

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 diwro'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 trafniadaeth 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 disgwylir 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 amlflwyddyn 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 gynnydd 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 leiha'u 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.

Ganol 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 rhanbarthol wedi chwarae rhan allweddol yn y gwaith o ddatblygu rhaglen Rhwydwaith Gogledd Cymru, a chyflawni blaenoriaethau trafnidiaeth y rhanbarth. 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 rhanbarth 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 ieched 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.

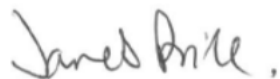
Mae digwyddiadau tywydd eithafol yn ddiweddar, gan gynnwys stormydd a fflachlifogydd yn y Depo yn Nhreganna a Caerdydd Canolog, wedi bod yn wersi gwerthfawr sy'n siapio ein cynlluniau wrth gefn a'n Asesiadau o Risgiau Newid Hinsawdd ar gyfer y safleoedd perthnasol yn y dyfodol. Hefyd, mae cynllunio adferiad 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.