wasanaethau, mae nifer o opsiynau'n cael eu hystyried fel rhan o'n strategaeth cerbydau. Mae'r opsiynau hyn yn cynnwys caffael rhagor o drenau tram a nifer o unedau diesel, ymestyn fflyd Mark IV, ac archwilio cyfleoedd i gyflwyno addasiadau hybrid o'n trenau Class 230 presennol. Rydym yn gweithio'n agos gyda Llywodraeth Cymru i ystyried yr opsiynau hyn.

Wrth i ni symud ymlaen i 2026/27, rydym yn dal i ganolbwyntio ar barhau i wella perfformiad a chyflwyno trenau newydd, er mwyn cefnogi ymhellach ein gwaith o ddarparu rhwydwaith rheilffyrdd modern a dibynadwy i gymunedau ar draws Cymru a'r Gororau.

Cyflawni Metro De Cymru

Yn 2025/26 rydym wedi cyrraedd cerrig milltir pwysig yn y gwaith o gyflawni Metro De Cymru, gan ddod gam yn nes at gwblhau'r trawsnewidiad a gwireddu ein huchelgais o gael system Metro arloesol lle gallwch gyrraedd a mynd heb drefnu ymlaen llaw. Ar ôl llwyddo i gwblhau'r gwaith ar signalau a thrydaneiddio, a gwella'r cledrau a'r gorsafoedd ar linellau Treherbert, Aberdâr a Merthyr, aeth y rhaglen i drawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd ati i uwchraddio seilwaith ar linell Rhymini.

Yn ystod y flwyddyn, llwyddwyd i drydaneiddio'r holl lwybrau o Gaerdydd i Rymni, gyda'r rhan olaf o Gaerffili i Rymni yn cael ei chwblhau ddiwedd 2025. Mae'r garreg filltir hon yn nodi bod Llinellau Craidd y Cymoedd wedi'u trydaneiddio'n llwyr bron, gyda'r disgwyl y bydd llinell Bae Caerdydd 'yn fyw' erbyn dechrau 2026. Mae'r rhaglen wedi gosod dros 280 milltir i gyd o wifrau llinellau uwchben, sy'n cael eu cynnal gan dros 4,000 o fastiau a sylfeini. Dyma un o'r prosesau uwchraddio seilwaith mwyaf arwyddocaol yn hanes rheilffyrdd Cymru.

Wrth edrych tua'r dyfodol, bydd trenau tram Class 398 yn cael eu cyflwyno yn 2026. Ar yr un pryd, bydd ein gwaith seilwaith yn canolbwyntio ar gwblhau'r gwaith o uwchraddio gorsafoedd a chledrau ar lwybrau Rhymini, ac ar baratoi ar gyfer gwelliannau mawr yn Heol y Frenhines Caerdydd, gan gynnwys gwaith pwysig ar signalau a drefnwyd ar gyfer dechrau 2027. Bydd y gwelliannau hyn yn cael eu cyflwyno'n raddol, gan sicrhau dull gweithredu fesul cam sy'n tarfu cyn lleied â phosibl ar berfformiad y gwasanaeth ac yn mynd â ni'n nes at ddarparu mwy o wasanaethau i deithwyr ar linellau'r Cymoedd.

Yn ogystal â'r gwaith hwn, rydym yn bwrw ymlaen â rhaglen gosod toiledau ar hyn o bryd. Mae'r Metro wedi cael ei ddylunio i ddarparu gwasanaethau cyrraedd a mynd sy'n rhedeg yn aml, yn gallu delio â nifer fawr o deithwyr, ac yn cynnig gwell cysylltiadau rhwng Caerdydd a'r Cymoedd. Mae cyflymder cyflymu'r trenau tram cwbl drydanol yn allweddol er mwyn cyflawni amserlen y Metro ar linellau Treherbert, Aberdâr a Merthyr. I baratoi ar gyfer eu cyflwyno, rydym wedi bod yn gosod toiledau newydd cwbl hygyrch mewn 10 gorsaf, ac yn uwchraddio tri o'r toiledau presennol, fel nad yw cwsmeriaid byth fwy nag 20 munud oddi wrth doiled pan fyddant yn teithio.

Gwyddom y bydd hyn yn newid mawr i gwsmeriaid, yn enwedig y rheini sy'n dibynnu ar gyfleusterau toiledau wrth deithio. Rydym wedi bod yn gweithio gyda grwpiau hygyrchedd a chynhwysiant yn y gymuned, yn ogystal â Phanel Hygyrchedd a Chynhwysiant TrC, i sicrhau bod adborth cwsmeriaid yn cael ei gynnwys yn ein cynlluniau. Byddwn yn agor y toiledau newydd hyn cyn i'r trenau tram ymuno â'r gwasanaeth yng Ngwanwyn 2026.

