

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

**Blaenoriaethau ar gyfer dyfodol
Seilwaith Rheilffyrdd Cymru**

Mawrth 2016

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales



Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliad.cymru

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

Y Pwyllgor Menter a Busnes
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 0300 200 6565

E-bost: SeneddBusnes@cynulliad.cymru

Twitter: [@SeneddBusnes](https://twitter.com/SeneddBusnes)

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2016

Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Menter a Busnes

**Blaenoriaethau ar gyfer dyfodol
Seilwaith Rheilffyrdd Cymru**

Mawrth 2016

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales



Y Pwyllgor Menter a Busnes

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 22 Mehefin 2011. Ei gylch gwaith yw archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif drwy graffu ar ei gwariant, ei gweinyddiaeth a'i pholisiau, gan gwmpasu datblygu economaidd; trafnidiaeth a seilwaith; cyflogaeth; addysg uwch a sgiliau; ac ymchwil a datblygu, gan gynnwys technoleg a gwyddoniaeth.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor



William Graham (Cadeirydd)

Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



Mick Antoniw

Llafur Cymru
Pontypridd



Mohammad Asghar

Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



Jeff Cuthbert

Llafur Cymru
Caerffili



Keith Davies

Llafur Cymru
Llanelli



Dafydd Elis-Thomas

Plaid Cymru
Dwyfor Meirionnydd



Rhun ap Iorwerth

Plaid Cymru
Ynys Môn



Eluned Parrott

Democratiaid Rhyddfrydol Cymru
Canol De Cymru



Gwenda Thomas

Llafur Cymru
Castell-nedd



Joyce Watson

Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Bu'r Aelod a ganlyn yn dirprwyo mewn un cyfarfod yn ystod yr ymchwiliad hwn.



Janet Haworth

Ceidwadwyr Cymreig
Gogledd Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd	5
Argymhellion y Pwyllgor	6
1. Cyflwyniad	10
Adolygiadau o Network Rail	11
Paratoadau ar gyfer Cyfnod Rheoli 6 a thu hwnt	12
Pwerau a datganoli	13
Datblygiadau yng Nghymru	13
Datblygiadau yn Lloegr	14
2. Blaenoriaethau lefel uchel	15
De Cymru	15
Trydaneiddio o Lundain i Gaerdydd	15
Trydaneiddio o Gaerdydd i Abertawe	15
Gorsaf Caerdydd Canolog	16
Trydaneiddio Rheilffyrdd y Cymoedd	18
Gogledd Cymru	20
Trenau cyflymach ar y prif linellau	20
Yr achos busnes dros drydaneiddio'r brif linell	21
Wrecsam-Bidston	22
Cyrraedd meysydd awyr.....	22
Canolbarth a gorllewin Cymru.....	23
Gwelliannau o ran cludo nwyddau	25
Llwybr amgen trwy Fro Morgannwg.....	27
3. Cynllunio'r seilwaith a chyflawni'r gwaith	28
Cynllunio'r seilwaith	28
Rôl Llywodraeth Cymru ym mhroses yr adolygiadau cyfnodol a datblygiad yr HLOS.....	28
Yr amserlen ar gyfer cynllunio seilwaith y rheilffyrdd.....	29
Y dull achos busnes a pha mor berthnasol ydyw i Gymru	31
Cyfrifoldebau eglur dros gyflawni'r gwaith ar y seilwaith	34

Y data sydd ar gael, tryloywder a lefelau buddsoddiad	36
Network Rail.....	39
Cwmpas ac effeithiolrwydd Llwybr Cymru	40
Pryderon ynglŷn â chyllido canolog	40
Cyflawni prosiectau	41
Ymateb Network Rail	42
Datganoli cyfrifoldeb am seilwaith rheilffyrdd Cymru	43
Gwahanol agweddau at ddatganoli.....	45
Pryderon ynglŷn â chyllido	46
Pryderon ynglŷn â materion trawsffiniol	47
Pryderon ynglŷn â risg	47
Pryderon ynglŷn â dyled	48
Datganoli rheilffyrdd yn yr Alban	49
Cymharu Cymru a'r Alban	50
Heriau a gwersi	51
4. Materion trawsffiniol	53
Rhyng-ddibyniaeth Cymru a Lloegr.....	53
Yr effaith ar Gymru yn sgil datblygiadau allweddol a gynlluniwyd yn Lloegr.....	54
Ymgysylltiad Llywodraeth Cymru â datblygiadau yn Lloegr	56
5. Masnachfrait Cymru a'r Gororau.....	58
Cylch gorchwyl a materion allweddol	60
Bydd cwmpas yr ymchwiliad yn cynnwys:	60
Tystion	62
Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig	64

Rhagair y Cadeirydd

Wrth i'r haf agosáu, mae penderfyniadau pwysig am ddyfodol rheilffyrdd Cymru ar fin cael eu gwneud. Roedd y Pwyllgor yn teimlo'i bod yn bwysig inni ystyried y blaenoriaethau ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd er mwyn inni allu defnyddio ein dylanwad mewn proses gymhleth o wneud penderfyniadau.

Bydd penderfyniadau a wneir yn ystod y chwe mis nesaf yn cael effaith dyngedfennol ar rwydwaith trafndiaeth Cymru ac o ganlyniad ar ffyniant ac ansawdd bywyd pob un ohonom sy'n byw ac yn gweithio yng Nghymru.

Mae'n amlwg bod gan Gymru nifer o anghenion. Ar hyn o bryd, ni yw un o'r ychydig wledydd yng ngorllewin Ewrop heb yr un cilomedr o reilffordd wedi'i thrydaneiddio. Bydd hynny'n newid, ond oherwydd oedi yn sgil materion peirianyddol a'r ffaith fod y cyllid yn gyfyngedig bydd yn rhaid i Gymru ymladd, cydweithredu a dwyn perswâd er mwyn cael popeth yr ydym am ei weld.

Mae'n hollbwysig trydaneiddio Prif Linell De Cymru (yr holl ffordd i Abertawe), Rheilffyrdd y Cymoedd a Phrif Linell Gogledd Cymru; sicrhau y gellir ailddatblygu gorsaf Caerdydd Canolog i ymdopi â'r cynnydd disgwylidig yn nifer y teithwyr a dod yn ganolbwynt trafndiaeth sy'n addas ar gyfer prifddinas yn yr 21^{ain} ganrif; gwella traciau ein prif linellau fel bod ganddynt y strwythur a'r capasiti ar gyfer anghenion modern o ran cludo nwyddau, a'r gefnogaeth weithredol i sicrhau slotiau ar yr amser y mae eu hangen - mae'r rhain i gyd yn brosiectau hollbwysig i ffyniant Cymru yn y dyfodol.

Dros y misoedd nesaf, bydd angen i wleidyddion a gweithredwyr rheilffyrdd Cymru siarad yn uchel ac yn eglur ag un llais i bledio achos anghenion y genedl ac i sicrhau'r cyllid i wneud yn siŵr y gall Cymru chwarae rhan lawn yn nadeni'r rheilffyrdd yn y DU.

Hyderwn y bydd yr adroddiad hwn yn ddefnyddiol yn y broses honno.

William Graham AC,
Cadeirydd y Pwyllgor Menter a Busnes

Argymhellion y Pwyllgor

Rhestrir argymhellion y Pwyllgor i Lywodraeth Cymru isod, yn y drefn y maent yn ymddangos yn yr adroddiad hwn. Ewch i'r tudalennau perthnasol yn yr adroddiad i weld y dystiolaeth sy'n cyd-fynd â'r argymhellion a'r casgliadau:

Argymhelliad 1. Dylai Llywodraeth Cymru geisio sicrwydd llwyr y bydd y gwaith o drydaneiddio Prif Linell De Cymru yn parhau fel un prosiect, heb saib, yr holl ffordd i Abertawe. (tudalen 16)

Argymhelliad 2. Rydym yn annog Llywodraeth Cymru i fod yn rhagweithiol gyda Llywodraeth y DU, Cyngor Dinas Caerdydd, y Ddinas-Ranbarth, Network Rail a busnesau lleol er mwyn datblygu cynllun cadarn ar gyfer Gorsaf Caerdydd Canolog ochr yn ochr â'r gwaith uwchraddio sydd ei angen i'r trac a'r signalau i greu gorsaf sy'n addas ar gyfer prifddinas yn yr 21^{ain} ganrif (tudalen 18)

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru arwain yn gryf ar baratoi cynllun busnes cynhwysfawr a grymus, yn gynnar, o blaid trydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru yn ystod Cyfnod Rheoli 6 gyda Llywodraeth y DU yn ariannu'r gwaith yn unol â'i chyfrifoldebau statudol. (tudalen 21)

Argymhelliad 4. Dylai Llywodraeth Cymru roi blaenoriaeth i sicrhau mynediad i feysydd awyr yn Lloegr o ogledd Cymru, o ran ymgysylltu â gweithredwyr masnachfreintiau cyfagos a'r rhai sy'n gyfrifol am eu caffael a'u rheoli i sicrhau bod y cysylltiadau'n ddigonol, ond hefyd o ran nodi'r gwelliannau allweddol sydd eu hangen i'r seilwaith er mwyn darparu capasiti digonol a llobio ar gyfer buddsoddiad ynddynt. (tudalen 23)

Argymhelliad 5. Dylai Llywodraeth Cymru barhau i weithio gyda rhanddeiliaid i ddarparu gwell gwasanaethau yn y Canolbarth, yn enwedig rhagor o welliannau i gysylltu Aberystwyth â Chanolbarth Lloegr a rhwydwaith rheilffyrdd ehangach y DU. (tudalen 25)

Argymhelliad 6. Dylid uwchraddio Prif Linellau Gogledd a De Cymru, gan gynnwys llinellau lliniaru, i'r maint llwytho mwyaf ar gyfer cynwysyddion cludo nwyddau (W12) cyn gynted â phosibl. (tudalen 26)

Argymhelliad 7. Dylai Network Rail gadw uned cludo nwyddau ganolog, i ymgysylltu â gweithredwyr cludo nwyddau a'u cwsmeriaid. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda'r uned hon, Llwybr Cymru a gweithredwyr cludo nwyddau i nodi'r buddsoddiadau y dylid rhoi blaenoriaeth iddynt er mwyn gwella gwasanaethau cludo nwyddau yng Nghymru, a gweithio i sicrhau bod y rhain yn cael eu cyflawni.
(tudalen 26)

Argymhelliad 8. Dylai Llywodraeth Cymru barhau i bwysleisio pa mor bwysig i wasanaethau cludo nwyddau yw trydaneiddio Llinell Bro Morgannwg yn llawn, ac y dylai'r gwaith gael ei ariannu gan Lywodraeth y DU.
(tudalen 27)

Argymhelliad 9. Rydym yn cefnogi uchelgais y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i sicrhau bod Llywodraeth Cymru yn ymwneud yn llawn â phroses yr adolygiadau cyfnodol. Rydym yn annog Llywodraeth Cymru i ymgysylltu'n llawn â'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i sicrhau bod anghenion Cymru yn cael eu hystyried.
(tudalen 38)

Argymhelliad 10. Dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu mwy ag adolygiad yr Adran Drafnidiaeth o'r canllawiau ar gyfer gwerthuso prosiectau, er mwyn sicrhau eu bod yn fwy effeithiol, ac nad ydynt yn tansilio ymhellach achosion busnes yng Nghymru (ac ardaloedd eraill tebyg). Yn benodol, rhaid i'r broses adlewyrchu'n ddigonol y manteision cymdeithasol ac economaidd ehangach a ddaw yn sgil buddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd.
(tudalen 38)

Argymhelliad 11. Nes i ragor o bwerau gael eu datganoli'n ffurfiol i Gymru, mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru fod â swyddogaethau eglur yn y broses gynllunio a chyflawni ar gyfer y rheilffyrdd, yn ogystal â pherthynas eglur â phartïon eraill yn y broses honno, a'r gallu mwyaf posibl i ddefnyddio'r ysgogiadau angenrheidiol i gynllunio a chyflawni prosiectau'n effeithiol ac i reoli risgiau.
(tudalen 38)

Argymhelliad 12. Dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu â chyrrff cynllunio a chyflawni ym maes y rheilffyrdd yn ystod Adolygiad Cyfnodol 18, yn enwedig Network Rail a'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, i sicrhau bod data ariannol a data'n ymwneud â pherfformiad ar lefel Cymru mor dryloyw ag y bo modd. Rydym hefyd o'r farn mai un peth allweddol a ddylai ddeillio o'r adolygiad cyfnodol yw bod targedau ac allbynnau Network Rail yn cael eu gosod ar lefel Cymru, a bod gwell

data ar gael. Cyn belled ag y bo modd, dylai'r rhain fod yn cyfateb i'r rhai ar gyfer yr Alban. (tudalen 39)

Argymhelliad 13. Credwn y dylai Llywodraeth Cymru roi pwysau ar Network Rail i sicrhau bod ei strwythurau'n addas i'r diben o ran cyflawni ei swyddogaethau ar draws ffiniau llwybrau. Rydym yn credu y dylid datblygu'r rhain ochr yn ochr, ac yn gysylltiedig, â threfniadau Llywodraeth Cymru ei hun ar gyfer gweithio gyda rhanbarthau Lloegr. (tudalen 43)

Argymhelliad 14. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda chyrrff cenedlaethol allweddol, yn enwedig Network Rail, i sicrhau bod prosiectau sydd i'w cyflawni yng Nghymru yn cael eu rheoli yng Nghymru gyda goruchwyliaeth effeithiol gan Lywodraeth Cymru pan fo'n briodol. (tudalen 43)

Argymhelliad 15. Hyd yn oed heb i bwerau ym maes seilwaith gael eu datganoli'n ffurfiol trwy ddeddfwriaeth, rhaid i Lywodraeth Cymru gael mwy o gyfrifoldeb am seilwaith y rheilffyrdd, gan gynnwys cyfrannu at gynnal yr Adolygiad Cyfnodol, datblygu'r HLOS, cyflawni prosiectau a llywodraethu Network Rail. Rhaid i Network Rail fod yn fwy atebol i Lywodraeth Cymru. Rhaid i Lywodraeth Cymru fod yn barod ar gyfer unrhyw rôl ehangach, yn enwedig o ran ei strwythur a'r adnoddau sydd ar gael. (tudalen 52)

Argymhelliad 16. Mae achos cryf dros gyflwyno newid deddfwriaethol i ddatganoli'r cyfrifoldeb am gyllido Network Rail i Gymru fel a wnaed yn yr Alban. Fodd bynnag, cyn datganoli, rhaid i lywodraethau Cymru a'r DU nodi'n eglur ac yn gyhoeddus sut y rhoddir sylw i'r materion a ganlyn:

- Setliad cyllido teg i gyd-fynd â datganoli;
- Sut y bydd dyled Network Rail yn cael ei ddosrannu, a benthyca yn y dyfodol yn cael ei reoli;
- Sut y bydd natur drawsffiniol y rhwydwaith yn cael ei rheoli;
- Sut y bydd y risgiau'n cael eu rheoli, gan gynnwys risgiau o orwario, diffygion cudd yn y rhwydwaith, a gwaith adfer mewn argyfwng.

(tudalen 52)

Argymhelliad 17. Rhaid i Lywodraeth Cymru gynyddu ei hymdrechion i ddatblygu cysylltiadau allweddol ar draws y ffin â chyrff cynllunio a chyflawni datganoledig yn y sector rheilffyrdd, a rhanddeiliaid allweddol eraill yn Lloegr. Dylai hyn ddatblygu'r gwaith da sydd eisoes ar y gweill yng ngogledd Cymru a gogledd Lloegr. (tudalen 57)

Argymhelliad 18. Wrth ddod i gytundeb ynglŷn â manylion datganoli cyfrifoldebau masnachfreinio, rhaid i Lywodraeth Cymru roi blaenoriaeth mewn trafodaethau â'r DU i sicrhau bod masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau yn cynnwys llwybrau poblogaidd, proffidiol sy'n hanfodol i'r cyhoedd sy'n teithio. (tudalen 59)

1. Cyflwyniad

1. Yng Nghymru, mae nifer y siwrneiau gan deithwyr wedi cynyddu tua 50 y cant, o ychydig o dan 20 miliwn o siwrneiau yn 2003-04 i oddeutu 30 miliwn yn 2014-15.¹
2. Mae Network Rail yn credu y bydd nifer y teithwyr yng Nghymru yn parhau i gynyddu yn y dyfodol. Er enghraifft, mae'n credu y bydd nifer y teithwyr sy'n cymudo i Gaerdydd yn cynyddu 144 y cant rhwng 2013 ac 2043. Mae hefyd yn disgwyl cynnydd o 151 y cant yn nifer y teithwyr sy'n teithio rhwng arfordir gogledd Cymru a Llundain, a chynnydd o 77 y cant yn y nifer sy'n teithio rhwng gogledd a de Cymru erbyn 2043.
3. Mae'r seilwaith rheilffyrdd drwy Brydain o dan bwysau wrth i nifer gynyddol ddefnyddio gwasanaethau trên. Edrychodd ein hymchwiliad ar dri phrif gwestiwn:
 - A yw seilwaith rheilffyrdd Cymru yn ymdopi â'r nifer sy'n defnyddio trenau'n awr, a fydd yn gallu ymdopi yn y dyfodol, a sut y mae angen ei wella?
 - A yw Network Rail a phobl eraill sy'n cynllunio sut i weithredu, cynnal a chadw a gwella seilwaith y rheilffyrdd yn rhoi ystyriaeth briodol i anghenion defnyddwyr yng Nghymru?
 - A oes unrhyw beth arall y gellid ei wneud i sicrhau bod penderfyniadau am y rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr yn gydgysylltiedig er mwyn darparu'r gwasanaeth gorau bosibl yn y ddwy wlad.
4. Rhoddir ein cylch gorchwyl llawn yn Atodiad A.
5. Mae penderfyniadau ynghylch lle i fuddsoddi er mwyn gwella traciau, gorsafoedd a rhannau eraill o'r seilwaith yn cael eu gwneud yn eithaf pell o flaen llaw a chânt eu cyflwyno mewn cynlluniau pum mlynedd. Mae'r cynllun pum mlynedd nesaf yn dechrau yn 2019. Mae'r dewisiadau ynghylch sut a lle i fuddsoddi yn y dyfodol yn cael eu hystyried yn awr ac rydym yn awyddus i ddylanwadu ar y rhain.