Wrth i ni agosáu at gamau terfynol Metro De Cymru, rydym yn dechrau gweld cynnydd a manteision go iawn i deithwyr. Mae Llinellau Craidd y Cymoedd, wrth eu hystyried ar wahân i rwydwaith ehangach Cymru a'r Gororau, yn cael eu hystyried yn gyson yn un o'r rhwydweithiau rheilffyrdd lleol sy'n perfformio orau yn y DU. Ym mis Hydref, roedd 91.2% o wasanaethau Llinellau Craidd y Cymoedd wedi cyrraedd o fewn tri munud i'r amser a drefnwyd. Er gwaethaf yr heriau a achoswyd gan amodau'r hydref, roedd y perfformiad yn dal yn gryf ac yn uwch na'r targed, sef 88.8%, ym mis Tachwedd. Rydym hefyd yn gweld twf

canrannol cryf, dau ddigid, yn nifer y teithwyr ar Linellau Craidd y Cymoedd. Mae'r perfformiad hwn yn welliant i'w groesawu wrth gymharu â'n sefyllfa ar ddechrau tymor y Senedd hon, ac mae'n dangos perfformiad gweithredol cryf Llinellau Craidd y Cymoedd – a wnaed yn bosibl drwy gwblhau gwaith trydaneiddio mawr, uwchraddio seilwaith, a chyflwyno ein trenau newydd sbon. Bydd sicrhau bod y perfformiad da yn parhau yn her bwysig i Linellau Craidd y Cymoedd wrth i ni leihau amseroedd teithio, darparu gwasanaethau amlach, a chyflwyno tramiau i'r rhwydwaith. Gallai hyn arwain at ostyngiad bach yn y ffigurau perfformiad.

Hefyd, mae nifer y teithiau trên a wnaed gan ddefnyddio technoleg tapio ar y dechrau a'r diwedd i Dalu wrth Fynd, wrth deithio ar draws rhanbarth De-ddwyrain Cymru, bellach yn fwy na dwy filiwn. Rwy'n falch iawn bod mwy a mwy o deithwyr yn dewis Talu wrth Fynd ar Fetro De Cymru, sy'n gwella profiad cwsmeriaid yn aruthrol. Mae Talu wrth Fynd yn gwneud y broses o deithio ar drên yn un symlach a mwy hwylus, sy'n cynyddu bodlonrwydd cwsmeriaid ac yn sbarduno twf refeniw ar gyfer y rhwydwaith. Rydym yn edrych ymlaen at ymestyn y cynllun hwn y tu hwnt i Fetro De Cymru yn y dyfodol – yn arbennig, croesawu Talu wrth Fynd i Ogledd Cymru y flwyddyn nesaf fel rhan o'r weledigaeth ar gyfer Rhwydwaith Gogledd Cymru.

Cyflawni Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol

Mae TrC wedi bod yn cryfhau capasiti a gallu ein timau trafndiaeth ranbarthol yn ystod 2025/26. Mae pob tîm yn cynnwys Rheolwyr Rhaglenni Datblygu Strategol ac Uwch Gynllunwyr Trafnidiaeth sydd, dros y flwyddyn diwethaf, wedi bod yn canolbwyntio ar helpu eu Cyd-bwyllgorau Corfforedig i ddatblygu a chwblhau eu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Fel rhan o'r cymorth hwn i Gyd-bwyllgorau Corfforedig, fe wnaethom ddatblygu methodoleg blaenoriaethu i helpu pob rhanbarth gyda'u cynlluniau. Pan oedd modd, roeddem wedi ceisio rhoi mwy o flaenoriaeth i'r mesurau hynny sy'n helpu i gyflawni'r nod o integreiddio trafndiaeth a'n cenhadaeth i ddarparu Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn, Un Tîm. Ar ôl cyhoeddi'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol drafft a Chynlluniau Cyflawni Trafnidiaeth Rhanbarthol, sy'n cyd-fynd â'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, mae TrC wedi newid ei bwyslais i ddarparu cyngor diduedd i Lywodraeth Cymru ynghylch y rhaglenni buddsoddi arfaethedig, gan wneud y defnydd gorau o'r data a'r dadansoddiadau trafndiaeth cenedlaethol sydd gan TrC.

Yn ystod 2025/26, buom yn gweithio'n agos gyda Llywodraeth Cymru a'r Cyd-bwyllgorau Corfforedig i lywio'r newid tuag at y fframwaith moderneiddio grantiau newydd, sy'n cynrychioli newid mawr yn y ffordd mae cyllid trafndiaeth yn cael ei ddyrannu a'i reoli. Mae'r newid hwn wedi galw am drafodaethau manwl er mwyn symud yn hwylus o'r system flaenorol i'r dull newydd, gan gysoni blaenoriaethau rhanbarthol ag amcanion cenedlaethol.

Mae un o elfennau allweddol y datblygiad hwn yn ymwneud â theithio llesol. O dan y system grantiau a foderneiddiwyd, mae rôl tîm Teithio Llesol TrC yn symud oddi wrth swyddogaeth weinyddol a monitro yn bennaf, tuag at rôl fwy strategol sy'n seiliedig ar ganllawiau. Mae hyn

yn golygu y bydd y tîm yn canolbwyntio ar helpu awdurdodau lleol a Chyd-bwyllgorau Corfforedig i ddylunio a darparu cynlluniau teithio llesol o ansawdd da, gan ddarparu arbenigedd technegol a chynghor ar arferion gorau yn hytrach na dim ond goruchwyllo cydymffurfiaeth.

Ganolf 2025, fe wnaethom ddechrau datblygu methodolegau i helpu i ddatblygu a chyflwyno Rhwydwaith-T ar lefel ranbarthol. Rydym hefyd wedi dechrau casglu data ac adeiladu dangosfyrddau perfformiad i ategu'r gwaith hwn, gan fanteisio i'r eithaf ar y gweithrediadau a'r rhaglenni rheilffyrdd a bysiau sy'n cael eu darparu gan TrC. Fel rhan o'r broses hon mae ein perthynas â Chyd-bwyllgorau Corfforedig wedi cryfhau, a thrwy symleiddio ein prosesau gwneud penderfyniadau rydym yn sicrhau dull mwy cydlynol o integreiddio trafnidiaeth ar draws y sector cyhoeddus.

Yng Ngogledd Cymru yn arbennig, mae'r tîm ranbarthol wedi chwarae rhan allweddol yn y gwaith o ddatblygu rhaglen Rhwydwaith Gogledd Cymru, a chyflawni blaenoriaethau trafnidiaeth y ranbarth. Mae eu gwaith wedi bod yn rhan hanfodol o'r broses o siapio a gweithredu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol. Gyda'r rhwydwaith bysiau yn ffurfio asgwrn cefn Rhwydwaith Gogledd Cymru, mae'r tîm wedi gweithio'n agos gydag awdurdodau lleol, Cyd-bwyllgorau Corfforedig a Llywodraeth Cymru i sicrhau bod y cynigion yn cyd-fynd â gweledigaeth ehangach Rhwydwaith T.

Er bod y Cyd-bwyllgorau Corfforedig ar wahanol gamau datblygu, rydym yn cydnabod pwysigrwydd addasu'r ffordd rydym yn gweithio er mwyn eu helpu yn y ffordd orau bosibl i wella trafnidiaeth yn eu hardaloedd. Byddwn yn parhau â'r dull cydweithredol hwn i sicrhau bod cynlluniau trafnidiaeth yn cael eu dylunio i greu systemau trafnidiaeth aml-ddull, di-dor sy'n diwallu anghenion cymunedau ar draws pob un o bedwar ranbarth y Cyd-bwyllgorau Corfforedig.

Monitro 20mya

Rydym yn dal i gasglu a choladu data sy'n gysylltiedig â'r dangosyddion perfformiad allweddol a nodwyd yn y [fframwaith monitro 20mya](#) a gyhoeddwyd. Mae'r data'n cynnwys cyflymderau traffig mewn tua 40 o safleoedd ym mhob cwr o Gymru (cyflymderau cymedrig, cyflymderau'r 85^{ed} ganradd, dosraniadau cyflymder); amseroedd teithio yn ystod y cyfnodau prysuraf ar 15 o lwybrau, gan ddefnyddio data telemateg mewn cerbydau a gafwyd gan INRIX; a'r rhyngweithio rhwng cerddwyr a cherbydau mewn chwe man croesi gan ddefnyddio lluniau camera fideo.

Yn ystod 2025, fe wnaethom gyhoeddi'r canlynol ar ein gwefan:

- Ebrill 2025: data cyflymder traffig ac ystadegau cryno hyd at Ionawr 2025.
- Gorffennaf 2025: adroddiad monitro cenedlaethol sy'n crynhoi data ar gyfer y 18 mis cyntaf ers i'r terfyn cyflymder diodyn newid.

Roedd ein cyhoeddiad diweddaraf yn ystod Haf 2025 yn dangos bod 51.5% yn teithio ar gyflymder o 24mya neu'n arafach na hynny, mai 30mya oedd cyflymder yr 85^{ed} ganradd wedi'i bwysoli, ac mai 25.2 mya oedd y cyflymder cymedrig wedi'i bwysoli. Mae hyn yn

dangos bod cyflymder cerbydau wedi cynyddu ychydig ers gaeaf 2024/25, ond ei fod yn dal yn is na'r cyflymder cyn i'r terfyn gael ei roi ar waith. Mae rhagor o fanylion am y data monitro cyflymder ar gael yma: [Terfyn Cyflymder 20mya Diofyn ar Ffyrdd Cyfyngedig | Trafnidiaeth Cymru](#).