¹ Astudiaeth ddrafft Network Rail o Lwybr Cymru.

6. Gwyddom fod angen rheilffordd fodern ac effeithlon yng Nghymru i wella'r economi, a hefyd i gynorthwyo pobl i deithio am resymau eraill e.e. hamdden, ymweld â theulu neu fynd i'r ysbyty. Mae rheilffyrdd gwell yn gwneud bywyd yn haws i deithwyr, ond hefyd yn ei gwneud yn haws i fusnesau gludo nwyddau ar drenau.

7. Rhwng mis Tachwedd 2015 a mis Ionawr 2016, cynhaliodd y Pwyllgor ymgynghoriad cyhoeddus i gasglu [tystiolaeth ysgrifenedig](#). Ym mis Chwefror a mis Mawrth 2016 cynhaliwyd cyfres o gyfarfodydd i glywed rhagor o dystiolaeth gan gynnwys un ym Mhrifysgol Glyndŵr, Wrecsam.

8. Bydd copïau o'r adroddiad hwn yn cael eu hanfon at Lywodraeth Cymru, yn ogystal ag at Weinidogion perthnasol yn Llywodraeth y DU, Network Rail a'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, gan fod pob un ohonynt yn cyfrannu at y penderfyniadau a fydd yn effeithio ar seilwaith rheilffyrdd Cymru yn y dyfodol.

Adolygiadau o Network Rail

9. Cynhaliwyd ein hymchwiliad yng nghyd-destun tri adolygiad o Network Rail gan Lywodraeth y DU:

- Roedd Adolygiad Bowe (a gyhoeddwyd ym mis Tachwedd 2015) yn ystyried yr hyn y gellid ei ddysgu o'r paratodau ar gyfer Cyfnod Rheoli 5 (2014-19);
- Roedd Adolygiad Hendy (a gyhoeddwyd ym mis Tachwedd 2015) yn ailflaenoriaethu'r modd y câi rhaglen Cyfnod Rheoli 5 ei rhoi ar waith; ac
- Mae Adolygiad Shaw² (cyhoeddwyd adroddiad cwmpasu ym mis Tachwedd 2015 a bwriedir cyhoeddi'r adroddiad terfynol ym mis Mawrth 2016) yn edrych ar ffurf Network Rail a'r dull o'i gyllido yn y dyfodol.

10. Rydym hefyd yn ymwybodol bod yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth wedi dweud, yn ei ymateb i adolygiad Bowe, y bydd rôl a chyfrifoldebau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cael eu hadolygu'n sylfaenol.

11. Rydym yn credu y bydd canlyniad adolygiad Shaw yn arbennig o arwyddocaol i Gymru. Rydym yn gobeithio y bydd ein hargymhellion yn dylanwadu ar y camau a gymerir yn dilyn adroddiadau Bowe a Shaw.

² Cytunwyd ar yr adroddiad hwn cyn cyhoeddi Adolygiad Shaw ar 17 Mawrth 2016.

Rydym yn falch o nodi tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru y cafwyd ymgysylltu iach a chynhyrchiol â Nicola Shaw. Dywedodd y Gweinidog wrthym:

“...in terms of the Shaw review, we have had engagement with the process—a lot of engagement. In fact, she’s been very good in terms of the time and the discussions. The officials have reflected our views quite clearly into the review. We think it’s going to be produced alongside the budget in March, her review, and it’s been clear that we’ve discussed with her that more accountability in Wales for rail infrastructure needs to be with us. So, there has been a good engagement in terms of the Shaw review, I would say.”³

12. Roedd tystiolaeth gan y Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol yn awgrymu y gallai barn Ms Shaw i ryw raddau fod yn cyd-fynd â blaenoriaethau Llywodraeth Cymru:

“So, it feels to me like she fully understands what we want to do. Her view is that there ought to be more competition in the rail network more generally, that some form of closer vertical integration—I don’t think she’ll go as far as saying that vertical integration is the right answer, but I think she’ll say that some form of vertical integration is the right way—that different methods should be tried, and I hope she’s going to say that the proposition from the Welsh Government on particularly the Valleys would be a good thing to try. That’s what I’m hoping for.”⁴

Paratodau ar gyfer Cyfnod Rheoli 6 a thu hwnt

13. Gosodir blaenoriaethau a chyllid y diwydiant rheilffyrdd mewn "Cyfnodau Rheoli" pum mlynedd. Mae'r paratodau yn cael eu harwain gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (Swyddfa Rheoleiddio'r Rheilffyrdd gynt). Mae Network Rail yn gweithio gyda'r diwydiant rheilffyrdd a chyllidwyr fel Llywodraeth Cymru i ddatblygu "dewisiadau i gyllidwyr" o ran buddsoddi yn y seilwaith. Yn dilyn hyn mae'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth yn cyhoeddi dwy ddogfen - Manyleb Allbwn Lefel Uchel (HLOS) a Datganiad o'r Cyllid sydd ar Gael (SOFA) - ac yn y pen

³ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 148.

⁴ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 151.

draw datblygir cynllun Network Rail ar gyfer cyflawni. Mae'r paratodau ar gyfer Cyfnod Rheoli 6 (2019-2024) bellach ar y gweill.

14. Bydd Network Rail yn nodi ei "ddewisiadau i gyllidwyr" ar gyfer Cyfnod Rheoli 6 a thu hwnt yn ei Astudiaeth o Lwybr Cymru. Bydd hon yn cael ei chyhoeddi cyn bo hir.

15. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, yn gynnar yn 2016, yn dechrau paratoi ar gyfer yr Adolygiad Cyfnodol nesaf, sef y broses ffurfiol sy'n arwain at gynhyrchu'r HLOS a'r SOFA nesaf.

16. Rydym wedi trefnu amserlen yr ymchwiliad hwn er mwyn medru cyflwyno adroddiad tra bo'r penderfyniadau hyn yn cael eu trafod.

Pwerau a datganoli

17. Yn wahanol i'r Alban, nid yw cynllunio a darparu seilwaith rheilffyrdd yn faes sydd wedi'i ddatganoli yng Nghymru. Llywodraeth y DU sy'n bennaf gyfrifol am ddatblygiad rhwydwaith Cymru, ac am ei gyllido.

18. Er hynny mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi buddsoddi arian sylweddol yn y rhwydwaith rheilffyrdd. Mae £235 miliwn wedi'i ymrwymo ers mis Ionawr 2014 ac, ar adeg cyhoeddi'r adroddiad hwn, roedd £176 miliwn wedi'i wario.⁵ Felly, mae'r ymchwiliad hwn yn ymdrin â'r penderfyniadau a wneir gan Lywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru.

Datblygiadau yng Nghymru

19. Mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi ei [Chynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol drafft](#) sy'n cynnwys blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd.

20. Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi comisiynu neu gynnal nifer o astudiaethau yn y blynyddoedd diwethaf, gan gynnwys [adroddiad Tasglu Gweinidog Llywodraeth Cymru ar Drafnidiaeth yng Ngogledd Cymru](#). Roedd hwn yn ystyried cynigion ar gyfer trydaneiddio / moderneiddio rheilffyrdd yng ngogledd Cymru, gan fanteisio ar waith

⁵ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 143. Darparwyd ffigurau manwl gan Lywodraeth Cymru mewn ymateb i gais gan y Pwyllgor.

gan Greengauge 21, sefydliad dielw sy'n hyrwyddo rheilffyrdd cyflym. Mae Llywodraeth Cymru wedi comisiynu rhagor o waith ar yr achos busnes ar gyfer trydaneiddio rheilffyrdd yng ngogledd Cymru.

21. Y bwriad yw trydaneiddio Prif Linell y Great Western a Llinellau Cymoedd De Cymru yn ystod Cyfnod Rheoli 5 a Chyfnod Rheoli 6. Mae'r bwriad i drydaneiddio llinellau'r cymoedd yn rhan annatod o'r cynigion ar gyfer Metro Caerdydd.

Datblygiadau yn Lloegr

22. Gwneir y gwaith o gynllunio ar gyfer Cyfnod Rheoli 6 ar adeg pan fo cyfrifoldebau sylweddol ym maes rheilffyrdd yn cael eu datganoli yn Lloegr, gan gynnwys sefydlu Transport for the North, Rail North a West Midlands Rail. Mae'n amlwg y bydd y rhain yn cael effaith uniongyrchol sylweddol ar Gymru. Mae rheilffyrdd cyflym (yn enwedig HS2) yn cael eu datblygu yn Lloegr. Mae amryw o sylwebyddion wedi disgrifio hyn fel cyfle a bygythiad i wasanaethau yng Nghymru.

2. Blaenoriaethau lefel uchel

23. Mae'r bennod hon yn ymdrin ag effeithiolrwydd gweithredol seilwaith presennol y rheilffyrdd ar gyfer teithwyr a nwyddau o fewn Cymru a blaenoriaethau ar gyfer datblygu seilwaith Cymru, yn enwedig yng Nghyfnod Rheoli 6 (2019-24) a thu hwnt.

24. Clywsom am nifer fawr o flaenoriaethau ar gyfer buddsoddi gan gynnwys: llinellau sy'n gallu ymdopi â threnau cyflymach ac amlach, a mwy ohonynt, ynghyd â phlatfformau hirach, trydaneiddio ac amseroedd teithio byrrach. Rydym wedi blaenoriaethu'r rhai yr ydym yn eu hystyried yn allweddol, ac wedi rhannu ein blaenoriaethau yn ôl rhanbarthau daearyddol.

De Cymru

Trydaneiddio o Lundain i Gaerdydd

25. Er bod oedi yn dilyn Adolygiad Hendy, mae'r gwaith i drydaneiddio'r brif linell o Paddington Llundain i Gaerdydd Canolog yn mynd rhagddo gyda'r bwriad o'i gyflawni yn ystod Cyfnod Rheoli 5. Mae'n hanfodol bod y gwaith hwn yn cael ei gwblhau heb ragor o oedi.

26. Cododd Great Western Railways (GWR) bryderon y byddai oedi i'r cynllun i drydaneiddio Prif Linell y Great Western yn effeithio ar welliannau i wasanaethau trenau. Bydd y cwmni'n cyflwyno fflyd newydd o drenau teithiau pell ar gyfer de Cymru o 2017, ond bydd yn rhaid cael llinellau cyflymach cyn bod modd gwella'r amseroedd teithio.

Trydaneiddio o Gaerdydd i Abertawe

27. Mae'r gwaith i drydaneiddio'r llinell i Abertawe bellach wedi'i restru i gael ei gyflawni yn ystod Cyfnod Rheoli 6. Rydym yn rhannu pryderon yr Athro Stuart Cole⁶ ac eraill ynglŷn â'r ffaith na phennwyd dyddiadau pendant ar gyfer cwblhau'r rhan hon o'r gwaith i drydaneiddio Prif Linell y Great Western. Oherwydd bod y rhan o Lundain i Gaerdydd wedi'i gohirio, gwthiwyd y rhan o Gaerdydd i

⁶ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 3 Chwefror 2016, paragraff 141.

Abertawe allan o'r Cyfnod Rheoli pum mlynedd presennol ac i mewn i'r nesaf.

28. Dywedodd yr Athro Cole bod y gymhareb budd a chost ar gyfer trydaneiddio Prif Linell y Great Western rhwng Caerdydd ac Abertawe yn wan os caiff ei hystyried ar ei phen ei hun. Awgrymodd y byddai unrhyw oedi cyn trydaneiddio i Abertawe yn cynyddu costau cyfalaf ac y gallai hynny beryglu'r prosiect.

29. Fodd bynnag, ceisiodd Network Rail a'r Adran Drafnidiaeth roi sicrwydd inni. Ailadroddodd Brian Etheridge o'r Adran Drafnidiaeth ymrwymiad yr Ysgrifennydd Gwladol i drydaneiddio yr holl ffordd i Abertawe.

“The overall commitment is undiminished. I think the Secretary of State has made very clear that he’s not pausing any of these programmes, he’s not stopping them, and the Hendy review has not removed any from our agenda. ...we’re still working very, very hard to pin down the exact dates of delivery. So, I think we’re very clear on Cardiff. We expect to move seamlessly, as you say, to the rest of the route.”⁷

30. Er gwaethaf y sicrwydd hwn, dywedodd y Gweinidog wrthym ei bod yn siomedig ynglŷn â'r oedi wrth drydaneiddio i'r gorllewin o Gaerdydd. Roedd yn cydnabod bod ymrwymiad i gyflawni hyn yng Nghyfnod Rheoli 6 ond dywedodd wrthym "we haven't got anything solid in that regard"⁸. Er mwyn dod â sicrwydd, rydym yn credu bod angen ymrwymiad a dyddiad cyflawni pendant ar frys.

Dylai Llywodraeth Cymru geisio sicrwydd llwyr y bydd y gwaith o drydaneiddio Prif Linell De Cymru yn parhau fel un prosiect, heb saib, yr holl ffordd i Abertawe.

Gorsaf Caerdydd Canolog

31. Yn yr adroddiad a gyhoeddwyd gennym ddiwedd 2015 ar Gynlluniau Trafnidiaeth yn ystod Cwpan Rygbi'r Byd, nodwyd yr angen brys am ailddatblygu mawr yng ngorsaf Caerdydd Canolog. Dywed yr adroddiad:

⁷ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 397.

⁸ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 79.

"Mae'r Pwyllgor yn teimlo'n gryf nad yw Gorsaf Ganolog Caerdydd, fel un o'r prif byrth i Gymru, yn diwallu anghenion a disgwyliadau teithwyr. Nid yw'n addas i'r diben erbyn hyn fel gorsaf sy'n croesawu ymwelwyr i brifddinas Ewropeaidd fodern. Ni all yr orsaf ymdopi â'r pwysau a roddir arni. Mae'n hanfodol ailddatblygu'r orsaf cyn gynted â phosibl er mwyn ymdopi â nifer gynyddol y teithwyr sy'n cyrraedd ac yn gadael. Rhaid rhoi blaenoriaeth frys i hyn."⁹

32. Yn ystod yr ymchwiliad hwn, amlygwyd yr orsaf fel testun pryder allweddol gan Richard Rowland, Cyfarwyddwr Cynghrair Rhaglen y Gorllewin a Chynllunio ar gyfer Great Western Railway.

"From Great Western's point of view, ...our key concern is Cardiff and Cardiff Central, both in terms of everyday custom, because that's likely to increase by around 70 per cent over the next few years, according to the Network Rail studies, but also events, as well. We saw in the Rugby World Cup that the station wasn't sufficient for dealing with the flows of customers that came out of the stadium."¹⁰

33. Roedd yn galonogol clywed bod y gwaith cynllunio lefel uchel wedi dechrau o fewn Network Rail ar gyfer ailddatblygu'r orsaf, a bod trafodaethau'n dechrau cael eu cynnal gyda rhanddeiliaid allweddol. Mae'r gwaith ailddatblygu diweddar yn Reading yn enghraifft o'r hyn y gellir ei gyflawni o ran moderneiddio ac ailddatblygu. Rydym yn gobeithio y bydd yr enghraifft hon yn parhau i ysbrydoli a llywio gwaith yng Nghaerdydd.

34. Dywedodd Tim James, pennaeth strategaeth a chynllunio ar gyfer Network Rail yng Nghymru, fod y broses o gynllunio'r gwaith ailddatblygu wedi dechrau:

"We are very proud to be proposing a scheme that will transform our capital station into something that really is truly fit for a modern capital city. We're really in the very early days.

"We're quite clear that a new station has got to provide sufficient capacity for the next 30 to 50 years. It's got to give a

⁹ Y Pwyllgor Menter a Busnes, Cynlluniau Trafnidiaeth yn ystod Cwpan Rygbi'r Byd, Rhagfyr 2015, paragraff 28.