Mae'r data a gasglwyd a'r adroddiadau a luniwyd ar gael i'w defnyddio gan Alma Economics, y sefydliad sy'n cynnal y gwerthusiad llawn o'r terfyn cyflymder 20mya ar ran Llywodraeth Cymru. Rydym hefyd yn gweithio gydag arbenigwyr ansawdd aer o Jacobs Engineering Group i ddadansoddi data annibynnol o safleoedd monitro Rhwydwaith Ansawdd Aer Cymru i ddeall sut mae newid y terfyn cyflymder wedi effeithio ar lefelau nitrogen deuocsid ar ymyl y ffordd. Bydd allbynnau'r gwaith hwn yn cael eu cyhoeddi yn 2026.

Rhaglen Burns a'r Weledigaeth ar gyfer Rhwydwaith Gogledd Cymru

Ym mis Mehefin, nododd yr Adolygiad Cynhwysfawr o Wariant o leiaf £90 miliwn i'w fuddsoddi mewn gorsafoedd trenau newydd rhwng Caerdydd Canolog a Chyffordd Twnnel Hafren dros y pedair blynedd nesaf. Mae hyn yn gam mawr ymlaen i gyflawni rhaglen 'Burns', ar ôl bwlch o flynyddoedd mawr oherwydd diffyg cyllid.

Nawr, rydym yn canolbwyntio ar weithio mewn partneriaeth â Network Rail i gytuno ar y dull cyffredinol o ddatblygu a chyflawni elfennau rheilffyrdd y rhaglen. Yn benodol, sut rydym yn sicrhau bod y gwaith o uwchraddio'r llinellau lliniaru yn cyd-fynd yn agos â'r gofynion ar gyfer y gorsafoedd newydd yr ymrwymwyd iddynt. Mae'n amlwg na fydd lefel y cyllid a ddyrannwyd yn yr Adolygiad Cynhwysfawr o Wariant yn ein galluogi i ddatblygu a chyflawni holl orsafoedd Burns. Felly, mae'n bwysig bod y penderfyniad ynghylch pa leoliad sy'n cael ei ddarparu gyntaf yn seiliedig ar gydbwyso gofynion gweithredol a'r gallu i gyflawni, ynghyd â'r dyhead i sicrhau'r effaith economaidd-gymdeithasol fwyaf.

Bydd ein strwythur llywodraethu a rheoli rhaglenni cyffredinol ar gyfer Burns yn cael ei ddatblygu ar sail y gwersi a ddysgwyd hyd yma wrth gyflwyno Rhwydwaith Gogledd Cymru. Bydd y dull hwn o weithredu yn sicrhau ein bod yn defnyddio'r un lefel o ymgysylltu â rhanddeiliaid, llywodraethu a goruchwylio cyflawniad sy'n creu fframwaith effeithlon a thryloyw, sydd â'r modd i reoli'r rhaglen gymhleth hon. Rydym hefyd yn cydnabod bod Burns yn cynnig set aml-ddull o ymyriadau sy'n golygu bod TrC mewn sefyllfa ddelfrydol i chwarae rhan flaenllaw yn y gwaith cyffredinol o gyflawni'r rhaglen.

Mae Rhwydwaith Gogledd Cymru hefyd wedi cryfhau'r cydweithio rhwng TrC a Network Rail, gyda chymorth strwythur llywodraethu sy'n galluogi rhanddeiliaid – gan gynnwys partneriaid trawsffiniol – i gyfrannu'n ystyrlon. Fel cynllun hirdymor sy'n seiliedig ar wasanaethau cyrraedd a mynd, yr uchelgais yw trydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru, gwasanaethau amlach a gwell cysylltedd rhwng Gogledd Cymru a Llundain, Glannau Mersi, Swydd Gaer a Gogledd Lloegr. Ers ei lansio ym mis Mai 2025, mae tua £16 miliwn wedi cael ei fuddsoddi mewn gwelliannau cynnar a gwaith datblygu, gan gynnwys:

- Dyblu amllder y gwasanaethau trên rhwng Wrecsam a Chaer, gyda gwasanaeth gwennol newydd.

- Cyflwyno llwybr bws T51 rhwng y Rhyl a Wrecsam, a disgwylir cerbydau newydd yn 2026.
- Gosod cysgodfannau newydd i deithwyr mewn saith gorsaf ar hyd y llinell rhwng Wrecsam a Lerpwl.
- Lansio lifrai newydd ar ein trenau Class 230, ar sail ymgysylltu â'r cyhoedd.
- Mae gwaith hefyd yn mynd rhagddo ar wasanaethau trên Talu wrth Fynd, sydd i fod i ddechrau ym mis Mai 2026.

Yn dilyn dyraniad yr Adolygiad Cynhwysfawr o Wariant ar gyfer rheilffyrdd Cymru, mae'r gwaith datblygu wedi symud ymlaen ar uwchraddio croesfannau rheilffordd er mwyn helpu i ddarparu gwasanaethau amlach, ac ar wella cysylltedd gwasanaethau cludo nwyddau yng Ngwaith Sment Padeswood. Mae'r cyllid hwn wedi bod yn allweddol i ddatblygu'r cynlluniau hyn, sy'n hanfodol i gyflawni'r weledigaeth hirdymor ar gyfer Rhwydwaith Gogledd Cymru.

Strategaeth Ymaddasu i'r Hinsawdd

Yn 2023 cyhoeddwyd ein Cynllun Ymaddasu i'r Hinsawdd a Chydnerthedd (CARP) sy'n ymdrin â rhannau o'r rhwydwaith sy'n eiddo i ni yn Ne-ddwyrain Cymru, ac sy'n ategu Strategaeth Gwrthsefyll y Tywydd ac Ymaddasu i'r Newid yn yr Hinsawdd a gyhoeddwyd gan Network Rail ar gyfer asedau yng Nghymru a'r Gororau sy'n eiddo i Network Rail.

Er mwyn ein helpu i flaenoriaethu ein cynlluniau ymaddasu i'r hinsawdd wrth symud ymlaen, mae'r cynllun yn asesu pa mor fregus ydym ar hyn o bryd o ran tywydd gwael neu eithafol, ac yn ein helpu i ddeall sut gallai'r digwyddiadau hyn effeithio ar ein rhwydwaith a'n gwasanaethau. Mae ein gwaith yn canolbwyntio ar sicrhau bod y gallu i wrthsefyll yr hinsawdd yn rhan annatod o weithrediadau bob dydd drwy integreiddio ymwybyddiaeth o'r risg mewn prosesau rheoli asedau, yng ngweithrediadau gorsafoedd ac ym mherfformiad rhwydweithiau, a ategir gan fframweithiau llywodraethu sy'n arwain y gwaith o baratoi a mabwysiadu egwyddorion cydnerthedd.

Er mwyn deall a rheoli risgiau yn y dyfodol, rydym yn cynnal Asesiadau o Risgiau Newid Hinsawdd penodol i'r safle gan ddefnyddio data lleol a phrosiectau Swyddfa Dywydd y DU. Mae'r asesiadau hyn yn ein helpu i werthuso'r effeithiau posibl ar iechyd asedau, diogelwch teithwyr, ac ansawdd gwasanaethau. Gan adeiladu ar hyn, mae asesiadau o gapasiti ymaddasol ac Asesiadau Llwybrau Addasu Cyflym (RAPAs) yn llywio dulliau gweithredu hyblyg ac ailadroddol ar gyfer gorsafoedd a llwybrau allweddol. Mae ein cydweithrediad â Network Rail yn cryfhau strategaethau addasu rhanbarthol ac yn sicrhau cysondeb ar draws y rhwydwaith ehangach.

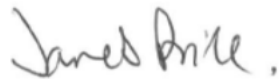
Mae digwyddiadau tywydd eithafol yn ddiweddar, gan gynnwys stormydd a fflachlifogydd yn y Depo yn Nhreganna a Caerdydd Canolog, wedi bod yn wersi gwerthfawr sy'n siapio ein cynlluniau wrth gefn a'n Asesiadau o Risgiau Newid Hinsawdd ar gyfer y safleoedd perthnasol yn y dyfodol. Hefyd, mae cynllunio adferiad bellach yn rhan graidd o'n dull gweithredu er mwyn sicrhau ymatebion amserol i amodau gwael.

Mae cydweithio allanol yn dal yn rhan ganolog o'n strategaeth. Rydym yn cydweithio'n frwd â gweithgorau'r diwydiant, a phwyllgorau cenedlaethol i rannu arferion gorau a chyfrannu at

fentrau fel canllawiau hinsawdd y Bwrdd Diogelwch a Safonau Rheilffyrdd. Bydd Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth sydd ar y gweill gyda Cyfoeth Naturiol Cymru yn gwella cydnherthedd ymhellach, drwy wella mynediad at seilwaith ac amddiffynfeydd rhag llifogydd.

Gobeithio bod yr wybodaeth hon yn rhoi darlun cychwynnol i chi o waith TrC eleni, a'r cynnydd rydym wedi'i wneud yn ystod y Senedd hon. Rwy'n edrych ymlaen at ein sesiwn flynyddol ddydd Iau 29 Ionawr i drafod y manylion ymhellach.

Yn gywir,



James Price.