¹⁰ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 28 Ionawr 2016, paragraff 335.

much better experience for customers, particularly in terms of queueing for events. Our plans, really, are to rebalance the north and the south sides so that they're of equal prominence, both under cover, and also with something like a Reading-style facility to hold people in comfort while they wait for a train."¹¹

35. Bydd ystyriaethau ariannol yn llywio'r hyn sy'n digwydd nesaf gyda gorsaf Caerdydd Canolog. Faint fydd y gost, ac o ble y bydd yr arian yn dod? Bydd gorsaf o'r radd flaenaf yn dod gyda bil o'r radd flaenaf. Mae'r hyn y gall cyllidwyr ei fforddio yn debygol o lywio'r canlyniad yn y pen draw.

36. Ochr yn ochr ag ailddatblygu'r orsaf ei hun, mae hefyd angen uwchraddio trac a signalau o amgylch gorsaf Caerdydd Canolog.

37. Dywedodd Michael Tapscott o Trenau Arriva Cymru wrthym:

"I think our biggest concern with this [Cardiff Central] is the capability of the track either side of the station. We understand that relief lines are being developed or are part of that development, but our concern is that we will have a nice station but that having those pinch points outside Cardiff is still going to be a big issue for the future."¹²

38. Bydd angen rhoi sylw i'r agweddau hyn hefyd yn rhan o'r broses o ailddatblygu'r orsaf, os ydym am greu canolbwynt trafniadaeth ar gyfer prifddinas sy'n addas i'r 21^{ain} ganrif.

Rydym yn annog Llywodraeth Cymru i fod yn rhagweithiol gyda Llywodraeth y DU, Cyngor Dinas Caerdydd, y Ddinas-Ranbarth, Network Rail a busnesau lleol er mwyn datblygu cynllun cadarn ar gyfer Gorsaf Caerdydd Canolog ochr yn ochr â'r gwaith uwchraddio sydd ei angen i'r trac a'r signalau i greu gorsaf sy'n addas ar gyfer prifddinas yn yr 21^{ain} ganrif.

Trydaneiddio Rheilffyrdd y Cymoedd

39. Roedd ein tystiolaeth yn dangos cefnogaeth eang i gynnig Llywodraeth Cymru ar gyfer system Metro yn ne-ddwyrain Cymru. Mae'r cysyniad wedi dal dychymyg rhanddeiliaid, ac mae'r cyhoedd yn

¹¹ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror, paragraff 98.

¹² Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 28 Ionawr, paragraff 339.

dod yn fwy a mwy ymwybodol ohono. Yr her yn awr yw gwireddu'r weledigaeth honno'n ddi-oed.

40. Ceir cytundeb lefel uchel i brosiect trydaneiddio Rheilffyrdd y Cymoedd, ac mae Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU bellach wedi cytuno ar drefniadau ariannu. Fodd bynnag, mae cwestiynau o hyd ynghylch cwmpas y gwaith, a chyfanswm y gost.

41. Awgrymodd yr Athro Cole fod yn rhaid penderfynu ynghylch y model ar gyfer Metro de-ddwyrain Cymru - boed hwnnw'n fodel rheilffyrdd trwm neu ysgafn - ac y gallai unrhyw oedi fod yn niweidiol.

42. Meddai Michael Tapscott o Trenau Arriva Cymru:

“Probably the biggest risk with this is actually time, so actually deciding on where we’re going to head towards, what the configuration of light rail, heavy rail or whatever that’s going to be—. Because that’s key. We’ve got to make sure we understand in what direction we’re going.”¹³

43. Fodd bynnag, roedd y Gweinidog yn glir mai'r diwydiant fyddai'n arwain y penderfyniad ynglŷn â rheilffyrdd trwm neu ysgafn, drwy'r broses gaffael, ac na fyddai'n cael ei bennu ganddi hi.

44. Meddai James Price, Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol Grŵp yr Economi, Sgiliau a Chyfoeth Naturiol:

“So, we’re saying, ‘You’re the experts—you tell us what you want to do’. That extends to if you want to use all heavy rail or some light rail or something that we’ve never heard of, frankly, because what we have learnt is that the boundary between heavy rail and light rail is increasingly being blurred.”¹⁴

45. Cododd y Pwyllgor bryderon a fyddai pob un o linellau'r cymoedd yn cael eu trydaneiddio, a sut y gellid blaenoriaethu llinellau o safbwynt achosion busnes.

46. Meddai Roger Cobbe, Arriva UK:

“Typically, the business case [for electrification] is strongest when there’s the most number of passengers and the number of carriages per hour along a particular section of line... We

¹³ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 28 Ionawr, paragraff 379.

¹⁴ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror, paragraff 262.

don't know how much of the Valleys lines there will be funding available to electrify. But, clearly, it's sensible for the passenger and the taxpayer to do the ones that are of the highest value."¹⁵

47. Daeth yn amlwg fod gweledigaeth y Gweinidog ar gyfer y Metro yn llawer mwy eang na dim ond trydaneiddio llinellau presennol y cymoedd. Mae'r uchelgais hwn yn ganmoladwy. Bydd angen i bwyllgorau'r Cynulliad yn y dyfodol gadw llygad barcud ar y datblygiadau wrth i ragor o fanylion ddod i'r amlwg.

Gogledd Cymru

Trenau cyflymach ar y prif linellau

48. Daeth dwy brif elfen i'r amlwg o ran Prif Linell Gogledd Cymru - cyflymder a thrydaneiddio. Meddai Tim James, Network Rail:

“There are many benefits from modernising north Wales. In fact, there are two choices for funders within our paper. One of them, which is probably a timely precursor, is some work to improve line speeds between Chester and Holyhead anyway, as part of work we're doing to re-signal the line, which needs some funding—roughly about £20 million—which will give journey time savings, which is a good precursor, then, to any electrification.”¹⁶

49. Tynnwyd sylw gan Rebecca Maxwell, ar ran Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru, at ba mor bwysig yw sicrhau bod y llinell yn gallu ymdopi â threnau cyflymach. Meddai:

“In terms of the condition of the rail service—the rail network—in north Wales, the main difficulties we see are that services are too slow on the line. That leads to them being less frequent than they need to be to encourage that shift from road to rail use.”¹⁷

¹⁵ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 28 Ionawr, paragraff 373.

¹⁶ 11 Chwefror, paragraff 121.

¹⁷ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 28 Ionawr 2016, paragraff 8.

Yr achos busnes dros drydaneiddio'r brif linell

50. Pwysleisiodd nifer fawr o randdeiliaid yr angen i fuddsoddi a gwella Prif Linell y Gogledd, gyda llawer yn galw am ei thrydaneiddio.

51. Mae Adolygiad Hendy - a oedd yn ceisio pennu dyddiadau mwy realistig ar gyfer rhaglen fuddsoddi Network Rail - wedi gwthio nifer o gynlluniau trydaneiddio'r DU o'r Cyfnod Rheoli 5 presennol i Gyfnod Rheoli 6 (2019-24). Awgrymodd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru y gallai gogledd Cymru fod dan anfantais o ran cysylltedd ag HS2 pe byddai'r gwaith o drydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru yn cael ei wthio i gyfnod rheoli diweddarach, h.y. ar ôl 2024. Y bwriad yw i HS2 gyrraedd Crewe yn 2027.

52. O safbwynt Cymru, ceir achos cryf o blaid trydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru. Gan ei bod yn rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd craidd, mae disgwyl y dylai hyn gael ei wneud erbyn 2030. Fodd bynnag, yn seiliedig ar nifer presennol y teithwyr, mae'n ymddangos y byddai'r achos busnes yn cael sgôr isel o dan feini prawf Network Rail.

53. Mae ymdrechion i ddatblygu achos busnes cryfach trwy gynnwys effeithiau cymdeithasol ac economaidd ehangach yn mynd rhagddynt. Mae'n ein taro ni mai'r mater allweddol, fel yn achos Llinellau'r Cymoedd, fydd cael rhywun i dalu. Gan ei fod yn llwybr ar y Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd mewn maes polisi nad yw wedi'i ddatganoli, mae achos cryf dros ddweud bod y llinell rhwng Llundain a Chaerdybi yn rhan bwysig o rwydwaith y DU ac y dylai Llywodraeth y DU dalu amdano.

54. Bydd yn hollbwysig ennill y ddatl hon er mwyn sicrhau rheilffordd fodern ar gyfer gogledd Cymru sy'n cysylltu ag HS2.

Dylai Llywodraeth Cymru arwain yn gryf ar baratoi cynllun busnes cynhwysfawr a grymus, yn gynnar, o blaid trydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru yn ystod Cyfnod Rheoli 6 gyda Llywodraeth y DU yn ariannu'r gwaith yn unol â'i chyfrifoldebau statudol.

Wrecsam-Bidston

55. Dangosodd ein hymgyngghoriad y ceir cefnogaeth sylweddol i gynnal gwelliannau i linell y Gororau rhwng Wrecsam a Bidston.

56. Ystyrir bod dyblu'r llinell hon yn creu cysylltiad lleol hanfodol, a byddai'n rhoi buddugoliaeth gymharol hawdd ar gyfer gogledd Cymru.

Cyrraedd meysydd awyr

57. Galwodd Merseytravel, ymhlith eraill, am well cysylltiad uniongyrchol rhwng gogledd Cymru a meysydd awyr Lerpwl a Manceinion.

58. Meddai Rebecca Maxwell, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru a Chyngor Sir Ddinbych:

“We’re also supporting Arriva Trains in their application for some direct routes from north Wales and Cheshire into Manchester Airport. Currently, we’re very poorly served, despite having quite a significant number of passengers at the airport starting their journeys in north Wales and Cheshire. So, we are underrepresented on that. And we lose out really to other markets, and we feel that that’s something that could be done now, without any infrastructure investment, through a redistribution of train paths and services.”¹⁸

59. Crybwyllwyd y maes awyr yn aml fel enghraifft o sut y gall cystadleuaeth rhwng masnachfreintiau greu problemau i deithwyr. Er bod Grŵp Arriva yn gweithredu masnachfreintiau Gogledd Lloegr a Chymru, dim ond nifer gyfyngedig o drenau y gall y traciau eu cymryd, ac mae'r ddwy fasnachfaint yn cystadlu â'i gilydd.

60. Y mater allweddol yma yw sicrhau bod dylanwad gan wasanaethau i deithwyr yng Nghymru wrth negodi defnydd o'r traciau, a sicrhau bod y seilwaith yn cael ei uwchraddio fel y gellir ymdopi â'r galw.

¹⁸ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 28 Ionawr 2016, paragraff 20.

61. Meddai Rowland Pittard, Railfuture:

“I think one of the best examples is the problem in Manchester, where Arriva Trains Wales has, ever since they started the franchise, made provision in their services to get to Manchester Airport, and they only now have about two or three services, completely off-peak, going to Manchester Airport, and that is the desire line of a large number of the people living in north Wales— to get to Manchester Airport.”¹⁹

Dylai Llywodraeth Cymru roi blaenoriaeth i sicrhau mynediad i feysydd awyr yn Lloegr o ogledd Cymru, o ran ymgysylltu â gweithredwyr masnachfreintiau cyfagos a'r rhai sy'n gyfrifol am eu caffael a'u rheoli i sicrhau bod y cysylltiadau'n ddigonol, ond hefyd o ran nodi'r gwelliannau allweddol sydd eu hangen i'r seilwaith er mwyn darparu capasiti digonol a lobïo ar gyfer buddsoddiad ynddynt.

Canolbarth a gorllewin Cymru

62. Roedd nifer o randdeiliaid yn bryderus nad oedd cynlluniau presennol Llywodraeth Cymru ar gyfer canolbarth a gorllewin Cymru - fel y'u nodir yn y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol - yn diwallu anghenion yr ardal.

63. Dywedodd Cymdeithas Teithwyr Rheilffyrdd Sir Benfro fod blaenoriaethau Llywodraeth Cymru yn diwallu anghenion Caerdydd a'r cymoedd, ond nid rhai gweddill Cymru. Roedd Fforwm Rheilffordd Calon Cymru yn cytuno, gan ddatgan bod y broses cynllunio strategol bresennol, ar lefel Cymru a'r DU, yn rhoi gormod o bwyslais ar anghenion ardaloedd trefol.

64. Nododd y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru fod bron pob un o'r cynigion yn y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd yn gysylltiedig â deddwyrain neu ogledd Cymru. Cododd bryderon hefyd yn ei dystiolaeth y gallai'r oedi cyn trydaneiddio Prif Linell y Great Western i Abertawe greu'r argraff bod Abertawe yn lleoliad eilaidd i Gaerdydd.

¹⁹ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 3 Chwefror 2016, paragraff 248-250.

65. Roedd Trafnidiaeth Canolbarth Cymru yn pryderu nad oedd y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol yn ystyried ei ofynion buddsoddi yng nghyd-destun yr effaith ar Gymru gyfan, ac roedd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru yn pwysleisio y dylai seilwaith y rheilffyrdd gael ei ddatblygu yn y dyfodol mewn modd sydd o fudd i Gymru gyfan.

66. Daeth rhai blaenoriaethau eglur ar gyfer y rhanbarth i'r amlwg. Roedd y rhain yn cynnwys:

- Uwchraddio Llinell y Gororau - galwodd Railfuture am wella'r signalau, a gwella'r llinell fel bod modd iddi ymdopi â threnau cyflymach;
- Awgrymodd Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru y dylid ymestyn gwasanaethau bob awr ar Linell Cambria, ac ystyried gorsafoedd newydd, gan gynnwys Bow Street a Charno;
- Cynigiodd y Ffederasiwn hefyd y dylai Llywodraeth Cymru archwilio ffyrdd o wella cysylltedd rheilffyrdd â chanolfannau allweddol, megis Caerfyrddin ac Abertawe;
- Siaradodd Siambr Fasnach De Cymru o blaid ailagor nifer o linellau, gan gynnwys yr un a arferai gysylltu Aberystwyth â Chaerfyrddin. Fodd bynnag, nododd yr Athro Cole fod yr achos busnes ar gyfer ailagor y rhan hon o'r trac yn annhebygol o ddal dŵr ar sail trafndiaeth yn unig, oherwydd bod yr ardal yn brin ei phoblogaeth a'r amser teithio'n debygol o fod yn hirach na'r gwasanaeth bws teithiau pell, Traws Cymru²⁰.

67. Amlygodd Llywodraeth Cymru y buddsoddiad y mae eisoes wedi'i wneud yng nghanolbarth a gorllewin Cymru. Meddai'r Gweinidog:

“One of the key areas I’ve been particularly interested in is continuing the good work we’ve done in terms of mid and west Wales in terms of additional services, and looking at that very important network that links across from Aberystwyth into the midlands, which I think is equally important as some of the other areas.”²¹

²⁰ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 3 Chwefror 2016, paragraff 159.

²¹ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 71.

Dylai Llywodraeth Cymru barhau i weithio gyda rhanddeiliaid i ddarparu gwell gwasanaethau yn y Canolbarth, yn enwedig rhagor o welliannau i gysylltu Aberystwyth â Chanolbarth Lloegr a rhwydwaith rheilffyrdd ehangach y DU.

Gwelliannau o ran cludo nwyddau

68. Roedd y Rail Freight Group yn feirniadol o'r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol, gan ddweud ei fod yn:

“extremely light on freight matters except for a commitment to support the recommendations of the Minister’s Freight Working Group as appropriate. The NTFP therefore represents a missed opportunity to support rail freight in Wales by targeted investment and focussed support for infrastructure enhancements that directly benefit rail freight.”²²

69. Credai TATA Steel fod yn rhaid i'r Cynllun roi blaenoriaeth i gynnal a gwella'r seilwaith ar gyfer cludo nwyddau ar drenau.

70. Dywedodd Railfuture yn eu tystiolaeth ysgrifenedig y dylid darparu lle clir ar gyfer cynwysyddion cludo nwyddau hyd at y maint mwyaf ar lwybrau Prif Linellau Gogledd a De Cymru, ynghyd â Llinell y Gororau. Roedd hon hefyd yn thema allweddol a ddaeth i'r amlwg yn ein gwaith blaenorol ar ddatblygu porthladdoedd a'r economi forol.

71. Awgrymodd y Rail Freight Group y gallai'r cynllun i drydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru fod yn sbardun ar gyfer ailgyflwyno cyswllt rhyngfoddol i gludo nwyddau i Iwerddon trwy Gaergybi.