Jane Dodds AS
Aelod o'r Senedd

19 Ionawr 2026

Annwyl Jane,

Ffigurau ynni adnewyddadwy a phrosesau asesu amgylcheddol

Diolch am rannu copi gyda'r Pwyllgor o'ch **llythyr** at Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi, Ynni a Chynllunio ynghylch y ffigurau cynhyrchu ynni adnewyddadwy a ddefnyddir yn y broses gynllunio ac wrth gyfathrebu â'r cyhoedd. Trafododd y Pwyllgor eich llythyr yn ei gyfarfod ar 26 Tachwedd 2025.

Bydd gan y Pwyllgor gyfle i archwilio'r materion a godwyd yn eich llythyr gydag Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi, Ynni a Chynllunio pan fydd hi'n ymddangos gerbron yr Aelodau ar gyfer gwaith craffu cyffredinol ar 5 Mawrth 2026.

Yn gywir,



Llyr Gruffydd AS
Cadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Croesewir gohebiaeth yn Gymraeg neu'n Saesneg | We welcome correspondence in Welsh or English.

Mr Matthew Davies

19 Ionawr 2026

Annwyl Matthew,

Ffigurau ynni adnewyddadwy yng Nghymru

Diolch am eich gohebiaeth fanwl i'r Pwyllgor ynghylch ffigurau ynni adnewyddadwy yng Nghymru.

Nododd y Pwyllgor eich gohebiaeth yn ei gyfarfod ar 14 Ionawr 2026.

Mae'r Pwyllgor eisoes wedi cytuno ar ei raglen waith ar gyfer tymor olaf y Chweched Senedd. Wrth wneud hynny, mae'r Pwyllgor wedi penderfynu blaenoriaethu sesiynau craffu gyda'r Gweinidogion perthnasol a chyrrff hyd braich Llywodraeth Cymru i helpu i lywio ei adroddiad gwaddol ar gyfer y Chweched Senedd, yn hytrach nag ymgymryd ag ymchwiliadau newydd. Gyda hynny mewn golwg, nid yw'r Pwyllgor mewn sefyllfa i ymgymryd â darn penodol o waith ar ffigurau ynni adnewyddadwy.

Fodd bynnag, bydd gan y Pwyllgor gyfle i archwilio'r materion a godwyd yn eich gohebiaeth gydag Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi, Ynni a Chynllunio pan fydd hi'n ymddangos gerbron yr Aelodau ar gyfer gwaith craffu cyffredinol ar 5 Mawrth 2026.

Yn gywir



Llyr Gruffydd AS

Cadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Croesewir gohebiaeth yn Gymraeg neu'n Saesneg | We welcome correspondence in Welsh or English.



Huw Irranca-Davies AS/MS
Deputy First Minister and Cabinet Secretary for Climate
and Rural Affairs
Y Dirprwy Brif Weinidog ac Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid
Hinsawdd a Materion Gwledig



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Mike Hedges AS
Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad

19 Ionawr 2026

Annwyl Mike,

Yn unol â'r cytundeb cysylltiadau rhyngsefydliadol, ysgrifennaf i'ch hysbysu y cyhoeddwyd Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth rhwng yr Adran Diogeledd Ynni a Sero Net (DESNZ) a Gweinidogion Cymru ar 14 Ionawr 2026. Mae ar gael i'w weld [yma](#).

Mae'r Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth hwn yn ymwneud â'r cyllid ar gyfer Ynni Lleol a Chymunedol yng Nghymru fel rhan o waith Great British Energy (GBE). Mae'n nodi egwyddorion ar gyfer cydweithio rhwng DESNZ a Gweinidogion Cymru ar gyfer buddsoddi hyd at £9.495 miliwn i gefnogi prosiectau ynni adnewyddadwy cymunedol a lleol yng Nghymru. Mae'n nodi:

- Nod y cyllid
- Yr amserlen ariannu
- Yr egwyddorion cydweithio
- Trefniadau llywodraethu a rheoli'r prosiect.

Rwyf hefyd yn anfon copi o'r llythyr hwn at Gadeirydd y Pwyllgor Economi, Masnach a Materion Gwledig, a Chadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith.

Yn gywir,

Huw Irranca-Davies AS

Y Dirprwy Brif Weinidog ac Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion
Gwledig
Deputy First Minister and Cabinet Secretary for Climate Change and Rural Affairs

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Correspondence.Rebecca.Evans@gov.wales
Gohebiaeth.Rebecca.Evans@llyw.cymru

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Tudalen y pecyn 55

Huw Irranca-Davies AS/MS
Y Dirprwy Brif Weinidog ac Ysgrifennydd y Cabinet dros
Newid Hinsawdd a Materion Gwledig
Deputy First Minister and Cabinet Secretary for Climate
Change and Rural Affairs



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Ein cyf/Ein cyf: HID/PO/033/26

Mike Hedges MS
Cadeirydd
Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad

Llŷr Gruffydd MS
Cadeirydd
Pwyllgor Newid Hinsawdd, Amgylchedd a Seilwaith

22 Ionawr 2026

Annwyl Mike, Llŷr,

Rwy'n ysgrifennu yn unol â'r Cytundeb Cysylltiadau Rhyng-Sefydliadol i'ch hysbysu o gyfarfod o'r Grŵp Rhyngweinidogol ar Sero-Net, Ynni a Newid Hinsawdd, a gynhelir ar 26 Ionawr 2026. Bydd y drafodaeth yn canolbwyntio ar Gynllun Cartrefi Clyd Llywodraeth y DU. O ystyried ffocws y cyfarfod ar dai, bydd Ysgrifennydd y Cabinet dros Dai a Llywodraeth Leol yn cynrychioli Llywodraeth Cymru.

Derbyniwch fy ymddiheuriadau, os gwelwch yn dda, am y rhybudd byr a ddarparwyd. Cadarnhawyd amseriad y cyfarfod yr wythnos diwethaf. Byddaf yn rhoi diweddariad i chi ar ôl y cyfarfod.

Yn gywir,

Huw Irranca-Davies AS/MS
Y Dirprwy Brif Weinidog ac Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd
a Materion Gwledig
Deputy First Minister and Cabinet Secretary for Climate Change and Rural Affairs

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Gohebiaeth.Huw.Irranca-Davies@llyw.cymru
Correspondence.Huw.Irranca-Davies@gov.wales

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

Tudalen y pecyn 56
We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Huw Irranca-Davies AS/MS
Y Dirprwy Brif Weinidog ac Ysgrifennydd y Cabinet
dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig
Deputy First Minister and Cabinet Secretary for
Climate Change and Rural Affairs



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Ein cyf/Our ref: HID-PO-022-26

Mike Hedges AS
Cadeirydd - Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad

20 Ionawr 2026

Annwyl Mike,

Rwy'n ysgrifennu atoch yn unol â'r cytundeb cysylltiadau rhyngsefydliadol i roi gwybod i chi y bydd cyfarfod nesaf y Grŵp Rhyngweinidogol ar gyfer yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig yn cael ei gynnal ar 5 Chwefror 2026. Byddaf yn cynrychioli Llywodraeth Cymru.

Disgwylir i'r cyfarfod ganolbwyntio ar Blymio Dwfn Bioamrywiaeth, Strategaeth Bwyd Llywodraeth y DU, Adolygiad o Broffidioldeb Fferm Llywodraeth y DU, ymgysylltiad SPS a'r Gronfa Pysgota a Thwfn Arfordirol. Ar ôl y cyfarfod byddaf yn eich diweddarau ar drafodaethau a bydd hysbysiad yn cael ei gyhoeddi.

Rwy'n anfon copi o'r llythyr hwn hefyd at y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith a Phwyllgor yr Economi, Masnach a Materion Gwledig.

Yr eiddoch yn gywir,

Huw Irranca-Davies AS/MS
Y Dirprwy Brif Weinidog ac Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd
a Materion Gwledig
Deputy First Minister and Cabinet Secretary for Climate Change and Rural Affairs

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1SN

Gohebiaeth.Huw.Irranca-Davies@llyw.cymru
Correspondence.Huw.Irranca-Davies@gov.wales

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Ken Skates AS

Ysgrifennydd y Cabinet dros Ddrafnidiaeth a Gogledd Cymru

21 Ionawr 2026

Annwyl Ken,

Cau Porthladd Caergybi

Yn dilyn fy llythyr ynghylch y digwyddiad angori yng Nghaergybi ar 5 Rhagfyr, bu digwyddiad angori arall yn y Porthladd. Arweiniodd hyn at gau'r Porthladd yn gyfan gwbl ar 7 Ionawr.

Er fy mod yn derbyn bod y cyfnod cau hwn yn sylweddol fyrrach na'r cyfnod cau a welsom y llynedd, o ystyried rôl hanfodol y porthladd i economi, masnach a thrafnidiaeth Cymru, mae'r ffaith bod y porthladd wedi'i gau yn gyfan gwbl am yr ail dro yn peri pryder mawr. Roeddwn i'n falch o nodi o adroddiadau yn y wasg eich bod wedi ceisio sicrwydd gan Stena Line Ports ynghylch cyflwr y porthladd a'i wasanaethau.