72. Fodd bynnag, dywedodd DB Schenker nad oes fawr ddim gweithgarwch o ran cludo nwyddau ar drenau ar hyn o bryd ar Linell Cambria a Phrif Linell Gogledd Cymru, os o gwbl;

²² Tystiolaeth ysgrifenedig, y Rail Freight Group

73. Dadleuodd Railfuture y dylid darparu cyfleusterau rhyngfoddol mewn porthladdoedd yng Nghymru, gan gynnwys Caergybi ac Abergwaun. Yn ein hadroddiad ar Botensial yr Economi Forol, nodwyd gennym fod datblygu cyfleusterau rhyngfoddol ar gyfer cludo nwyddau yn ddyhead tymor hir gan ddweud:

"Rydym o'r farn y byddai'n esgeulus peidio ag ystyried materion fel capasiti ac uwchraddio i fesurydd W10 neu well, a hefyd cyfleusterau cludo nwyddau rhyngfoddol mewn mannau priodol wrth ddatblygu cynigion moderneiddio er mwyn diogelu seilwaith rheilffyrdd Cymru ar gyfer y dyfodol, o ystyried cost ychwanegol uwchraddio pellach yn y dyfodol."²³

Dylid uwchraddio Prif Linellau Gogledd a De Cymru, gan gynnwys llinellau lliniaru, i'r maint llwytho mwyaf ar gyfer cynwysyddion cludo nwyddau (W12) cyn gynted â phosibl.

74. Cynigiodd y Rail Freight Group hefyd y dylid 'rhagdybio o blaid trenau cludo nwyddau' lle mae buddsoddiad yn cael ei ystyried ar lwybr sydd â'r potensial i gario nwyddau nawr neu yn y dyfodol.

75. Amlygodd nifer o ymatebwyr y gystadleuaeth rhwng gwasanaethau cludo nwyddau a theithwyr. Pwysleisiodd TATA Steel fod gan eu gweithfeydd ym Mhort Talbot, Trostre a Llanwern gysylltiadau da, ond y gall traffig teithwyr ar y brif linell rhwng y dwyrain a'r gorllewin yn aml eu hatal rhag gallu defnyddio'r trac. Clywsom dystiolaeth hefyd gan weithredwyr cludo nwyddau ynglŷn â pha mor bwysig yw buddsoddiadau ar raddfa fechan i weithredwyr trenau nwyddau, ond bod y pwyslais ar brosiectau ar raddfa fawr yn aml yn bwrw'r rhain i'r cysgod.

Dylai Network Rail gadw uned cludo nwyddau ganolog, i ymgysylltu â gweithredwyr cludo nwyddau a'u cwsmeriaid. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda'r uned hon, Llwybr Cymru a gweithredwyr cludo nwyddau i nodi'r buddsoddiadau y dylid rhoi blaenoriaeth iddynt er mwyn gwella gwasanaethau cludo nwyddau yng Nghymru, a gweithio i sicrhau bod y rhain yn cael eu cyflawni.

²³ Y Pwyllgor Menter a Busnes, Potensial yr Economi Forol, Chwefror 2016, paragraff 173.

Llwybr amgen trwy Fro Morgannwg

76. Mae Llinell Bro Morgannwg yn cynnig llwybr amgen ar hyn o bryd ar gyfer gwasanaethau cludo nwyddau (a theithwyr). Clywodd ein hymchwiliad bryderon na roddir blaenoriaeth i drydaneiddio'r llinell hon o bosibl. Fel yn achos Llinellau'r Cymoedd, nid yw'n eglur pryd y bwriedir cyflawni'r gwaith hwn, na sut y telir amdano.

77. Yn ei thystiolaeth²⁴, dywedodd y Gweinidog a'i swyddog eu bod yn teimlo mai mater i Lywodraeth y DU yw trydaneiddio Llinell Bro Morgannwg, yn rhan o'r broses o drydaneiddio'r prif linellau. Fodd bynnag, mae hyn yn dal yn destun trafodaethau.

Dylai Llywodraeth Cymru barhau i bwysleisio pa mor bwysig i wasanaethau cludo nwyddau yw trydaneiddio Llinell Bro Morgannwg yn llawn, ac y dylai'r gwaith gael ei ariannu gan Lywodraeth y DU.

²⁴ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 89-96.

3. Cynllunio'r seilwaith a chyflawni'r gwaith

Cynllunio'r seilwaith

78. Mae proses yr Adolygiadau Cyfnodol yn rhan sylfaenol o gynllunio'r seilwaith rheilffyrdd ym Mhrydain. Dyma'r mecanwaith allweddol y mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn ei ddefnyddio i ddwyn Network Rail i gyfrif, ac mae'n cynnwys asesiad y Swyddfa honno o'r hyn y mae'n rhaid i Network Rail ei gyflawni mewn unrhyw un cyfnod rheoli, y cyllid y mae arno'i angen, a'r cymhellion sydd eu hangen i'w annog i gyflawni. Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn rhoi cyngor i'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth a Gweinidogion yr Alban ynglŷn â pharatoi eu HLOS a'u SOFA, gyda "phenderfyniadau terfynol" ar wahân yn cael eu paratoi ar allbynnau a gwariant Network Rail ar gyfer Cymru a Lloegr a'r Alban, gan adlewyrchu'r setliad datganoli yn yr Alban.

79. Mae Adolygiad Cyfnodol 18, sy'n paratoi'r ffordd ar gyfer Cyfnod Rheoli 6 (2019-24), ar hyn o bryd ar gamau cynnar y gwaith paratoi. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cyhoeddi dogfen i gychwyn Adolygiad Cyfnodol 18 ym mis Ebrill 2016 ac roeddem yn falch o nodi y bydd yn croesawu ymatebion gan Lywodraeth Cymru, Aelodau'r Cynulliad a rhanddeiliaid eraill yng Nghymru i'r ymgynghoriad hwn²⁵. Mae'r adran hon yn ystyried y broses cynllunio seilwaith fel y mae wedi'i sefydlu ar hyn o bryd. Rydym yn trafod y syniad o ddatganoli'r cyfrifoldeb dros Network Rail yn nes ymlaen. Rydym yn gobeithio y bydd ein hadroddiad yn ddefnyddiol i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a'r Ysgrifennydd Gwladol.

Rôl Llywodraeth Cymru ym mhroses yr adolygiadau cyfnodol a datblygiad yr HLOS

80. Eglurodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd sut yr oedd wedi ceisio lleddfu rhai o bryderon Llywodraeth Cymru ynglŷn â Network Rail. Roedd ei thystiolaeth yn pwysleisio pa mor bwysig yw sicrhau bod Llywodraeth Cymru yn cael ei chynnwys yn llawn ym mhroses ddatblygu Adolygiad Cyfnodol 18, gan gynnwys:

- Chwarae rhan graidd yn y broses o ddatblygu allbynnau Adolygiad Cyfnodol 18;

²⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

- Egluro beth yw'r opsiynau ar gyfer rôl ariannol ehangach a mwy penodol yn Adolygiad Cyfnodol 18;
- Sicrhau bod Llywodraeth Cymru yn ymwneud yn agos â rhannau eraill o ddatblygiad Adolygiad Cyfnodol 18.

81. Amlygodd yr Adran Drafnidiaeth hefyd sut y caiff buddiannau Cymru eu cynnwys ar hyn o bryd ym mhroses yr adolygiadau cyfnodol, gan bwysleisio ei bod hi a Llywodraeth Cymru yn gweithio'n agos â'i gilydd wrth ddatblygu pob Strategaeth Buddsoddi mewn Rheilffyrdd gyfer Cymru a Lloegr i sicrhau bod blaenoriaethau perthnasol yng Nghymru yn cael eu hadlewyrchu. Dywedodd yr Adran wrthym:

“No decision on any major investment in Wales is made without taking into account the views of the Welsh Government, and they will be consulted on any in England that has implications for the Welsh franchise.”²⁶

82. Rydym yn glir bod angen i'r broses o ddatblygu blaenoriaethau ynglŷn â seilwaith wneud mwy na "rhoi ystyriaeth" i farn Llywodraeth Cymru, er mwyn iddi allu bod mewn sefyllfa i ddatblygu rhwydwaith trafnidiaeth integredig effeithiol. Fodd bynnag, rydym yn croesawu ymrwymiad y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i sicrhau bod Llywodraeth Cymru yn ymwneud yn agosach â phroses yr adolygiadau cyfnodol.

Yr amserlen ar gyfer cynllunio seilwaith y rheilffyrdd

83. Clywsom rywfaint o dystiolaeth yn awgrymu bod y dull presennol o gynllunio seilwaith mewn Cyfnodau Rheoli pum mlynedd yn well na'r trefniadau blaenorol. Dywedodd DB Schenker wrthym fod rhwymedigaethau Network Rail o ran cyllid ac allbwn yn fwy eglur a thryloyw o ganlyniad i broses yr adolygiadau cyfnodol, gan ganiatáu i weithredwyr cludo nwyddau a gweithredwyr trenau gynllunio eu busnesau gyda rhywfaint o sicrwydd. Nododd hefyd fod y setliadau cyllido pum mlynedd yn gwneud yn siŵr nad yw'r ansicrwydd, a all ddod yn sgil trefniadau ariannu tymor byrrach, yn effeithio ar y rheilffyrdd.

84. Fodd bynnag, awgrymodd y Rail Freight Group fod yr amserlen yn rhy fyr mewn sector lle mae gan fuddsoddiadau mewn seilwaith oes o 20-50 mlynedd yn aml. Roedd eraill yn cytuno. Dywedodd y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru y gall proses yr

²⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, yr Adran Drafnidiaeth.

adolygiadau cyfnodol ei gwneud yn anodd iawn ymateb yn gyflym i newidiadau yn y galw. Dywedodd Cyngor Gorllewin Sir Gaer a Chaer hefyd fod angen i broses yr adolygiadau cyfnodol fod yn fwy hyblyg, ac roedd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru o'r farn y dylai'r broses fod yn fyrrach, yn llai cymhleth ac yn llai costus.

85. Rydym yn pryderu bod perygl y gellid atal buddsoddiad hanfodol trwy lynu'n rhy gaeth at gynlluniau pum mlynedd. Rydym yn credu bod Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru yn darlunio'r peryglon i Gymru yn fwyaf eglur mewn cysylltiad â thrydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru. Fel y nodwyd uchod, cyfeiriodd y Bwrdd at y ffaith bod Adolygiad Hendy wedi lleihau cwmpas y cynlluniau trydaneiddio yng Nghyfnod Rheoli 5, ac awgrymodd y gallai'r methiant i gynnwys cynllun i drydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru yng Nghyfnod Rheoli 6 olygu nad yw'n barod mewn pryd ar gyfer HS2.

86. Roeddem yn falch o glywed bod y mater hwn yn cael ei ystyried. Dywedodd John Larkinson o'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd wrthym:

“But one of the questions that’s been put to us is: ‘When you say industry plan and a specification, does it have to be absolutely fixed at those points in time; is there any more flexibility that can be built into the process?’, because otherwise people perceive it as a bit ‘all or nothing’. If all my options aren’t in the plan, then I’ve got a problem and it becomes a bit of a scrabble to get it in to make sure you’re in the plan, in that sense. I think that is a fair challenge, and it’s one of the things we’re looking at to see whether it can be seen as more of an options development process, with refinement options over time, rather than absolute lines in the sand.”²⁷

87. Gan fod y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd eisoes yn ystyried y mater, nid ydym yn gwneud argymhelliad yn y maes hwn. Fodd bynnag, rydym yn croesawu ac yn cefnogi ymrwymiad y Swyddfa i ystyried hyn ac yn ei hannog i ddod o hyd i ateb mewn ymgynghoriad â Llywodraeth Cymru i sicrhau bod unrhyw ganlyniad yn adlewyrchu'r sefyllfa yng Nghymru. Mae ar y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru angen buddsoddiad sylweddol, ac ni ddylai'r dull o gynllunio ohirio hynny.

²⁷ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 270.

Y dull achos busnes a pha mor berthnasol ydyw i Gymru

88. Cwestiynodd rhai ymatebwyr y broses o wneud penderfyniadau ar gyfer prosiectau seilwaith rheilffyrdd o bwys, yn enwedig a oedd y dull achos busnes a ddefnyddir ar hyn o bryd gan yr Adran Drafnidiaeth/Network Rail yn addas i Gymru. Cyfeiriodd Greengauge 21 at y ffaith bod yr achos busnes ar gyfer trydaneiddio rhwng Crewe a Chaerdybi yn gymharol wan wrth ystyried allbynnau'r rheilffordd/llwybr yn unig, yn bennaf oherwydd hyd y llwybr a'r lefelau gwasanaeth cymedrol. Fodd bynnag, dywedodd y gallai'r manteision cymdeithasol ac economaidd ehangach a amcangyfrifir olygu bod modd gwneud achos busnes cadarnhaol o blaid trydaneiddio, er na fyddai'r Adran Drafnidiaeth a Network Rail yn ei gydnabod o bosibl.

89. Mae Cyngor Gorllewin Sir Gaer a Chaer hefyd yn cefnogi'r safbwynt hwn, y gellid gwneud achos busnes cadarnhaol amgen, o blaid trydaneiddio.

90. Ar fater cysylltiedig, nododd Merseytravel:

“That a longstanding problem concerns the issue that electrification business cases in Wales can be weaker as a result of the low passenger flows and associated economic benefits. This highlights the importance of decisions being taken at a strategic level, rather than on a route-by-route basis.”²⁸

91. Roedd tystiolaeth gan Transport Scotland yn arbennig o ddylanwadol. Disgrifiodd Aidan Grisewood yr achos busnes dros fuddsoddi yn rheilffyrdd y Gororau:

“...in terms of the core BCR, [it] was about 0.6. In terms of attempts to quantify wider economic benefits, it was higher than that, but it was a decision taken forward in terms of strategic objectives around trying to link up what is a low-wage, less successful part of Scotland to a very fast-growing, successful, high-wage city in Edinburgh, and a recognition that there are wider economic benefits that can't be fully quantified that would come from a line of that nature.”²⁹

92. Yn fwyaf trawiadol, daeth Mr Grisewood i'r casgliad:

²⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, Merseytravel.

²⁹ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 56.

“I think it would be fair to say, in an English context, that it would struggle to pass hurdles raised in terms of the types of benefit-cost ratios that would be expected there, and perhaps a slightly narrower approach toward deciding what is taken forward or not.”³⁰

93. Fodd bynnag, dywedodd Colin Poole o'r Adran Drafnidiaeth wrthym nad oedd yn siŵr a oedd yn cytuno â'r dadansoddiad hwn:

“We assess the business case for projects in a sort of five-case business case, of which the economic quantification is only one element. We look at the strategic case for investment. We look at the financial case. We look at the management case and the commercial case, as well as the economic case. I think, you know, even the economic case—yes, it focuses on user and nonuser benefits and reductions in road congestion. But it does also look at some of the wider economic benefits through increased productivity from investment. So, if you are looking at the business case process as a whole, certainly these kinds of wider issues are already reflected in that. I know there is ongoing work undertaken by our economist to look at how we—to review our guidance on the appraisal of these wider economic impacts. That’s going to be published later this year.”³¹

94. Fodd bynnag, o ran yr adolygiad o'r dulliau gwerthuso, roedd y sylw canlynol gan y Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol i Lywodraeth Cymru yn destun pryder inni:

“The DfT is currently looking at how it appraises transport schemes, and I believe they’re going to reduce the cost of time that they apply to schemes. That will, in effect, benefit schemes that have got a significant number of people travelling on them, and disbenefit schemes with lower. So, you’d imagine a natural bias towards south-east England as a consequence.”³²

³⁰ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 58.

³¹ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 414.

³² Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 171.

95. Er gwaethaf y dystiolaeth gan yr Adran Drafnidiaeth, mae ein dystiolaeth ni yn awgrymu bod problem gyda'r dull presennol, ac na fyddai'n bosibl nac yn angenrheidiol i Lywodraeth Cymru arwain y gwaith o ddatblygu achos cryfach sy'n cwmpasu'r manteision ehangach hyn pe byddai methodoleg bresennol yr achosion busnes yn ddigonol.

96. Rydym yn nodi bod yr Adran Drafnidiaeth yn adolygu canllawiau ar werthuso effeithiau ehangach ac yn credu bod yn rhaid i Lywodraeth Cymru ymgysylltu â'r broses hon er mwyn sicrhau bod y canllawiau a gaiff eu paratoi yn diwallu anghenion Cymru. Mae hyn yn arbennig o bwysig o ystyried awgrym y Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol y gallai'r canlyniad roi Cymru o dan ragor o anfantais.

Cyfrifoldebau eglur dros gyflawni'r gwaith ar y seilwaith

97. Er ein bod yn trafod datganoli ac atebolrwydd Network Rail yn fanylach isod, mae'n amlwg bod y dull cynllunio presennol yn creu anawsterau sylweddol i Gymru. Meddai Greengauge 21:

“For Wales, there is the added involvement and complication of being a (minority) funder and with allocation of responsibilities not always clear between Westminster and Cardiff....Absolute clarity on this area is an essential requirement.”³³

98. Rydym yn cytuno, ac yn credu bod y cynllun i drydaneiddio Llinellau'r Cymoedd yn enghraifft dda o hyn.

99. Nid yw cyllid ar gyfer seilwaith rheilffyrdd Cymru wedi'i ddatganoli. Datblygwyd yr achos busnes ar gyfer trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd gan Lywodraeth Cymru, a chafodd y prosiect ei gynnwys yn HLOS Llywodraeth y DU yn 2012 ar gyfer y cyfnod rheoli presennol. Fodd bynnag, daeth yn amlwg yn ddiweddarach nad oedd y ddwy lywodraeth o'r un farn ynghylch pwy ddylai dalu am y prosiect. Er y daethpwyd i gytundeb ym mis Tachwedd 2014, gyda Llywodraeth y DU yn gwneud cyfraniad ariannol o £125 miliwn i'r cynllun, Llywodraeth Cymru fydd yn bennaf gyfrifol am sicrhau'r cyllid angenrheidiol. Nid yw'n eglur inni pam y dylai hyn fod yn wir, ac rydym yn parhau i fod yn bryderus y bydd cyllid hanfodol yn cael ei ddargyfeirio i gyflawni prosiect hanfodol mewn maes polisi sydd heb ei ddatganoli.

100. Mae'r profiad hwn yn bwrw cysgod dros y cynllun i drydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru. Meddai Colin Poole o'r Adran Drafndiaeth:

“the rail industry so far.....hasn't identified a robust rail business case for electrifying the line in CP 6, and we are looking to the Welsh Government and local and regional stakeholders in north Wales to develop that wider case....and identify sources of additional funding.”³⁴

101. Rhaid dysgu'r gwersi yn sgil trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd wrth ddatblygu cynlluniau yn y dyfodol ac mae'n rhaid i gyfrifoldebau cyllido fod yn eglur o'r dechrau.

³³ Tystiolaeth ysgrifenedig, Greengauge 21.

³⁴ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 399.

102. Fodd bynnag, yn y bôn, nid yw'n eglur inni pam, gan dybio y daw achos busnes digon cadarn i'r amlwg, y dylai Llywodraeth Cymru a rhanddeiliaid eraill fod yn gyfrifol am ganfod ffynonellau cyllid. Rhaid i gyfrifoldebau Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU, o ran cynllunio buddsoddiad mewn seilwaith, fod yn eglur.

103. Mewn tystiolaeth arall, gwelwyd goblygiadau'r ffaith bod Llywodraeth Cymru mewn sefyllfa braidd yn ansicr yn y broses gynllunio. Er enghraifft, roedd tystiolaeth ysgrifenedig y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cynnwys gohebiaeth i Lywodraeth Cymru yn nodi sut y byddai'n ymateb i'w phryderon am Network Rail. O safbwynt cyflawni prosiectau, roedd y Swyddfa'n ymrwymo i gynnal adolygiadau cost effeithlon o brosiectau Network Rail a ariennir gan Lywodraeth Cymru. Fodd bynnag, aeth ymlaen i ddweud:

“This is not normally something we do on third party cash funded contracts, but we recognise your concerns and the Welsh Government’s position and think that publication of these reviews would be a strong driver of efficient delivery.”

104. Nid oedd John Larkinson o'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cytuno bod hyn yn rhoi Cymru o dan anfantais. Dywedodd wrthym fod fframwaith yn bodoli sy'n caniatáu i drydydd partïon wneud bargeinion masnachol â Network Rail. Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cymeradwyo contractau templed safonol sy'n rhoi mwy o hyblygrwydd. Aeth yn ei flaen:

“However, on the question of if we were specifically asked by a funder, ‘Look, we want your help, we would like you to do something on this contract, it is a one-off because we want some help from the regulator’, yes, we would look into that on each individual circumstance. It’s not something which we have, to date, been specifically asked to do. But, we would consider it, yes.”³⁵

105. Rydym yn gwerthfawrogi'r pwynt a wnaed gan Mr Larkinson, ac yn croesawu'r ffaith fod y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn fodlon gweithio gyda Llywodraeth Cymru pe byddai'n derbyn cais i wneud hynny.

³⁵ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 290.

106. Credwn fod yr enghraifft hon yn dangos bod cyllidwyr trydydd parti mewn sefyllfa wahanol i Lywodraeth y DU a Llywodraeth yr Alban. Nodwn dystiolaeth gan y Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol i Lywodraeth Cymru bod y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd wedi bod yn effeithiol iawn³⁶, ond hefyd nad yw ei phwerau'n cwmpasu'r³⁷ gwaith y mae Llywodraeth Cymru yn ei wneud.

107. O ystyried y pryderon parhaus ynghylch atebolrwydd Network Rail, a graddfa cyfraniad Llywodraeth Cymru at y broses gynllunio, credwn fod risg fawr ynghlwm wrth rôl bresennol Llywodraeth Cymru yn y broses honno, a'r ffaith nad oes ganddi ysgogiadau allweddol i gael sicrwydd y bydd y gwaith yn cael ei gyflawni ac i ddylanwadu ar hynny. Mae cyflawni'r Metro a thrydaneiddio Llinellau'r Cymoedd yn gynnydd sylweddol yng nghyfrifoldebau Llywodraeth Cymru, a bydd yn fwy agored i risg i raddau cyfatebol o ganlyniad.

Y data sydd ar gael, tryloywder a lefelau buddsoddiad

108. Amlygodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd y gwaith a wnaed gan Network Rail i wella'r wybodaeth sydd ar gael am lwybr Cymru, ac i sicrhau bod y wybodaeth hon ar gael yn rhwyddach. Dywedodd fod cyfrifon rheoleiddio ffurfiol Network Rail bellach yn darparu data manwl ar ei incwm a'i wariant yng Nghymru.

109. Rydym yn croesawu camau i fod yn fwy tryloyw, yn arbennig y sylw gan Paul McMahon o Network Rail, a ddywedodd ei fod yn llwyr gefnogi sicrhau bod mwy o ddata ariannol a'r holl ddata perfformiad ar gael ar gyfer llwybr Cymru.³⁸ Fodd bynnag, rydym hefyd yn nodi'r sylw canlynol gan Mr McMahon:

“There’s some very detailed stuff [in the regulatory accounts], which you probably need a PhD in accountancy to want to get through. It’s not easily digestible.”³⁹

³⁶ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 117.

³⁷ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 125.

³⁸ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 198.

³⁹ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 200.

110. Gan ymateb i bryderon Llywodraeth Cymru ynglŷn â thryloywder, a'r wybodaeth y mae'n ei derbyn oddi wrth y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrrdd a Network Rail, nododd tystiolaeth y Swyddfa ei bod wedi dweud wrth Lywodraeth Cymru ym mis Rhagfyr 2014 y byddai'n cymryd nifer o gamau i liniaru'r pryderon hyn, gan gynnwys:

- Sefydlu cyfarfod adolygu ffurfiol, rheolaidd i drafod asesiad y Swyddfa o'r hyn a gyflawnwyd o ran diogelwch, perfformiad, cyllid, prosiectau a rheoli asedau;
- Nodi'r wybodaeth ariannol a gweithredol y mae'n ei chasglu am lwybr Gymru;
- Trafod gyda Llywodraeth Cymru sut y gall ehangu ei hadroddiadau cyhoeddus ar Gymru drwy wneud newidiadau i'w hadroddiadau monitro chwe misol ar Network Rail (sy'n cael eu strwythuro ar hyn o bryd fel dogfennau'r 'Alban' a 'Cymru a Lloegr').

111. O ran buddsoddiad yng Nghymru, dywedodd Rowland Pittard o Railfuture wrthym:

“I am concerned about the flow of money coming into Wales, because it’s never been made clear what proportion of Network Rail’s funding is actually being spent in Wales, whether we are getting our fair share or whether we are not. I think that there needs to be some form of transparency coming out in that.”⁴⁰

112. O ystyried yr ansicrwydd hwn, rydym yn pryderu ynglŷn â'r sylw gan Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth a ddywedodd wrthym:

“In terms of the periodic review, one of the issues that really irritates me is that we receive less than 1 per cent of the funding for railway enhancements that is actually spent across England and Wales—1 per cent in Wales.”⁴¹

⁴⁰ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 3 Chwefror 2016, paragraff 317.

⁴¹ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 156.

113. Rydym yn cytuno â'r Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol pan awgrymodd: "a 5 per cent population share might be a starter for 10"⁴² o ran lefelau buddsoddiad.

114. Rydym yn croesawu'r ffaith bod adroddiad monitro'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ar Network Rail bellach yn cynnwys rhywfaint o ddata ar wariant a pherfformiad ariannol y sefydliad yng Nghymru. Rydym hefyd yn croesawu'r ffaith bod Network Rail yn amlwg yn barod i ddarparu rhagor o wybodaeth. Mae'r ddau sefydliad i'w canmol.

115. Fodd bynnag, credwn fod angen amlwg i fod yn fwy tryloyw, ac i sicrhau bod allbynnau, targedau a data ar lefel Cymru yn fwy eglur, yn enwedig data ynglŷn â pherfformiad, cyn gynted â phosibl, ac yn sicr yn y Cyfnod Rheoli nesaf. Byddai'r cyhoedd yn fwy ymwybodol o berfformiad Network Rail a phenderfyniadau buddsoddi Llywodraeth y DU o ganlyniad, a byddant yn destun mwy o waith craffu.

Rydym yn cefnogi uchelgais y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i sicrhau bod Llywodraeth Cymru yn ymwneud yn llawn â phroses yr adolygiadau cyfnodol. Rydym yn annog Llywodraeth Cymru i ymgysylltu'n llawn â'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i sicrhau bod anghenion Cymru yn cael eu hystyried.

Dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu mwy ag adolygiad yr Adran Drafnidiaeth o'r canllawiau ar gyfer gwerthuso prosiectau, er mwyn sicrhau eu bod yn fwy effeithiol, ac nad ydynt yn tanseilio ymhellach achosion busnes yng Nghymru (ac ardaloedd eraill tebyg). Yn benodol, rhaid i'r broses adlewyrchu'n ddigonol y manteision cymdeithasol ac economaidd ehangach a ddaw yn sgil buddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd.

Nes i ragor o bwerau gael eu datganoli'n ffurfiol i Gymru, mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru fod â swyddogaethau eglur yn y broses gynllunio a chyflawni ar gyfer y rheilffyrdd, yn ogystal â pherthynas eglur â phartïon eraill yn y broses honno, a'r gallu mwyaf posibl i ddefnyddio'r ysgogiadau angenrheidiol i gynllunio a chyflawni prosiectau'n effeithiol ac i reoli risgiau.

⁴² Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 167.

Dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu â chyrrff cynllunio a chyflawni ym maes y rheilffyrdd yn ystod Adolygiad Cyfnodol 18, yn enwedig Network Rail a'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, i sicrhau bod data ariannol a data'n ymwneud â pherfformiad ar lefel Cymru mor dryloyw ag y bo modd. Rydym hefyd o'r farn mai un peth allweddol a ddylai ddeillio o'r adolygiad cyfnodol yw bod targedau ac allbynnau Network Rail yn cael eu gosod ar lefel Cymru, a bod gwell data ar gael. Cyn belled ag y bo modd, dylai'r rhain fod yn cyfateb i'r rhai ar gyfer yr Alban.

Network Rail

116. Roedd y Gweinidog yn blaen ei beirniadaeth o Network Rail:

“If I was Secretary of State for Transport in the UK, I think I would have dealt with Network Rail in a very different way... I think it was an organisation that was ripe for fundamental change, in terms of the way it has dealt with public money and its overspends, and the fact that it’s hardly ever kept to a commitment. ...The majority of our projects have had cost increases all the way through. There is a cumulative delay, I think, of over 14 project years on the projects that we’ve got.”⁴³

117. Yn ystod y broses o graffu ar y gyllideb ar 14 Ionawr 2016, pwysleisiodd nad oedd ganddi unrhyw reolaeth dros y cynlluniau a ddatblygir gan Network Rail a bod angen cael mwy o ddylanwad ar Network Rail, yng nghyd-destun datganoli masnachfreintiau. Ar yr achlysur hwnnw, daeth i'r casgliad a ganlyn:

“I’m sorry to be so pessimistic, but I don’t see any light at the end of the tunnel in some of these dealings with Network Rail. It seems to be an organisation that is so difficult—even though you deal with, sometimes, very good individuals. It’s an organisation that doesn’t seem to be joined up in understanding strategic delivery of transport projects, and we can’t afford that in Wales”.

118. Ar wahân i atebolrwydd, daeth tri mater allweddol arall ynglŷn â threfniadaeth Network Rail i'r amlwg o'r dystiolaeth.

⁴³ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 139.

Cwmpas ac effeithiolrwydd Llwybr Cymru

119. Roedd rhai rhanddeiliaid yn cefnogi'r syniad o sefydlu Llwybr Cymru gan Network Rail yn 2011, gyda'r Rail Delivery Group yn datgan ei fod wedi darparu ffocws strategol. Roedd Trenau Arriva Cymru yn gefnogol yn gyffredinol i sefydlu Llwybr Cymru, gan nodi bod y strategaeth gywir gan Lwybr Cymru, yn gyffredinol.

120. Fodd bynnag, nododd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru⁴⁴ nad yw Llwybr Cymru yn cyd-daro â llif y traffig ar y rheilffyrdd yn y gogledd, gan ei fod yn mynd yn ôl a blaen ar draws y ffin i raddau helaeth.

121. Felly, awgrymodd y Bwrdd fod yn rhaid i Network Rail Cymru ddatblygu trefniadau cydlynu a chysylltiadau trawsffiniol i'w alluogi i gynllunio mewn modd cyfannol ar gyfer rhwydwaith Gogledd Cymru, er mwyn osgoi'r cynlluniau darniog a'r diffyg buddsoddiad a achosir trwy gynnal arfarniadau sy'n dod i ben wrth y ffin. Mae barn Cymdeithas Defnyddwyr Rheilffordd Wrecsam - Penbedw yn debyg, a dywedodd y gallai Llwybrau Network Rail gyd-fynd yn well â choridorau rheilffordd a llif y traffig, yn hytrach na'u rhannu. Nid yw'n syndod, o ystyried natur genedlaethol a rhyngwladol y busnes, bod gan y sector cludo nwyddau ar drenau bryderon ynglŷn â darnio'r rhwydwaith o ganlyniad i ddatganoli o fewn Network Rail.

122. Yn nhystiolaeth ysgrifenedig yr Adran Drafnidiaeth, amlinellwyd y cynlluniau a gyhoeddwyd gan Network Rail yn 2015 ar gyfer datganoli dyfnach. Roedd hyn yn cynnwys creu Cyfarwyddiaeth Gwasanaethau Llwybrau newydd i alluogi llwybrau i nodi pa wasanaethau y dylid eu darparu yn ganolog, a pha rai ar lefel y llwybrau. Yn ogystal, bydd y gwaith cynllunio o fewn Network Rail yn cael ei rannu'n 8 uned yn seiliedig ar strwythur presennol y llwybrau, i ganiatáu ar gyfer meincnodi a dangos bod gwasanaethau llwybrau'n gystadleuol.

Pryderon ynglŷn â chyllido canolog

123. Teimlai Trenau Arriva Cymru fod Llwybr Cymru yn cael ei gyfyngu gan y cyllid a ddyrennir gan Network Rail yn ganolog. Holodd hefyd a ddylai fod gan bob llwybr yr adnoddau i gyflawni newidiadau ar raddfa fawr i'r seilwaith, fel rhan o broses Network Rail o ddatganoli'r llwybrau. Os na, roedd o'r farn y byddai Cymru yn parhau i ddibynnu

⁴⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru.

ar dimau prosiect canolog Network Rail i gyflawni prosiectau allweddol yng Nghymru. Codwyd pryderon tebyg gan yr Athro Stuart Cole:

“On major projects managed by Wales and West Division the management is not devolved [...]The head of the...[Cardiff Areas Signalling Renewal] project does not report to the Wales route, but to the [Network Rail] Head Office. This also applies to [Newport Area Signalling Renewal] and the Port Talbot rebuilding. It is therefore harder for the [Welsh Government] to control renewals and enhancements and harder for the major projects team to understand options, trade-off and priorities between e.g. stations, set of points or a bridge.”⁴⁵

124. Barn yr Athro Cole oedd y byddai'n well i'r tîm prosiectau mawr sy'n ymdrin â Chymru gael ei leoli yng Nghaerdydd gyda Llwybr Cymru.

Cyflawni prosiectau

125. Roedd llawer o'r ymatebwyr yn feirniadol o Lwybr Cymru, a Network Rail yn gyffredinol. Pwysleisiodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam fod lefel yr hyder yn Network Rail, ac yn ei allu i gyflawni prosiectau'n brydlon ac o fewn y gyllideb, yn isel. Amlygodd Railfuture fod nifer o brosiectau adnewyddu, gwella a chynnal a chadw yng Nghymru wedi cael eu gohirio, a rhestrodd Fforwm Rheilffordd Calon Cymru brosiectau y mae'n parhau i gael trafferth sicrhau cydweithrediad Network Rail yn eu cylch.

126. Dywedodd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru fod "angen i'r broses gwerthuso buddsoddi [gan Network Rail] fod yn llai cymhleth, dylid ei chwblhau dros gyfnod byrrach o amser a dylai fod yn llai costus". Meddai, gan gyfeirio at y llinellau yng ngogledd Cymru "...nid yw Network Rail wedi cyflwyno unrhyw welliannau i gyflymder y lein ac mae'n siom enbyd bod unrhyw welliannau o'r fath yn amodol ar iddynt gael eu cynnwys yn yr HLOS nesaf a hyd yn oed wedyn, mae hyn o leiaf bedair blynedd i ffwrdd."⁴⁶

127. Daw Merseytravel i'r casgliad a ganlyn:

“it is noted that a common cause for concern from an English and Welsh perspective concerns Network Rail’s ability to deliver

⁴⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, yr Athro Stuart Cole.

⁴⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru.

rail infrastructure projects to time and to budget, and the lack of control that local authorities have over the cost and timing of many rail schemes, despite being the principal funding partners in many cases”.⁴⁷

128. Awgrymodd tystiolaeth gan y Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol i Lywodraeth Cymru fod y broses gynllunio ar gyfer y rheilffyrdd ar fai, yn rhannol, trwy greu disgwyliadau afrealistig:

“You can have a planning process, which ought to be thinking about what you want to achieve, but then it needs to go into a technical due diligence process and a financial due diligence process, where you can be assured that you can deliver what you say you’re going to deliver. And I think this is all too mixed up and it leads to planning aspirations being turned into delivery plans that will never happen.”⁴⁸

Ymateb Network Rail

129. Roeddem yn falch o nodi bod Network Rail yn cydnabod llawer o'r materion a drafodwyd uchod. Pan holwyd ynglŷn â datganoli, a pherfformiad gwael o ran cyflawni prosiectau, meddai Paul McMahon:

“That’s right. I’d accept some of those criticisms, and, partly, some of those criticisms apply across the business as a whole, hence Sir Peter Hendy’s review. We recognise some of the issues and challenges we face in terms of developing and delivering enhancements, which is why we published, towards the end of the last calendar year, the enhancements improvement programme about how we improve our procedures and our competence in terms of developing and delivering enhancement schemes...”

“We’re trying to build Wales as a strong, self-standing route, and the company’s behind that. We’ve brought more engineering and capital programme resources to be based in Cardiff, just up the road here. A lot of them have, in the past, been based in Swindon, or in Bristol, and we don’t think that’s

⁴⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, Merseytravel.

⁴⁸ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 162.

ideal; we want them sitting next to our asset managers and our other teams and our stakeholders in Wales”.⁴⁹

130. Mae'r datblygiadau hyn i'w croesawu. Fodd bynnag, credwn y bydd yn anodd sicrhau gwerth am arian mewn prosiectau sy'n buddsoddi'n sylweddol yn y rheilffyrdd, fel trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd, oni bai bod Network Rail yn dod yn fwy uniongyrchol atebol i Lywodraeth Cymru. Fel a drafodir isod, mae hefyd yn amlwg bod y diffyg cyfrifoldeb dros seilwaith yn golygu ei bod yn fwy cymhleth ac yn rhwystredig darparu rhwydwaith trafniadaeth integredig, yn enwedig Metro De Cymru.

Credwn y dylai Llywodraeth Cymru roi pwysau ar Network Rail i sicrhau bod ei strwythurau'n addas i'r diben o ran cyflawni ei swyddogaethau ar draws ffiniau llwybrau. Rydym yn credu y dylid datblygu'r rhain ochr yn ochr, ac yn gysylltiedig, â threfniadau Llywodraeth Cymru ei hun ar gyfer gweithio gyda rhanbarthau Lloegr.

Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda chyrff cenedlaethol allweddol, yn enwedig Network Rail, i sicrhau bod prosiectau sydd i'w cyflawni yng Nghymru yn cael eu rheoli yng Nghymru gyda goruchwyliaeth effeithiol gan Lywodraeth Cymru pan fo'n briodol.

Datganoli cyfrifoldeb am seilwaith rheilffyrdd Cymru

131. Roedd y farn ymhlith yr ymatebwyr yn gymysg ynghylch datganoli'r cyfrifoldeb am ariannu seilwaith rheilffyrdd Cymru i Lywodraeth Cymru. Roedd nifer o blaid datblygiad o'r fath i raddau helaeth, tra bod gan eraill amheuan sylweddol.

132. Mae'r Gweinidog yn glir yn ei huchelgais ynglŷn â datganoli:

“I think we need greater clarity about our responsibility, and we need the devolution of powers that we require to deal with this matter. We have the position of the Scots, who have absolute clarity in terms of their powers, and we don't have it.”⁵⁰

⁴⁹ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 189.

⁵⁰ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 107.

133. Rydym wedi clywed peth beirniadaeth o bolisi rheilffyrdd Llywodraeth Cymru yn y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol yn ystod yr ymchwiliad hwn. Roedd tystiolaeth y Gweinidog yn dangos sut mae'r setliad datganoli presennol yn cyfyngu ar ei gallu i ddatblygu rhaglen fuddsoddi gyflawn ar gyfer y rheilffyrdd:

“... That’s a document that sets out the interventions that we will take to 2020. But of course, as I don’t have responsibility for rail infrastructure, it has gone, I think, as far as it can.”⁵¹

134. Roedd yn amlwg oddi wrth ei thystiolaeth, a thystiolaeth y Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol, fod y setliad presennol yn tarfu'n sylweddol ar gynlluniau Llywodraeth Cymru ar gyfer y Metro a'r Fasnachfaint Rheilffyrdd nesaf ar gyfer Cymru, a ddyfernir gan Weinidogion Cymru.

135. Amlinellodd y Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol feddylfryd Llywodraeth Cymru:

“We want to go out to procurement for an integrated Wales and Borders franchise, and potentially a concession for the Valleys line network in the summer of this year. That’s the plan...”⁵²

“We wouldn’t have to sign a concession agreement until we had prices back in, so you can look another year down the track. So, summer 2017 would be a period when all of this would acutally have to kind of come together, but we need the UK Government to allow us to go out and start that procurement process to answer those questions.”⁵³

136. Fodd bynnag, nododd yr Adran Drafnidiaeth:

“The Silk Commission’s recommendation to devolve Network Rail funding in Wales was not one on which political consensus was reached as part of the cross-party process leading to the Government’s February 2015 Command Paper ‘Powers for a purpose: Towards a lasting devolution settlement for Wales’ and is therefore not being taken forward.”

⁵¹ Ibid.

⁵² Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 198.

⁵³ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 200.

“The Welsh Government will gain much greater control over the development of rail services in Wales as a result of the agreement reached between the two Governments in November 2014 to devolve executive franchising rail functions in Wales, so that the Welsh Government can lead on the procurement of the next Wales and Borders franchise from 2018.”⁵⁴

137. Mae'n ein taro ni bod y diffyg consensws gwleidyddol hwn yn rhyfedd gan fod tystiolaeth gan gyrrff cynllunio a rheoleiddio rheilffyrdd, fel y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Network Rail, yn ymddangos fel pe bai'n awgrymu bod datganoli'n bosibl ac y gallai, gyda rhai amodau penodol, fod yn fuddiol.

Gwahanol agweddau at ddatganoli

138. Yn ei thystiolaeth, dywedodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ei bod yn niwtral ynglŷn â datganoli, ond aeth ymlaen i nodi ei bod yn cydnabod y cyfleoedd posibl i wella canlyniadau trwy i fuddiannau lleol a chyllidwyr lleol wneud mwy o gyfraniad. Amlygodd ei bod o blaid datganoli mwy o'r cyfrifoldeb trefniadol mewnol o fewn Network Rail i strwythurau'r llwybrau, gan nodi y gallai'r broses o ddatganoli gwleidyddol ac o roi mwy o bwyslais ar y llwybrau hyn ategu ei gilydd. Ar ben hynny, pwysleisiodd y Swyddfa fod yna wahanol ffyrdd o sicrhau mwy o ddatganoli i Gymru, gyda gwahanol opsiynau ar gyfer datganoli rhagor o gyfrifoldeb am ariannu Llwybr Cymru o fewn Network Rail i Lywodraeth Cymru. Mae modd cyflawni rhai ohonynt o fewn y fframwaith cyfreithiol presennol, ond gall fod angen newid deddfwriaethol ar gyfer rhai eraill.

139. Fodd bynnag, pwysleisiodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd y byddai'n rhaid i Lywodraeth Cymru wneud llawer iawn o waith paratoi i bennu allbynnau ar gyfer Network Rail. Tynnodd sylw⁵⁵ at nifer o faterion penodol i'w hystyried:

- Ymdrin â risg ac ansicrwydd (e.e. beth pe byddai Network Rail yn gorwario?);
- Dyrannu cyfran o ddyled Network Rail i Gymru;
- Datgrynhai allbynnau i lefel Cymru (fel targedau ar gyfer Network Rail);

⁵⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, yr Adran Drafnidiaeth.

⁵⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd.

- Y berthynas â therfyn benthyca cyffredinol Prydain ar gyfer Network Rail.

140. Amlygodd rhai ymatebwyr fanteision datganoli'r cyfrifoldeb dros ariannu seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru i Lywodraeth Cymru. Nodwyd yn nhystiolaeth Railfuture y gallai datganoli roi rheolaeth lwyr o'i rhwydwaith rheilffordd ei hun i Gymru, yn ogystal â rhoi iddi'r gallu i ddiffinio ei blaenoriaethau ei hun. Roedd y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru a Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru hefyd yn pwysleisio y byddai datganoli'n caniatáu i Lywodraeth Cymru weithio tuag at ei hamcanion ei hun a gosod ei blaenoriaethau ei hun ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd, yn seiliedig ar ei dealltwriaeth o'r galw a'r pwysau. Nododd Trafnidiaeth Canolbarth Cymru:

“If Wales had the ability to decide where to spend funding, they would see an accelerated delivery programme, because they would not be competing with the rest of the UK where there is often greater demands, due to passenger numbers.”⁵⁶

141. Daeth nifer o bryderon ynghylch effaith bosibl datganoli i'r amlwg mewn tystiolaeth. Fodd bynnag, gwnaed argraff arnom wrth weld i ba raddau yr oedd y Gweinidog a'r Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol yn ymwybodol o'r angen i ymdrin â'r rhain wrth roi tystiolaeth.

Pryderon ynglŷn â chyllido

142. Mynegwyd cryn bryder a fyddai digon o gyllid yn cael ei drosglwyddo i Gymru ochr yn ochr â'r pwerau perthnasol, wrth ddatganoli cyfrifoldeb dros seilwaith y rheilffyrdd. Dywedodd Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru y dylid darparu cyllid cysylltiedig hefyd wrth ddatganoli unrhyw bwerau, ac roedd Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru a Threnau Arriva Cymru o'r farn mai'r risg allweddol yw a fydd digon o gyllid yn cael ei ddatganoli i ganiatáu ar gyfer cynaliadwyedd, a thwf, y system rheilffyrdd yng Nghymru.

143. Meddai'r Gweinidog wrthym:

“Of course, as a Government we've had other things transferred to us, and it has always been a battle to get the appropriate transfer in terms of resources across the piece. I think, historically, if you look at some transfers, the appropriate amount of money didn't come across. So, I think there is a risk

⁵⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, Trafnidiaeth Canolbarth Cymru.

in that, and that's a risk that we're going to have to work through to make sure that we know exactly where we want to be in terms of cash, and argue the case well."⁵⁷

Pryderon ynglŷn â materion trawsffiniol

144. Credai rhai rhanddeiliaid y byddai'n her o safbwynt cynllunio a darparu gwasanaethau trawsffiniol, o bosibl, pe byddai cyllid ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd yn cael ei ddatganoli. Ymdrinnir yn fanylach â'r materion hyn yn y bennod nesaf. Roedd nifer o dystion a rhai a ymatebodd i'r ymgynghoriad hefyd yn tynnu sylw at y ffaith bod rhwydwaith y rheilffyrdd yn fwy ar wahân yn yr Alban, lle y mae Gweinidogion yn meddu ar y pwerau y gallai Cymru o bosibl fod yn anelu at eu cael, gyda'r rheilffyrdd yn croesi'r ffin mewn dau le yn unig. Ar y llaw arall, mae'r llwybrau allweddol yng Nghymru yn croesi'r ffin ac mae'r seilwaith allweddol yn aml yn Lloegr.

145. Er enghraifft, awgrymodd y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru:

"...oherwydd bod nifer o deithiau rheilffyrdd dros y ffin, a'r rhan fwyaf yn deithiau rhyng-ddinesig, ni ellir gweld fod seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru yn annibynnol o Loegr felly mae ei lywodraethu'n addas i fod yn sefydliad unigol."⁵⁸

Pryderon ynglŷn â risg

146. Nodwyd y costau a'r risgiau sy'n gysylltiedig â seilwaith y rheilffyrdd fel anfanteision. Yn nhystiolaeth Railfuture, amlygwyd materion yn ymwneud â chynnal a chadw strwythurau trawsffiniol, fel twnnel afon Hafren a phontydd afonydd Gwy a Dyfrdwy, yn ogystal â'r risg i seilwaith yng Nghymru oherwydd llifogydd ac wrth i lefel y môr newid. Roedd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru hefyd yn pwysleisio risgiau o'r fath, gan ddweud y byddai'n rhaid rheoli peryglon fel y llifogydd aml ar Linell Dyffryn Conwy neu ddifrod storm i Linell Arfordir Cambria, â chyllideb lawer llai.

⁵⁷ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 175.

⁵⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru

147. Nododd Trafnidiaeth Canolbarth Cymru hefyd fod perygl na fyddai gan Gymru yr arbenigedd na'r cyllid i adnewyddu ac ailosod y rhwydwaith, heb y gallu i fanteisio ar adnoddau ar lefel y DU. Nodwyd yn nhystiolaeth Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru bod risgiau'n cael eu rhannu ar draws cyllideb lawer mwy pan nad yw seilwaith y rheilffyrdd wedi'i ddatganoli, ond na fyddai hynny'n wir ar ôl datganoli.

148. Pan ofynnwyd ynglŷn â rhwymedigaethau, dywedodd y Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol wrthym:

“We’re talking to Scotland about that and trying to do this in a proper way. The model that we’re adopting, really, is the same model that we would adopt with a road, which I think is fundamentally okay, and we’ve got quite a lot of experience where you either transfer a road out of Welsh Government ownership into local government ownership, or from local government ownership into Welsh Government ownership.”⁵⁹

Pryderon ynglŷn â dyled

149. Cafodd Network Rail ei ailddosbarthu fel corff cyhoeddus ym mis Medi 2014. Cyn hyn gallai godi dyled yn ei enw ei hun, wedi'i danysgrifennu gan Lywodraeth y DU a'i warantu yn erbyn ei hasedau. Disgrifiwyd y trefniadau newydd yn nhystiolaeth ysgrifenedig Network Rail:

“Following its reclassification to the public sector in September 2014, Network Rail now only borrows money direct from the UK Government and does not issue debt in its own name. On 4 July 2014 Department for Transport and Network Rail signed a £30.3bn loan facility to cover Network Rail’s financing requirements for Control Period 5. When Network Rail was reclassified Scottish Ministers and Department for Transport also entered into a Memorandum of Understanding regarding how the £30.3bn borrowing limit should be split between England & Wales and Scotland. Network Rail is not able to exceed this borrowing limit even if it has not reached the maximum debt to Regulatory Asset Base limit specified in its Network Licence”.

⁵⁹ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 186.

150. Cafodd [Adolygiad Bowe i drefniadau cynllunio Rhaglen Welliannau Network Rail ar gyfer 2014-19](#) ei gomisiynu gan Lywodraeth y DU ym mis Mehefin 2015, yn dilyn y cyhoeddiad bod rhaglen welliannau Network Rail yn costio mwy ac yn cymryd mwy o amser na'r disgwyl, ac roedd adroddiad yr adolygiad hwn yn disgrifio'n eglur oblygiadau'r terfyn dyled i raglen gyflawni Network Rail. Daeth yr adroddiad i'r casgliad a ganlyn:

“It is clear that there was substantial cost immaturity and lack of definition of many of the enhancement projects at the start of CP 5. If a rigid debt ceiling were to be effective, therefore, the costs and scope of the projects that the funding was expected to cover needed to be much better defined. The previous method of assessing efficient cost and sanctioning sufficient borrowing as projects matured was no longer tenable.”⁶⁰

151. Meddai'r Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol wrthym, wrth drafod y risg hon:

“So, if we were to take Network Rail, we would either need that to be outwith the kind of debt ceiling that Welsh Government has, or the debt ceiling that Welsh Government has would need to be uplifted significantly. The two can't co-exist.”⁶¹

Datganoli rheilffyrdd yn yr Alban

152. Disgrifiwyd y trefniadau yn yr Alban yn nhystiolaeth ysgrifenedig Network Rail. Awgrymodd Paul McMahon o Network Rail, mewn tystiolaeth lafar, y gallai model yr Alban fod yn berthnasol i Gymru:

“I think that model [Scottish rail devolution], by and large, has worked very well. I know there are current reviews by the UK Government into the funding arrangements, but, in essence, I think that's worked quite well, and I think that model could work very well for Wales.”⁶²

⁶⁰ [Adolygiad Bowe i drefniadau cynllunio Rhaglen Welliannau Network Rail ar gyfer 2014-19.](#)

⁶¹ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 24 Chwefror 2016, paragraff 191.

⁶² Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 154.

153. Yn nhystiolaeth Transport Scotland⁶³ rhoddwyd darlun cyffredinol o'r cyfrifoldebau a ysgwyddwyd gan Weinidogion yr Alban o dan *Ddeddf Rheilffyrdd 2005*:

- Gosod strategaeth ar gyfer rheilffyrdd yr Alban;
- Gweithredu fel yr awdurdod masnachfreinio ar gyfer Cytundebau Masnachfaint yr Alban;
- Pennu a chyllido allbynnau ar gyfer Network Rail o safbwynt rheoli a gwella'r seilwaith ar lwybr yr Alban;
- Cyhoeddi canllawiau i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, nad ydynt yn ei rhwymo, sy'n amlinellu'r modd y mae Gweinidogion yr Alban yn disgwyl i'r rheoleiddiwr gyflawni ei ddyletswyddau yn yr Alban.

154. Aeth ymlaen i egluro bod y pwerau hyn wedi arwain at ddatganoli nifer o drefniadau ymarferol gyda chyrrff allweddol yn y sector rheilffyrdd.

155. Dywedodd Transport Scotland mai Llywodraeth yr Alban yw prif gyllidwr yr holl weithgareddau rheilffordd yn yr Alban. Ynghyd â'r gofynion cymhorthdal ar gyfer masnachfreintiau ScotRail a'r Caledonian Sleeper, mae'r costau gweithredu, adnewyddu, cynnal a chadw a gwella ar gyfer Network Rail yn yr Alban wedi cael eu talu bron yn gyfan gwbl gan Lywodraeth yr Alban ers i bwerau rheilffordd gael eu datganoli yn 2005. Aeth ymlaen i nodi bod Gweinidogion yr Alban wedi datgan eu barn yn glir y dylai'r diwydiant rheilffyrdd yn yr Alban gael ei ddatganoli'n llawn, gan gynnwys Network Rail yn yr Alban, er mwyn sicrhau bod y system gyfan yn fwy atebol i Senedd yr Alban.

Cymharu Cymru a'r Alban

156. Ychydig o ymatebwyr eraill a drafododd y sefyllfa yn yr Alban yn fanwl iawn, ond dywedodd Greengauge 21 y gellir dysgu llawer iawn oddi wrth ddatganoli rheilffyrdd yn yr Alban, a nododd Great Western Railway fod natur y rheilffyrdd yng Nghymru yn debyg i'r un yn yr Alban. Mewn cyferbyniad, awgrymodd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru fod y dadleuon ynglŷn â datganoli yn fwy cytbwys yng Nghymru nag yn yr Alban, oherwydd natur y llwybrau a'r

⁶³ Wedi'i grynhoi o dystiolaeth ysgrifenedig, Transport Scotland.

gwasanaethau sy'n croesi'r ffin, yn enwedig yng ngogledd Cymru, a'u bod mor bwysig i'r economi traws-ffiniol.

157. Er bod tystiolaeth Cymdeithas Teithwyr Rheilffordd Amwythig Aberystwyth o blaid datganoli cyllid ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru, nododd hefyd fod y ffin hir rhwng Cymru a Lloegr yn golygu bod traffig trawsffiniol yn bwysicach nag yn yr Alban. Amlygodd yr Athro Cole y gwahaniaeth hwn rhwng Cymru a'r Alban hefyd. Nododd yn ei dystiolaeth fod rhwydwaith yr Alban yn fwy mewnlol gyda dim ond dau bwynt mynediad o Loegr - Prif Linell Arfordir y Gorllewin a Phrif Linell Arfordir y Dwyrain.

158. Er gwaethaf y gwahaniaethau hyn, roedd yn ddiddorol nodi barn Aidan Grisewood o Transport Scotland ynglŷn â'u goblygiadau:

“There will be unique challenges—I think we’ve mentioned already the different number of cross-border routes in Wales, compared to Scotland. I guess my perspective is that those aren’t necessarily insuperable issues.”⁶⁴

Heriau a gwersi

159. Yn nhystiolaeth Transport Scotland, amlygwyd yr heriau ariannol a fyddai'n deillio o ddatganoli, o ganlyniad i ailddosbarthu Network Rail, creu'r terfyn dyled, a throsglwyddo ei ddyled i fantolen Llywodraeth y DU. Llwyddodd Gweinidogion yr Alban i gael cytundeb i derfyn dyled o £3.3 biliwn gan yr Adran Drafnidiaeth hyd at 2019, ond nododd Transport Scotland nad oes sicrwydd y bydd modd benthyca rhagor, yn gyson â'r trefniadau presennol, wrth edrych y tu hwnt i 2019. Felly, mae'n bosibl y bydd angen mwy o arian grant o gyllideb Llywodraeth yr Alban, o leiaf ar gyfer prosiectau gwella, yng nghyd-destun cyllidebau sy'n dod yn fwy a mwy tyn.

160. Meddai Mr Grisewood:

“Post 2019, that hasn’t been decided yet; that hasn’t been agreed. You’ll be aware that there are lots of reviews under way in terms of the structure of Network Rail, but, in terms of maintaining that ability to borrow, that will be important for our Ministers in terms of being able to maintain that investment programme. I think there’s a recognition that, in

⁶⁴ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 42.

any event, there's likely to be a degree of grant funding over and above what would otherwise have been the case post 2019."⁶⁵

161. Amlygodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ddwy wers arall y gallai Cymru eu dysgu o ddatganoli yn yr Alban, sef:

- Pwysigrwydd data da, dealltwriaeth dda o'r data hynny, a dadansoddiad da ohonynt i lywio penderfyniadau.
- Yn dibynnu ar raddfa'r newid dan sylw, gall prosesau gymryd peth amser i'w gweithredu oherwydd yr angen i ymgysylltu â phawb dan sylw ynglŷn â'r opsiynau cyn gynted â phosibl, ac i gytuno ar faterion technegol.

Hyd yn oed heb i bwerau ym maes seilwaith gael eu datganoli'n ffurfiol trwy ddeddfwriaeth, rhaid i Lywodraeth Cymru gael mwy o gyfrifoldeb am seilwaith y rheilffyrdd, gan gynnwys cyfrannu at gynnal yr Adolygiad Cyfnodol, datblygu'r HLOS, cyflawni prosiectau a llywodraethu Network Rail. Rhaid i Network Rail fod yn fwy atebol i Lywodraeth Cymru. Rhaid i Lywodraeth Cymru fod yn barod ar gyfer unrhyw rôl ehangach, yn enwedig o ran ei strwythur a'r adnoddau sydd ar gael.

Mae achos cryf dros gyflwyno newid deddfwriaethol i ddatganoli'r cyfrifoldeb am gyllido Network Rail i Gymru fel a wnaed yn yr Alban. Fodd bynnag, cyn datganoli, rhaid i lywodraethau Cymru a'r DU nodi'n eglur ac yn gyhoeddus sut y rhoddir sylw i'r materion a ganlyn:

- **Setliad cyllido teg i gyd-fynd â datganoli;**
- **Sut y bydd dyled Network Rail yn cael ei ddosrannu, a benthyca yn y dyfodol yn cael ei reoli;**
- **Sut y bydd natur drawsffiniol y rhwydwaith yn cael ei rheoli;**
- **Sut y bydd y risgiau'n cael eu rheoli, gan gynnwys risgiau o orwario, diffygion cudd yn y rhwydwaith, a gwaith adfer mewn argyfwng.**

⁶⁵ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 28.

4. Materion trawsffiniol

Rhyng-ddibyniaeth Cymru a Lloegr

162. Nododd rhai ymatebwyr y dylai'r ffin rhwng Cymru a Lloegr fod yn anweledig wrth deithio ar y trê'n, a bod yn rhaid i seilwaith y rheilffyrdd ar ddwy ochr y ffin gael ei ddatblygu a'i ddefnyddio mewn modd cyson. Pwysleisiodd rhanddeiliaid, fel Fforwm Rheilffordd Calon Cymru, nad yw anghenion teithwyr a llwybrau rheilffyrdd yn cyd-fynd â ffiniau, nac yn eu parchu.

163. Caiff y farn hon, nad yw teithiau rheilffyrdd o reidrwydd yn cyfateb i ffiniau gweinyddol neu genedlaethol, ei hadlewyrchu hefyd yn y dystiolaeth a dderbyniwyd gan weithredwyr cludo nwyddau. Meddai DB Schenker:

“Rail Freight is a nationwide, international business. It does not correspond neatly to railway administrative boundaries [...] and it can be easy to misunderstand the complexity and difficulty this can cause national operators such as freight.

“Most rail freight services operate at least two, and often more, railway administrative boundaries [...] Unless carefully managed, there can be planning and operational downsides to this complexity.”⁶⁶

164. Pwysleisiodd y Rail Freight Group y dylid ymdrin â rhwydweithiau rheilffyrdd Cymru a Lloegr mewn modd unedig oherwydd natur y diwydiant cludo nwyddau. Nododd TATA Steel fod yn rhaid i'r 'uniad' rhwng seilwaith a rheolaeth rheilffyrdd Cymru a Lloegr fod yn ddi-dor.

165. Cododd rhai rhanddeiliaid o Gymru bryderon y gallai buddsoddiadau yn y seilwaith yn Lloegr roi Cymru o dan anfantais. Roedd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru yn pryderu nad oedd y cynlluniau ar gyfer y Northern Hub yn rhoi ystyriaeth i'r gwasanaethau o ogledd Cymru i Fanceinion.

166. Nododd Greengauge 21:

“Since [...] the Welsh component is on the periphery, the English at the centre, it is inevitable with a busy (and in much

⁶⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, DB Schenker.

of England, congested) network that decision taken at English locations can have a significant impact on Wales' rail services."⁶⁷

167. Er enghraifft, cynlluniau gwasanaeth a ddatblygwyd yn bennaf yng Nghanolbarth Lloegr a fydd yn penderfynu a yw Cymru yn cadw cysylltiadau rheilffordd uniongyrchol â maes awyr Birmingham.

Yr effaith ar Gymru yn sgil datblygiadau allweddol a gynlluniwyd yn Lloegr

168. Pwysleisiodd llawer o ymatebwyr fod angen i Brif Linell Gogledd Cymru gael ei thrydaneiddio i sicrhau bod gogledd Cymru yn elwa o ddatblygiad HS2. Roedd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru yn pryderu y bydd angen i deithwyr o'r Gogledd newid trên yn Crewe i ymuno â'r gwasanaeth cyflym i Lundain:

"Mae'r angen i newid trenau a'r oedi posib yn sgil ailinio'r amserlenni yn rhesymau pam allai effaith HS2 ar ogledd Cymru fod yn negyddol."⁶⁸

169. Nodwyd hefyd yn nhystiolaeth y Bwrdd y byddai'n andwyol i ogledd Cymru pe byddai'r gwaith trydaneiddio yn Lloegr yn dod i ben yng Nghaer, yn hytrach na Crewe:

"Byddai gorffen y gwaith trydaneiddio yng Nghaer yn ei gwneud yn anoddach i sefydlu achos busnes hyfyw ar gyfer y rhan Caer - Caergybi yn ddiweddarach. Felly, mae'n hanfodol bod Llywodraeth Cymru yn parhau i gefnogi trydaneiddio yng ngogledd Cymru fel rhan o un cynllun cyffredinol o Crewe/Warrington - Caergybi."⁶⁹

170. Roedd rhai rhanddeiliaid yn pryderu nad yw'r datblygiadau a gynlluniwyd yn Lloegr, fel HS2 a'r Northern Hub, yn rhoi ystyriaeth lawn i'w heffaith ar lif teithwyr yng Nghymru. Dywedodd Trenau Arriva Cymru fod cynllun y Northern Hub wedi darparu platfform ychwanegol ym maes awyr Manceinion, ond ei fod yn awr yn gorfod brwydro i gael manteisio ar y cynnydd hwn. Mae'n awgrymu bod rhagfarn o blaid cwmnïau trenau o Loegr.

⁶⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, Greengauge 21.

⁶⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru.

⁶⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru.

171. Cododd Cymdeithas Teithwyr Rheilffordd Amwythig Aberystwyth bryderon ynghylch effaith datganoli a chynlluniau trydaneiddio mewn mannau eraill ar wasanaethau trwodd. Roedd ganddo ofnau penodol ynglŷn â dyfodol gwasanaethau rhwng Amwythig a Wolverhampton ar Linell Cambria, a gwasanaethau i'r gorllewin o Gaerdydd ac Abertawe o Fanceinion.

172. Cymerodd Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru olwg ehangach ar y bygythiadau posibl i wasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru, gan nodi y gallai pwyslais Transport for the North a Rail North ar reoli a chryfhau cysylltiadau trafndiaeth o fewn ardal ddaearyddol Transport for the North, olygu eu bod yn anwybyddu'r cysylltiadau ar draws y ffin â gogledd Cymru.

173. Mynegwyd barn i'r gwrthwyneb yn nhystiolaeth Transport for the North / Rail North, gan awgrymu y gall datblygiadau yn Lloegr gael effaith gadarnhaol ar y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru. Dywedodd fod 'superhub' yr HS2 yn Crewe yn ddatblygiad trawsffiniol pwysig a allai wneud Crewe yn bwysicach fyth fel cyfnewidfa i wasanaethau o ogledd a de Cymru. Roedd ei dystiolaeth hefyd yn nodi:

“Rail North and TfN see improvements to the railway in North Wales, and connectivity on to the network in the North West of England as the key priority.”⁷⁰

174. Tynnodd nifer o ymatebwyr o Loegr sylw at yr effaith ar Loegr yn sgil datblygiadau, a datblygiadau posibl, yng Nghymru. Dywedodd Cyngor Sir Swydd Gaerloyw y dylai gwelliannau i'r seilwaith yn y naill wlad neu'r llall fod o fudd i'r ddwy wlad, yn dibynnu ar ble y cânt eu cynnal. Roedd barn Cyngor Gorllewin Sir Gaer a Chaer yn debyg ar y cyfan, gan nodi y dylai gwaith yng ngogledd Cymru gyd-fynd â gwaith yng ngogledd Lloegr pan fydd y Cynulliad a Llywodraeth Cymru yn ystyried blaenoriaethau o ran seilwaith y rheilffyrdd.

⁷⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, Rail North/Transport for the North.

175. Fodd bynnag roedd yr Athro Cole yn awgrymu na roddir yr un ystyriaeth i ba mor bwysig i Gymru yw seilwaith yn Lloegr:

“The rail network in Wales was built primarily on the periphery of a London centric network for Great Britain and Ireland. Consequently there is little effect from the Welsh network onto railways in England.”⁷¹

Ymgysylltiad Llywodraeth Cymru â datblygiadau yn Lloegr

176. Roedd llawer o ymatebwyr nad aethant i'r afael ag ymgysylltiad Llywodraeth Cymru. Roedd y rhai a wnaeth yn cytuno'n fras y dylid cael mwy o gydweithredu rhwng Bae Caerdydd a San Steffan. Pwysleisiodd Trenau Arriva Cymru, Railfuture, Great Western Railway a'r Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru bwysigrwydd sicrhau deialog effeithiol rhwng Llywodraeth Cymru a'r Adran Drafnidiaeth.

177. Nododd Transport for the North / Rail North ei fod wedi datblygu Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth gyda Llywodraeth Cymru, â'r nod o sicrhau bod gofynion Llywodraeth Cymru yn cael eu hystyried yn briodol wrth ddatblygu'r Northern Transport Strategy. Fodd bynnag, amlygodd papur Transport for the North / Rail North rai o'r cymhlethdodau sy'n gysylltiedig â gweithio ar draws y ffin, gan gyfeirio at:

“The importance of effective joint working and planning between Welsh and English bodies on such issues. More formal working with English border areas (such as the MoU signed with TfN) should be proposed by the Committee, as should opportunities to align funds, which are increasingly devolved in both England and in Wales.”⁷²

178. Awgrymwyd yn nhystiolaeth Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru bod y newidiadau yn y strwythurau llywodraethu yn Lloegr a'r ystod eang o drefniadau datganoli sy'n cael eu trafod yn cael effaith fawr ar y broses o wneud penderfyniadau ynglŷn â materion trawsffiniol. O ganlyniad:

“Dylai Llywodraeth Cymru fynd ati'n egniol i ehangu ei ymgysylltiad ag amrediad ehangach o gyrff a sefydliadau sy'n

⁷¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, yr Athro Stuart Cole.

⁷² Tystiolaeth ysgrifenedig, Transport for the North/Rail North.

gyfrifol am ddatblygu seilwaith rheilffyrdd [... i d]datblygu gweithio, meddwl a chynllunio trawsffiniol mwy cynhyrchiol."⁷³

179. Aeth ymlaen i awgrymu y dylai Network Rail ddatganoli llwybrau ac y dylid annog Comisiynwyr Gwasanaethau Rheilffyrdd i weithio ar draws ffiniau mewn ardaloedd yn agos at y ffin, i sicrhau bod y rhwydwaith yn diwallu anghenion yr economi cyfan yn hytrach na ffiniau artiffisial.

180. Rydym yn croesawu'r ffaith bod Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth wedi'i lofnodi gyda Transport for the North. Nodwn hefyd fod y broses o ddatblygu achos busnes ar gyfer trydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru yn enghraifft wych o bartneriaeth a chydweithrediad trawsffiniol. Fodd bynnag, clywsom dystiolaeth a oedd yn awgrymu y gall fod angen mwy o gydweithio.

181. Er enghraifft, dywedodd Peter Brunskill o Rail North fod y sefydliad yn gweithio'n agos iawn gyda Transport Scotland. Fodd bynnag, ychwanegodd nad yw'r berthynas â Chymru, ar hyn o bryd, wedi datblygu i'r un graddau â'r un sy'n bodoli â'u cydweithwyr yn yr Alban⁷⁴.

182. Yn yr un modd, nodwyd sylwadau gan Toby Rackliff nad yw West Midlands Rail wedi cael unrhyw drafodaethau uniongyrchol â Llywodraeth Cymru.⁷⁵ Eglurodd Mr Rackliff hyn yn rhannol gan ddweud bod eu gwaith yn canolbwyntio'n bennaf ar drafodaethau gyda'r Adran Drafnidiaeth ar fasnachfaint gorllewin canolbarth Lloegr. Yng ngoleuni'r dystiolaeth gan Railfuture a oedd yn awgrymu y gallai'r fasnachfaint hon gystadlu â gwasanaethau masnachfaint Cymru o Amwythig i Birmingham a Crewe, byddem yn awgrymu bod angen ymgysylltu ar unwaith i ddeall a dylanwadu ar ddatblygiad y fasnachfaint honno.

Rhaid i Lywodraeth Cymru gynyddu ei hymdrechion i ddatblygu cysylltiadau allweddol ar draws y ffin â chyrff cynllunio a chyflawni datganoledig yn y sector rheilffyrdd, a rhanddeiliaid allweddol eraill yn Lloegr. Dylai hyn ddatblygu'r gwaith da sydd eisoes ar y gweill yng ngogledd Cymru a gogledd Lloegr.

⁷³ Tystiolaeth ysgrifenedig, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru.

⁷⁴ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 28 Ionawr 2016, paragraff 288.

⁷⁵ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 28 Ionawr 2016, paragraff 265.

5. Masnachfaint Cymru a'r Gororau

183. Gan fod y Pwyllgor eisoes wedi cynhyrchu darn mawr o waith ar y fasnachfaint hon, [Dyfodol Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau](#), nid oedd yn fwriad i'r ymchwiliad hwn ymdrin â hynny eto. Fodd bynnag, mae'n fater sydd wedi codi'n ddigymell yn ein trafodaethau i gyd.

184. Trafododd rhai ymatebwyr y berthynas rhwng masnachfreintiau a seilwaith. Nododd Merseytravel fod yn rhaid i fanyleb y fasnachfaint gyd-fynd yn well â'r seilwaith, ac oni bai bod gwell manylebau masnachfaint yn arwain at wasanaethau o well ansawdd - o ran nifer y gwasanaethau, pa mor aml y maent yn rhedeg, ac ansawdd y cerbydau - ni fydd manteision y gwelliannau i'r seilwaith yn cael eu gwireddu.

185. Dylid ystyried materion yn ymwneud â'r fasnachfaint yng nghydestun y ffaith y bydd gwasanaethau trawsffiniol yn cael eu hadolygu, ar ôl datganoli pwerau masnachfaint i Gymru, ac efallai y bydd map masnachfaint Cymru yn cael ei ail-lunio gyda gwasanaethau sy'n gwasanaethu marchnadoedd yn Lloegr yn bennaf yn cael eu symud i fasnachfreintiau Lloegr. Trafododd rhai rhanddeiliaid effaith newidiadau o'r fath.

186. Roedd Railfuture yn pryderu y gallai'r fasnachfaint newydd ar gyfer Cymru a'r Gororau fod yn llai na'r fasnachfaint bresennol ac na fyddai ganddi gymaint o ddylanwad wrth gystadlu â masnachfreintiau eraill am lwybrau a cherbydau. Ategodd bryder Trenau Arriva Cymru ynglŷn â'r amharodrwydd i ganiatáu iddo weithredu gwasanaeth i faes awyr Manceinion, ynghyd â phryderon am effaith y fasnachfaint newydd ar gyfer gogledd Lloegr. Bydd y fasnachfaint newydd hon yn cynnwys gwasanaeth o Gaer i Fanceinion trwy Warrington. Trenau Arriva Cymru sy'n darparu'r unig wasanaeth ar y llwybr hwn ar hyn o bryd. Roedd yr Athro Cole a Grŵp Defnyddwyr Rheilffyrdd Gogledd Sir Gaer yn rhannu pryderon o'r fath, na fyddai gwasanaethau mwyach yn rhedeg yn uniongyrchol o ogledd Cymru i Fanceinion ond yn hytrach y byddai angen newid trên yng Nghaer. Ym marn yr Athro Cole, mae'n hanfodol i'r gwasanaethau hyn aros o dan reolaeth Llywodraeth Cymru a pheidio â chael eu trosglwyddo i fasnachfaint gyfagos yn Lloegr.

187. Dywedodd Railfuture wrthym hefyd fod cynigion amlinellol y fasnachfaint sydd ar y gweill ar gyfer canolbarth Lloegr yn awgrymu y

gallai gymryd y llwybrau o Amwythig i Birmingham a Crewe, gan achosi i deithwyr i Gymru ac yn ôl, o bosibl, orfod newid trenau yn Amwythig. Cafodd pryderon o'r fath ynglŷn â chwtogi gwasanaethau yn Amwythig eu hadlewyrchu hefyd yn nhystiolaeth Cymdeithas Teithwyr Rheilffordd Amwythig Aberystwyth. I'r gwrthwyneb, awgrymodd Awdurdod Trafnidiaeth Integredig Gorllewin Canolbarth Lloegr y byddai gan Amwythig fwy o rôl fel y porth rhwng canolbarth Lloegr a chanolbarth a gogledd Cymru.

188. Adlewyrchir pryderon ynghylch y posibilrwydd o gollu gwasanaethau trwodd, yn enwedig y rhai i Birmingham, yn nhystiolaeth Trafnidiaeth Canolbarth Cymru, a nododd y gallu i gael llwybrau trenau ychwanegol i Birmingham International fel bygythiad i lefelau gwasanaeth ar Brif Linell Cambria.

189. Mae'r materion hyn - cystadleuaeth ar gyfer gwasanaethau trwodd i Fanceinion, maes awyr Manceinion, a Birmingham - yn awgrymu y gall cystadleuaeth rhwng masnachfreintiau cyfagos am seilwaith cyfyngedig gael effaith gynyddol ar y rhwydwaith rheilffyrdd a gwasanaethau yng Nghymru.

190. Dywedodd swyddogion yr Adran Drafnidiaeth nad oes sail i adroddiadau papur newydd yn awgrymu y gall fod rhaid i deithwyr newid trenau ar y ffin rhwng Cymru a Lloegr. Meddai Colin Poole:

"I can assure you that we have no plans to require people to get off and on trains at the borders. Our discussions [with Welsh Government] are really about where ownership and responsibilities for particular services should lie, and not about splitting or curtailing the current services."⁷⁶

191. Nes inni weld y cynigion ar gyfer y fasnachfaint nesaf yng Nghymru, bydd y dyfalu'n parhau ynglŷn â'r hyn y bydd yn ei gynnwys a'r hyn na fydd yn ei gynnwys.

Wrth ddod i gytundeb ynglŷn â manylion datganoli cyfrifoldebau masnachfreinio, rhaid i Lywodraeth Cymru roi blaenoriaeth mewn trafodaethau â'r DU i sicrhau bod masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau yn cynnwys llwybrau poblogaidd, proffidiol sy'n hanfodol i'r cyhoedd sy'n teithio.

⁷⁶ Trawsgrifiad o gyfarfod y Pwyllgor Menter a Busnes, 11 Chwefror 2016, paragraff 430.

Atodiad A

Cylch gorchwyl a materion allweddol

Bydd cwmpas yr ymchwiliad yn cynnwys:

- Effeithiolrwydd gweithredol y seilwaith rheilffyrdd presennol ar gyfer teithwyr a nwyddau o fewn Cymru a blaenoriaethau ar gyfer datblygu seilwaith Cymru, yn enwedig yng Nghyfnod Rheoli 6 (2019-24) a thu hwnt;
- Y berthynas rhwng rhwydweithiau rheilffyrdd Cymru a Lloegr o ran cynllunio, rheoli, cynnal a chadw/adnewyddu a gwella, a sut y dylid cydgysylltu'r pethau hyn er budd teithwyr a defnyddwyr sy'n cludo nwyddau ar ddwy ochr y ffin;
- Effeithiolrwydd y dull presennol o gynllunio seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru, yn ogystal â'r dull presennol o gyflawni gwaith cynnal a chadw/adnewyddu a gwneud gwelliannau, ac a yw'n sicrhau'r canlyniadau gorau i deithwyr a defnyddwyr sy'n cludo nwyddau yng Nghymru.

Ceisiodd ein hymgyngoriad cyhoeddus ymatebion i'r pynciau canlynol:

- Blaenoriaethau lefel uchel ar gyfer datblygu seilwaith y rheilffyrdd i ddarparu'r capasiti a'r cysylltedd angenrheidiol i gefnogi lles cymdeithasol ac economaidd Cymru;
- I ba raddau y mae blaenoriaethau Llywodraeth Cymru o ran seilwaith rheilffyrdd, gan gynnwys y blaenoriaethau a nodwyd yn y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol, ac adroddiad y Tasglu Gweinidogol ar Drafnidiaeth yng Ngogledd Cymru, yn diwallu anghenion Cymru;
- Sut mae datblygiad seilwaith rheilffyrdd Lloegr, a'r modd y defnyddir y seilwaith hwnnw, yn effeithio ar Gymru, ac i'r gwrthwyneb;
- Effaith datblygiadau allweddol arfaethedig yn Lloegr ar Gymru, gan gynnwys rheilffyrdd cyflym, trydaneiddio, Pwerdy'r Gogledd/Transport for the North a datganoli cyfrifoldeb dros y rheilffyrdd yn ehangach o fewn Lloegr;
- Beth yw'r ffordd orau i Lywodraeth Cymru ymgysylltu â datblygiadau seilwaith yn Lloegr, yn ogystal â datblygiadau ym maes gwasanaethau teithwyr a chludo nwyddau sy'n defnyddio'r rhwydwaith, a dylanwadu ar y datblygiadau hyn;
- A yw'r broses adolygu gyfnodol yn diwallu anghenion Cymru ac yn ystyried anghenion teithwyr a defnyddwyr sy'n cludo nwyddau yng Nghymru, a sut y dylid datblygu hyn;
- Effeithiolrwydd Llwybr Network Rail yng Nghymru ac a yw'r dull o reoli, cynnal a chadw, adnewyddu a gwella'r rhwydwaith yn effeithiol wrth sicrhau gwerth am arian, capasiti a chyflymder y gwasanaeth, sicrhau ei fod yn ddibynadwy ac yn rhedeg yn ddigon aml, a sicrhau y gellir

mynd i'r afael â phroblemau teithio i deithwyr a defnyddwyr sy'n cludo nwyddau yng Nghymru;

- Y ffaith nad yw cyllid ar gyfer seilwaith rheilffyrdd Cymru wedi'i ddatganoli. Y manteision, anfanteision, cyfleoedd a risgiau a allai fod yn gysylltiedig â datganoli.

Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Gellir gweld trawsgrifiadau llawn o'r holl sesiynau tystiolaeth lafar yn:

www.senedd.cynulliadcymru.org/mglIssueHistoryHome.aspx?lId=13280

28 Ionawr 2016

Michael Tapscott	
Roger Cobbe	Trenau Arriva
Rebecca Maxwell	Cyngor Sir Ddinbych
Jim Steer	Greengauge 21
Toby Rackliff	Awdurdod Trafnidiaeth Integredig Gorllewin Canolbarth Lloegr
Pete Brunskill	Rail North Limited
Robin C Smith	Rail Freight Group
Ben Still	
Lorna McHugh	Transport for the North

3 Chwefror

Elgan Morgan	Siambwr Fasnach De Cymru
Mike Nightingale	Tata Steel
Nigel Jones	DB Schenker Rail UK
Yr Athro Stuart Cole	
Mike Hewitson	Ffocws ar Drafnidiaeth
David Beer	Swyddog Gweithredol Teithwyr
Rowland Pittard	RailFuture

11 Chwefror

Aidan Grisewood	Llywodraeth yr Alban
John Larkinson	Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd
Paul Plummer	Rail Delivery Group
Paul McMahon	Network Rail Cymru
Colin Poole	
Brian Etheridge	Yr Adran Drafnidiaeth

24 Chwefror


Edwina Hart AC


James Price

Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a
Thrafnidiaeth
Llywodraeth Cymru


Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig


Rhoddodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn llawn yn <http://www.senedd.cynulliad.cymru/mglIssueHistoryHome.aspx?lId=13280>

[Railfuture Cymru](#)  PDF 2 MB
(Saesneg yn unig)


[Cyngor Tref Neston](#)  PDF 565 KB
(Saesneg yn unig)


[Un o breswylwyr Maerun](#)  PDF 17 KB
(Saesneg yn unig)


[Rail Freight Group](#)  PDF 97 KB
(Saesneg yn unig)


[Greengauge 21](#)  PDF 87 KB
(Saesneg yn unig)


[Merseytravel](#)  PDF 221 KB
(Saesneg yn unig)


[Fforwm Rheilffordd Calon Cymru](#)  PDF 80KB
(Saesneg yn unig)


[Cymdeithas Defnyddwyr Rheilffordd Wrecsam-Penbedw](#)  PDF 555 KB
(Saesneg yn unig)


[Ffocws ar Drafnidiaeth](#)  PDF 486 KB
(Saesneg yn unig)


[Great Western Railway](#)  PDF 111 KB
(Saesneg yn unig)


[Cyngor Sir Swydd Gaerloyw](#)  PDF 57 KB
(Saesneg yn unig)


[Grŵp Defnyddwyr Rheilffyrdd Gogledd Sir Gaer](#)  PDF 130 KB
(Saesneg yn unig)


[Grŵp Defnyddwyr Rheilffyrdd Gogledd Sir Gaer](#)  PDF 52 KB
(Saesneg yn unig)


[Cymdeithas Teithwyr Rheilffordd Amwythig Aberystwyth \(SARPA\)](#)  PDF 51 KB
(Saesneg yn unig)


[Cyngor Gorllewin Sir Gaer a Chaer](#)  PDF 90 KB
(Saesneg yn unig)

[Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru](#)  PDF 4 MB


[Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru](#)  PDF 328 KB
(Saesneg yn unig)


[DB Shenker Rail \(UK\)](#)  PDF 86 KB
(Saesneg yn unig)


[CITB Cymru Wales](#)  PDF 419 KB
(Saesneg yn unig)


[Grŵp Seneddol Hollbleidiol ar gyfer Glannau Mersi Dyfrdwy Gogledd Cymru](#)  PDF KB 106
(Saesneg yn unig)

[Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam](#)  PDF 3 MB
(Saesneg yn unig)


[Y Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De-orllewin Cymru](#)  PDF 140 KB


[Yr Athro Stuart Cole](#)  PDF 188 KB
(Saesneg yn unig)


[Cynghair Mersi a'r Ddyfrdwy](#)  PDF 110 KB
(Saesneg yn unig)


[Trafnidiaeth Canolbarth Cymru](#)  PDF 259 KB
(Saesneg yn unig)


[Partneriaeth Rheilffordd Caer/Amwythig](#)  PDF 558 KB
(Saesneg yn unig)

[Rail North a Transport for the North](#)  PDF 239 KB
(Saesneg yn unig)

[Cymdeithas Teithwyr Rheilffyrdd Sir Benfro](#)  PDF 230 KB [\(Saesneg yn unig\)](#)


[Yr Adran Drafnidiaeth](#)  PDF 347 KB [\(Saesneg yn unig\)](#)


[Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru](#)  PDF 68 KB [\(Saesneg yn unig\)](#)

[Trenau Arriva Cymru](#)  PDF 204 KB [\(Saesneg yn unig\)](#)

[Rail Delivery Group](#)  PDF 462 KB

[Siambr Fasnach De Cymru](#)  PDF 893 KB [\(Saesneg yn unig\)](#)

[Transport Scotland](#)  PDF 333 KB [\(Saesneg yn unig\)](#)

[Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd](#)  PDF 321 KB [\(Saesneg yn unig\)](#)

[Network Rail](#)  PDF 572 KB [\(Saesneg yn unig\)](#)

[Tata Steel](#)  PDF 245 KB [\(Saesneg yn unig\)](#)