O ystyried bod y cyfnod cau hwn yn dod bron i flwyddyn yn union ar ôl yr un blaenorol, yn ogystal â'r cwestiynau a godais yn fy llythyr blaenorol, byddwn yn awyddus i ddeall effaith y cyfnod cau hwn a sut roeddech chi'n teimlo bod yr ymateb i'r cyfnod cau hwn yn cymharu â'r un y llynedd. Byddai gen i ddiddordeb hefyd yn eich barn gyffredinol ar wydnwch presennol y porthladd. Gofynnaf ichi ateb y cwestiynau canlynol os gwelwch yn dda:

1. A oedd unrhyw wersi o'r cyfnod pan gafodd y Porthladd ei gau yn llawn yn flaenorol rhwng Rhagfyr 2024 ac Ionawr 2025 a oedd yn fwyaf perthnasol y tro hwn yn eich barn chi?
2. Sut yr adlewyrchwyd gwaith Tasglu Môr Iwerddon yn yr ymateb i'r cau diweddaraf?

3. O ystyried bod y porthladd yn ddarn o seilwaith cenedlaethol hanfodol, a gawsoch chi sicrwydd ynghylch cyflwr y porthladd a'r gwasanaethau ar ôl siarad â Stena Line Ports? A oes unrhyw waith rydych chi'n teimlo y gallai fod angen ei wneud i wella hynny?

Diolch am eich sylw i'r mater pwysig hwn. Byddai o gymorth i'n gwaith parhaus ar y mater pe gallem gael eich ymateb erbyn 13 Chwefror.

Rwy'n anfon copi o'r llythyr hwn at Llyr Gruffydd AS yn rhinwedd ei rôl fel Cadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith.

Yn gywir,



Andrew RT Davies AS

Cadeirydd: Pwyllgor yr Economi, Masnach a Materion Gwledig

Croesewir gohebiaeth yn Gymraeg neu Saesneg

Copi i: Llyr Gruffydd AS, Cadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Martin Reid

Cyfarwyddwr Polisi ar gyfer Cymru
y Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd

Eugene Drennan

Rheolwr

Cymdeithas Cludo ar y Ffyrdd Iwerddon

21 Ionawr 2026

Annwyl Martin a Eugene,

Cau Porthladd Caergybi

Fel y gwyddoch, mae Porthladd Caergybi wedi cael dau ddigwyddiad angori yn ddiweddar, un ym mis Rhagfyr ac un arall yn gynharach y mis hwn. Arweiniodd y digwyddiad ym mis Rhagfyr at gau Terfynfa 5, tra bod y digwyddiad diweddaraf wedi arwain at gau'r Porthladd yn gyfan gwbl ar 7 Ionawr.

Roedd y wybodaeth a rannwyd gennych gyda'r Pwyllgor ynghylch y cyfnod cau yn 2024/25 yn ddefnyddiol iawn o ran galluogi'r Aelodau i ddeall sut yr effeithiodd y cyfnod cau ar gludwyr a'r problemau a wynebwyd ganddynt o ganlyniad. Byddwn yn ddiolchgar pe gallech rannu eich barn ar y cyfnod cau diweddaraf. Yn benodol, byddwn yn gwerthfawrogi eich barn ar y canlynol:

- Beth yw eich barn chi ar y gwahaniaethau rhwng yr ymateb i gyfnod cau 2024/25 a chyfnod cau 2026?
- Ydych chi o'r farn bod gwersi wedi'u dysgu o'r cyfnod cau diwethaf?
- Sut brofiad ydych chi wedi'i gael wrth ymgysylltu â Thasglu Môr Iwerddon?



- Roedd Llywodraeth Cymru yn gweithio ar strategaeth cludo nwyddau o'r blaen a dywedodd yr Ysgrifennydd Cabinet wrthym y byddai gwaith y tasglu yn cyfrannu ati. Yn dilyn hynny, mae'r Ysgrifennydd Cabinet wedi cyhoeddi y bydd argymhellion y Tasglu yn cael eu hadlewyrchu mewn cynllun porthladdoedd a morwrol, cludo nwyddau a logisteg. A oes gennych chi unrhyw farn ar y penderfyniad hwn a gwaith ymgysylltu Llywodraeth Cymru ynghylch y strategaeth cludo nwyddau/cynllun newydd?
- A oes unrhyw beth arall yn eich barn chi a allai fod yn ddefnyddiol inni mewn perthynas â'r Porthladd a'r digwyddiadau?

Diolch ichi am eich ymgysylltu parhaus â'r Pwyllgor, mae eich cyfraniad yn arbennig o bwysig i'n helpu i ddeall y sefyllfa ac i lunio ein hargymhellion.

Rwy'n anfon copi o'r llythyr hwn at Llyr Gruffydd yn rhinwedd ei rôl fel Cadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith, gan fod trafnidiaeth yn rhan o'i gylch gwaith.

Yn gywir,



Andrew RT Davies AS

Cadeirydd: Pwyllgor yr Economi, Masnach a Materion Gwledig

Croesewir gohebiaeth yn Gymraeg neu Saesneg

Copi i: Llyr Gruffydd AS, Cadeirydd y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon