

1. Cynllunio Seilwaith y Rheilffyrdd: y Cefndir

Mae'r gwaith gwella a'r gwaith cynnal a chadw ar seilwaith rheilffyrdd Prydain Fawr yn digwydd o fewn Cyfnodau Rheoli (CP) o bum mlynedd. Y Cyfnod Rheoli presennol, sef Cyfnod Rheoli 5 (neu CP5), yw 2014-19. Er bod gan Lywodraeth Cymru bwerau i fuddsoddi yn y rheilffyrdd, Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr. Mae hyn i'w gyferbynnu â'r trefniadau ar gyfer yr Alban lle mae cyfrifoldebau dros seilwaith y rheilffyrdd yno wedi cael eu datganoli.

Pennir y gwaith sydd i'w gwblhau yng Nghymru ym mhob Cyfnod Rheoli ar ôl trafodion cymhleth rhwng y diwydiant rheilffyrdd, **yr Adran Drafnidiaeth; y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, Network Rail** ac, i raddau llai, Llywodraeth Cymru a rhanddeiliaid eraill. Dyma grynodedb o rôl pob sefydliad yn y broses gynllunio:

Yr Adran Drafnidiaeth

Bob pum mlynedd, mae'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth yn llunio **manyleb allbwn lefel uchel (HLOS) a datganiad o'r cyllid sydd ar gael (SoFA)**, sy'n pennu yr hyn y disgwylir i Network Rail ei gyflawni yn y CP sy'n dilyn. Maent yn datblygu pob HLOS gyda chyingor gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Network Rail, a mewnbwn gan bartneriaid eraill, gan gynnwys Llywodraeth Cymru. Cyhoeddir yr HLOS a'r SoFA ddwy flynedd cyn pob CP er mwyn caniatáu i Network Rail i baratoi ei gynllun busnes yn nodi sut y bydd yn cyflawni'r allbynnau sydd eu hangen.

Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd

Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yw'r rheoleiddiwr economaidd a diogelwch annibynnol ar gyfer rheilffyrdd ym Mhrydain. Gosodwyd ei ddyletswyddau, mewn perthynas â rheilffyrdd, yn bennaf yn **Neddf Rheilffyrdd 1993 a Deddf Rheilffyrdd 2005**.

Ei swyddogaethau economaidd yn bennaf yw rheoleiddio, **a monitro**, stiwardiaeth Network Rail o rwydwaith y rheilffyrdd, **gweithredwyr trwyddededig asedau rheilffyrdd** (gan gynnwys y gwaith o weithredu'r trenau teithwyr a'r trenau nwyddau a ddefnyddir ar y rhwydwaith, yn wahanol i'r dasg o ddyfarnu rhyddfrentiau), a chymeradwyo mynediad i linellau, gorsafoedd a depos gwaith ysgafn. Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd hefyd yn gweithredu fel yr awdurdod iechyd a diogelwch cenedlaethol ar gyfer rheilffyrdd Prydain.

Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd hefyd yn rheoli Network Rail drwy ei **adolygiad cyfnodol o gynllun busnes strategol**.

Network Rail

Network Rail yw perchennog y mwyafrif helaeth o asedau seilwaith y rheilffyrdd ym Mhrydain, ac mae'n gweithredu fel 'gweithredwr systemau'. Ystyr hyn yw ei fod yn rheoli ac yn monitro mynediad at rwydwaith y seilwaith. Gwna hyn trwy **roi hawliau mynediad** i gwmnïau gweithredu trenau a Chwmnïau Cludo Nwyddau. Fel rhan o hyn, mae Network Rail yn **casglu taliadau mynediad i'r trac** oddi wrth y cwmnïau sy'n defnyddio'r rhwydwaith. Pennir lefel y taliadau hyn gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn ystod proses yr adolygiad cyfnodol.

Mae hefyd yn gyfrifol am gynnal a gwella seilwaith rhwydwaith y rheilffyrdd ym Mhrydain, yn unol â'r HLOS gyfredol. Mae'n nodi sut y bydd yn cyflawni'r allbynnau mewn cyfnod rheoli penodol, mewn **cynlluniau cyflawni pum mlynedd**. Mae'r cynlluniau hyn yn cael eu diweddarau'n flynyddol.

Rhannwyd cynullio a gweithrediadau Network Rail yn **wyth llwybr**. Mae saith ar gyfer y gwahanol rannau o Brydain, a llwybr cludo nwyddau cenedlaethol yw'r wythfed. Mae'n cynhyrchu **astudiaethau**

llwybr tymor hir ar gyfer pob llwybr, ac fe fwydir y rhain i broses yr adolygiad cyfnodol. Mae llwybr Cymru yn cynnwys rhwydwaith Cymru i gyd, gan gynnwys y llwybr rhwng y gogledd a'r de drwy siroedd y gororau a Chaer. Mae hefyd yn cynnwys y llwybr rhwng yr Amwythig a Crewe, sy'n cysylltu â Manceinion.

Mae Network Rail yn gweithredu o dan **drwydded rhwydwaith a thrwydded orsaf** y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Os ceir bod Network Rail yn torri'r trwyddedau hyn, neu ei rwymedigaethau o dan yr HLOS, gall y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd gymryd camau, gan gynnwys godi dirwyon arno.

Ariannu Network Rail

Newidiwyd y ffordd y mae Network Rail yn cael ei ariannu yn 2014 (PDF 572KB), oherwydd iddo gael ei ailddosbarthu yn gorff Llywodraeth ganolog yn dilyn **penderfyniad y Swyddfa Ystadegau Gwladol** i weithredu'r canllawiau a gyhoeddwyd gan **Eurostat**, sef swyddfa ystadegau'r Undeb Ewropeaidd. Sefydlwyd Network Rail yn 2002 fel cwmni di-ddifidend a chyfyngedig drwy warant. Cyn iddo gael ei ailddosbarthu, byddai'n ariannu ei weithgareddau drwy incwm o'r taliadau mynediad trac a gafwyd gan weithredwyr trenau, incwm grant o'r Adran Drafnidiaeth a Transport Scotland, incwm o ffynonellau eraill (e.e. ei asedau eiddo) ac, yn bennaf, ddyled a fenthyciwyd ganddo ar y marchnadoedd cyfalaf ac a warantwyd yn erbyn asedau'r cwmni. Cyfyngedig oed effaith y ddyled hon ar gyllid y sector cyhoeddus ac nid oedd Llywodraeth y DU yn ei chyfrif fel benthycia.

Ers yr ailddosbarthu, mae gwariant Network Rail i gyd yn cael ei gyfrif fel gwariant sector cyhoeddus ac ychwanegir y cwbl o'i fenthycia net at fenthycia net y sector cyhoeddus. Nid yw'n cael codi arian yn y marchnadoedd cyfalaf bellach; yn lle hynny, mae'n benthycia arian gan Lywodraeth y DU. Ym mis Gorffennaf 2014, cytunodd yr Adran Drafnidiaeth a Network Rail ar gyfleuster benthycia gwerth £30.3 biliwn i dalu am y gwaith sydd ei angen yn CP5. Ni fydd yn gallu mynd dros y terfyn benthycia hwn yn CP5. Mae cyfran o'r cyfleuster benthycia wedi cael ei neilltuo ar gyfer gwaith gwella yn yr Alban. Mae ffynonellau eraill o incwm yn gweithredu fel o'r blaen.

Ym mis Mawrth 2016, yn Adroddiad Shaw ar ffurf a chyllid Network Rail (gweler isod), eglurwyd y cyfiawnhad dros y newid hwn:

Because debt was cheap, in part thanks to the government's guarantee of Network Rail's debt, the company had little incentive to improve its financial discipline. If it overspent on capital it was simple, with the agreement of the regulator, to add most of any overspend to the Regulatory Asset Base (RAB) – colloquially known in the industry as the 'credit card' – and government paid the additional costs over time. But like adding to any debt, this was unsustainable in the longer term.

Llywodraeth Cymru

Nid oes gan Lywodraeth Cymru gyfrifoldeb statudol cyffredinol am ariannu seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru, ond mae ganddi'r pwerau o dan *Ddeddf Rheilffyrdd 2005* i fuddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd a gwasanaethau i deithwyr yng Nghymru. Mae hefyd yn chwarae rôl fel ymgynghorai ym mhroses yr adolygiad cyfnodol ac o ran datblygu cynlluniau busnes strategol Network Rail. Yn y blynyddoedd diwethaf, mae wedi datblygu achosion busnes ar gyfer buddsoddiadau mawr yn seilwaith y rheilffyrdd, gan gynnwys **trydaneiddio'r rheilffordd rhwng y Cymoedd a Chaerdydd** ac, yn fwy diweddar, **trydaneiddio prif linell gogledd Cymru**, ac mae'n cyflwyno'r rhain i'r Adran Drafnidiaeth er mwyn dylanwadu ar y gwaith o ddatblygu'r HLOS a'r SoFA.

Gan mai mater nas datganolwyd yw ariannu seilwaith y rheilffyrdd, nid yw grant bloc Cymru yn cynnwys cyllid i'w fuddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd. Gall ddewis gwario arian o'r grant bloc ar gynlluniau seilwaith, neu gall ddefnyddio ffynonellau eraill o gyllid, fel **cronfeydd strwythurol Ewropeaidd**.

Nododd Llywodraeth flaenorol Cymru ei bod wedi neilltuo £235 miliwn er mis Ionawr 2014 ar gyfer **prosiectau seilwaith rheilffyrdd** ac, erbyn mis Chwefror 2016, gwariwd £176 miliwn. Gwariwyd yr arian hwn ar nifer o brosiectau, gan gynnwys gwella gorsafoedd presennol a chreu rhai newydd, fel yr un **yng nghanol tref Glynebwy**.

2. Yr Adolygiad Cyfnodol

Adolygiadau cyfnodol yw conglfaen y broses cynllunio ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd yn y DU. Cynhelir adolygiad cyfnodol bob pum mlynedd, cyn dechrau cyfnod rheoli newydd. Mae'r cyfnod rheoli'n cynnwys asesiad y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd o'r hyn y mae'n rhaid i Network Rail ei gyflawni mewn cyfnod rheoli penodol, y cyllid y mae arno'i angen, a'r cymhellion sydd eu hangen i'w annog i gyflawni.

Cwblhawyd dau gyfnod rheoli: **y cyntaf yn 2008 (PR08)**, a'r **ail yn 2013 (PR13)**. Mae'r rhain yn pennu'r allbynnau a'r cyllid ar gyfer Network Rail yn CP4 a CP5. Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn ymgynghori'n eang yn ystod y broses, gan gynnwys â Llywodraeth Cymru, y diwydiant rheilffyrdd ac eraill. Yn ystod yr adolygiad cyfnodol, ac wedi hynny, bydd Network Rail yn gwneud gwaith cynllunio manwl cyn i'r cyfnod rheoli dilynol ddechrau. Mae hyn yn seiliedig ar yr HLOS ac ar benderfyniad terfynol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ynghylch ei gynllun busnes strategol.

Caiff y gwaith y bydd angen ei gyflawni yn CP6, sef 1 Ebrill 2019 tan 31 Mawrth 2024, ei gadarnhau gan **adolygiad cyfnodol presennol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (PR18)**. Mae'n gynnwys yn y broses o ddatblygu PR18; mae i fod i'w gwblhau yn 2018. Mae Network Rail wedi rhoi **amserlen ddangosol ar gyfer PR18 ar ei wefan:**

- Hydref 2016 - y diwydiant rheilffyrdd yn cyhoeddi ei gynlluniau cychwynnol ar gyfer y diwydiant.
- Gwanwyn 2017 - y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cyhoeddi cyngor i weinidogion ac yn nodi gofynion ar gyfer cynllun busnes strategol Network Rail.
- Haf 2017 - yr Adran Drafndiaeth yn cyhoeddi ei HLOSs a'i SoFAs.
- Gaeaf 2018 - Network Rail yn cyhoeddi ei gynllun busnes strategol.
- Haf 2018 - y Swyddfa Rheilffordd a Ffyrdd yn cyhoeddi ei benderfyniad drafft ar y cynllun busnes strategol.
- Hydref 2018 - y Swyddfa Rheilffordd a Ffyrdd yn cyhoeddi ei benderfyniad terfynol ar y cynllun busnes strategol.
- Ebrill 2019 - CP6 yn dechrau.

Proses gyfochrog, ar wahân sydd ar waith yn yr Alban. Mae gan Weinidogion yr Alban swyddogaethau sy'n adlewyrchu swyddogaethau'r Adran Drafndiaeth yng Nghymru a Lloegr.

3. Cyflawni yng Nghyfnod Rheoli 5 (2014-19) ac adolygiadau o berfformiad Network Rail

Mae'r gwaith sydd i'w wneud yn CP5 wedi cael ei nodi yng **ngynlluniau cyflawni Network Rail**, a ddatblygwyd er mwyn gweithredu HLOS 2012 a **phenderfyniad terfynol y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ynghylch cynllun busnes strategol Network Rail ar gyfer 2014-19**. Mae'r **Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd wedi darparu crynodeb o'r hyn y mae'n rhaid i Network Rail ei wneud** (PDF 289KB) yn CP5, ac amcangyfrifir y caiff £38 biliwn ei wario. Fodd bynnag, mae rhai o'r cynlluniau gwreiddiol ar gyfer CP5 wedi newid oherwydd rhwystrau ac oedi (gweler isod).

Fel rhan o'r broses gynllunio sy'n seiliedig ar lwybrau, mae Network Rail wedi nodi amcanion allweddol ar gyfer Cymru, ac fe'u crynowyd yn CP5 yn ei adroddiad, **Delivering a better railway for a better Wales: our plans for 2014-2019**. Y prif amcanion yn y cynllun yw:

- trydaneiddio prif linell reilffordd de Cymru;
- cysylltiadau gwell i Gaerdydd (gan gynnwys buddsoddiad gwerth £220 miliwn ar gyfer platfformau a mynedfeydd gorsafoedd newydd);
- gwella gorsafoedd ledled Cymru;
- gwaith ailsignalu ac adnewyddu trac (Casnewydd i'r Amwythig a phrif linell gogledd Cymru);
- gwella amseroedd teithio rhwng y gogledd a'r de; a
- diogelwch a chynaliadwyedd y rhwydwaith.

Mae Network Rail wedi cael ei feirniadu gan Lywodraeth flaenorol Cymru, ymysg eraill, am ei berfformiad yn ystod CP5. Ym mis Chwefror 2016, nododd Edwina Hart, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ar y pryd, fod **'a cumulative delay, I think, of over 14 projects years' ar brosiectau Network Rail yng Nghymru**. Awgrymodd y Gweinidog hefyd fod Network Rail yn 'organisation that doesn't seem to be joined up in understanding strategic delivery of transport projects'.

Adolygiadau o Network Rail

Traddododd yr **Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth araith i'r Senedd ar 25 Mehefin 2015**. Ynddi, beirniadodd berfformiad Network Rail, gan ddweud nad oedd yn ddigon da. Hefyd yn yr araith honno, cyhoeddodd benodiad Syr Peter Hendy yn Gadeirydd Network Rail. Gofynnwyd i Syr Peter Hendy gynnal adolygiad trylwyr o raglen wella arfaethedig CP5 yng Nghymru a Lloegr, a hynny er mwyn sefydlu beth y gellid ei gyflwyno yn fforddiadwy yn ystod CP5.

Cyhoeddwyd adroddiad Hendy ym mis Tachwedd 2015, ac ynddo nodwyd bod nifer o brosiectau allweddol wedi colli tir yn CP5. Yng Nghymru, roedd hyn yn cynnwys y cynlluniau i drydaneiddio prif linell de Cymru rhwng Caerdydd ac Abertawe, a fwriadwyd ar gyfer CP5 ond a fydd bellach yn cael eu cwblhau yn CP6. Disgwylir i'r gwaith trydaneiddio rhwng Llundain a Chaerdydd gael ei gwblhau yn CP5. Hefyd, soniodd adolygiad Hendy am Gledrau'r Cymoedd, gan nodi: 'Welsh Government, which is the primary funder, is making a decision on the scope and direction of this project'.

Comisiynwyd dau adolygiad arall hefyd er mwyn asesu gwahanol agweddau ar Network Rail ar yr un pryd ag adolygiad Hendy.

Yn adolygiad Bowe, a gyhoeddwyd ym mis Tachwedd 2015, ymchwiliwyd i'r trefniadau cynllunio ar gyfer rhaglen welliannau Network Rail yn CP5. Ei gylch gwaith oedd ystyried pa wersi y gellid eu dysgu o'r ffordd y cafodd CP5 ei gynllunio er mwyn gwella prosesau cynllunio yn y dyfodol. Daeth i'r casgliad bod nifer o ffactorau wedi arwain at oedi o ran cyflawni prosiectau CP5. Dyma rai o'r prif faterion a nodwyd:

- nid oedd y prosesau cynllunio a ddefnyddiwyd gynt yn addas ar gyfer maint a chymhlethdod y gwaith a drefnwyd ar gyfer CP5;
- roedd cyfrifoldebau'r Adran Drafnidiaeth, Network Rail a'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn aneglur. O ganlyniad, roedd diffyg ffocws, eglurder ac atebolrwydd o ran cynllunio a gweithredu CP5;
- nid oedd gan gynlluniau gwreiddiol CP5 ddiffiniadau clir o gwmpas pob prosiect. O'r herwydd, cafwyd 'cynnydd yn y cwmpas' ac arweiniodd hynny at gynnydd yn y costau; ac
- roedd gwallau costio cynnar a lefelau annisgwyl o gynhyrchiant isel.

Canolbwyntiodd **adroddiad Shaw ar ffurf ac ariannu Network Rail yn y dyfodol**. Cyhoeddwyd ei argymhellion terfynol ym mis Mawrth 2016 gyda'r casgliad:

- bod angen i ddefnyddwyr rheilffordd (teithwyr a nwyddau) fod wrth wraidd rheoli seilwaith rheilffyrdd;
- dylai llwybrau gael eu datganoli'n ddyfnach o dan Network Rail;
- dylai rôl y Llywodraeth yn y rheilffyrdd a Network Rail gael ei hegluro. Argymhellodd yr adroddiad y dylai'r Adran Drafnidiaeth, fel y corff sy'n gyfrifol am y rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr, ddatblygu strategaeth tymor hwy ar gyfer teithio ar y rheilffyrdd, 'co-ordinating as appropriate with the governments of Scotland and Wales';
- rhaid dod o hyd i ffyrdd newydd o dalu am gynnydd yn y dyfodol yn nifer y teithiau gan deithwyr a nwyddau ar y rheilffordd, gan gynnwys y posibilrwydd o ddyfarnu consesiynau ar gyfer gweithredu seilwaith; ac
- mae angen cynllun ar draws y diwydiant ar gyfer datblygu sgiliau ac amrywiaeth ei weithlu.

4. Blaenoriaethau'r dyfodol ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru

Blaenoriaethau Llywodraeth flaenorol Cymru

Nododd Llywodraeth flaenorol Cymru ei blaenoriaethau ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd yn ei **Chynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol**. Bydd Llywodraeth Cymru yn ceisio dylanwadu ar Lywodraeth y DU i gyflwyno rhai blaenoriaethau trwy'r HLOS, er enghraifft trydaneiddio yng ngogledd Cymru, a bydd yn ariannu eraill o'i chyllideb ei hun. Ymhlith y blaenoriaethau mae:

- gwella llinell Glynebwy a gwella amllder y gwasanaethau ar y llinell;
- ystyried ailagor rheilffyrdd segur;
- gwella'r llinell rhwng y gogledd a'r de;
- creu rhestr o orsafoedd newydd posibl ledled Cymru;
- mynd ati i fwydo i mewn i broses cynllunio'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Network Rail ar gyfer CP6;
- datblygu Metro de Cymru a thrydaneiddio Cledrau'r Cymoedd; ac
- trydaneiddio prif linell gogledd Cymru.

Mae Llywodraeth y DU wedi cytuno i roi £125 miliwn tuag at drydaneiddio Cledrau'r Cymoedd, gyda Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am sicrhau gweddill yr arian.

Mae prosiect y Metro yn cael ei datblygu fel rhan o **brosiect ehangach Metro de Cymru** (y Metro) er mwyn 'darparu gwasanaethau [trafnidiaeth] cyflymach, mwy cyson a mwy unedig gan ddefnyddio trenau, bysiau a rheilffyrdd ysgafn.'

Roedd Cyfnod 1 prosiect y Metro yn cynnwys amryw welliannau i ffyrdd a rheilffyrdd, gan gynnwys: ymestyn y rheilffordd i ganol tref Glynebwy ac adeiladu gorsaf newydd; gwella'r capasiti ar reilffordd Maesteg; ac adeiladu gorsaf newydd yn Pye Corner, Casnewydd. Roedd costau Cyfnod 1 tua £75 miliwn ac, yn 2016, mae'r prosiectau cyfansoddol wedi cael eu cwblhau eisoes neu maent ar y gweill.

Bwriedir cwblhau Cam 2 erbyn 2023 ac **amcangyfrifir y bydd yn costio tua £500-600 miliwn**, a bydd yn canolbwyntio ar 'foderneiddio craidd Trenau'r Cymoedd a rhwydwaith reilffyrdd ehangach De Cymru', yn enwedig drwy eu trydaneiddio. Roedd Llywodraeth ddiwethaf Cymru yn trafod yr opsiwn o ddyfarnu consesiwn ar gyfer adeiladu a gweithredu Cledrau'r Cymoedd wedi'u trydaneiddio, sef rhywbeth a ddisgrifiwyd yn adroddiad Shaw.

Roedd Llywodraeth ddiwethaf Cymru am weld prif linell rheilffordd gogledd Cymru'n cael ei thrydaneiddio yn CP6 a **chyflwynodd yr achos busnes i'r Adran Drafnidiaeth ym mis Mawrth 2016**. Credai cyn Weinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth y byddai'r prosiect yn dod â manteision cymdeithasol ac economaidd sylweddol i'r rhanbarth. Hefyd, roedd **Llywodraeth ddiwethaf Cymru yn credu bod cyflawni yn CP6 yn hanfodol** (PDF 132KB) fel y byddai'r llinell yn y lle gorau i fanteisio ar y cyfleoedd sy'n dod yn sgil **High Speed 2**, y disgwylir iddo gyrraedd Crewe yn 2027.

Blaenoriaethau Pwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad

Cyhoeddodd y Pwyllgor Menter a Busnes blaenorol adroddiad ym mis Mawrth 2016 o'r enw, **Blaenoriaethau ar gyfer dyfodol Seilwaith y Rheilffyrdd yng Nghymru**. Mae'r adroddiad, a amserwyd i gyd-daro â phroses gynllunio PR18, yn nodi, ym marn y Pwyllgor, y blaenoriaethau ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru. **Mae ei brif argymhellion** yn cynnwys y canlynol: trydaneiddio prif linell gogledd Cymru; sicrhau bod trydaneiddio prif linell de Cymru yn parhau fel prosiect unigol, yn ddi-dor, i Abertawe; gwella'r gallu i gludo nwyddau ar reilffyrdd Cymru; gwelliant mawr i gapasiti gorsaf reilffordd Caerdydd Canolog a'r ardal o'i hamgylch; a datganoli pwerau ynghylch seilwaith y rheilffyrdd i Lywodraeth Cymru.

Blaenoriaethau Network Rail yng Nghymru

Ym mis Mawrth 2016, fel rhan o'i **broses cynllunio tymor hir**, cyhoeddwyd Network Rail ei **Astudiaeth Llwybr Cymru**. Mae'r astudiaeth yn nodi gweledigaeth strategol Network Rail ar gyfer y rheilffyrdd yng Nghymru rhwng 2019 a 2043. Mae'n rhagweld y pwysau a fydd ar y rheilffordd yn y dyfodol ac mae'n cyflwyno 'dewisiadau' wedi'u costio i gyllidwyr ar gyfer lleddfu'r pwysau hyn. Mae'r dewisiadau hyn yn cynnwys uwchraddio cyflymder y llinell, amllder y gwasanaethau a chapasiti cerbydau.

5. Cludo Nwyddau ar y Rheilffyrdd yng Nghymru

Amcangyfrifwyd bod 15% o'r holl nwyddau a gludir ar reilffyrdd y DU yn mynd i rywle yng Nghymru neu'n dod o rywle yng Nghymru. Mae hyn er gwaethaf y ffaith na ellir defnyddio rhannau o'r trac ar gyfer cludo cynhwyswyr nwyddau mawr, cyffredin. Fodd bynnag, yn 2012, dywedodd y **Rail Freight Group wrth gyfarfod y Pwyllgor Materion Cymreig**:

The current rail network in Wales represents a barrier to cross border rail freight connectivity, and that considerable investment in the infrastructure will be required to allow rail to play a full role.

Yn fwy diweddar **rhoes y Rail Freight Group dystiolaeth** i Bwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad. Yn y dystiolaeth, nodwyd sawl blaenoriaeth ar gyfer cludo nwyddau ar y rheilffyrdd yng Nghymru. Roedd y rhain yn cynnwys:

- datblygu **argaeledd llwybrau** ar gyfer cludo nwyddau yng Nghymru. Mae argaeledd llwybrau yn pennu uchafswm y pwysau fesul echel y gellir ei gario ar lwybr; gellir defnyddio llwybrau sydd â sgôr uwch o ran argaeledd i gludo llwythi trymach;
- cynyddu'r **maint llwytho** ar nifer o lwybrau allweddol yng Nghymru, fel y gellir eu defnyddio i gludo cynhwyswyr nwyddau cyffredin a modern. Diffinnir maint llwytho trac gan broffil llwybr o ran ei uchder a'i led. Mae llwybrau sydd â maint llwytho uwch yn gallu cael eu defnyddio gan drenau mwy;
- ailgyflwyno'r **cyswllt cludo nwyddau** rhyngfoddol ag Iwerddon trwy Gaergybi;
- creu cronfa rhwydwaith strategol ar gyfer cludo nwyddau yng Nghymru a fyddai'n targedu buddsoddiad a chreu canolbwynt i gefnogaeth ar gyfer gwelliannau i'r seilwaith cludo nwyddau;
- datblygu a/neu wella cysylltiadau rheilffyrdd â **porthladdoedd de Cymru** ac â **phorthladd Caergybi**; a
- chefnogaeth ragweithiol y Llywodraeth ar gyfer terfynfeydd rhyngfoddol newydd mewn lleoliadau priodol yng Nghymru.

Awgrymodd y grŵp hefyd y dylai fod 'rhagdybiaeth o blaid cludo nwyddau' wrth ystyried buddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd.

Gwnaeth Llywodraeth flaenorol Cymru ddatblygu ei blaenoriaethau ei hunan ar gyfer cludo nwyddau ar y rheilffyrdd. Sefydlodd y **Grŵp Gorchwyl a Gorffen Cludo Nwyddau**, a gyflwynodd ei adroddiad ym mis Mawrth 2014. Roedd 24 o argymhellion i Lywodraeth Cymru yn adroddiad y grŵp gorchwyl a gorffen, ac roedd naw o'r rheini yn ymwneud yn uniongyrchol â'r rheilffyrdd. Mae argymhellion hyn yn cynnwys trydaneiddio'r rheilffyrdd ac annog defnydd ehangach o rwydwaith presennol y rheilffyrdd ar gyfer cludo nwyddau.

Datblygwyd y gwaith hwn gan **Weithgor Cludo Nwyddau Cymru**, a gyflwynodd ei adroddiad ym mis Mawrth 2016. Mae'r adroddiad yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru gomisiynu dadansoddiad integredig o'r cyfleoedd a'r heriau o ran tyfu cludo nwyddau yn rhyngfoddol yng Nghymru yn ogystal â chreu Strategaeth ar gyfer Cludo Nwyddau yng Nghymru.

Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn cefnogi'r newid o ddefnyddio'r ffyrdd i ddefnyddio'r rheilffyrdd ar gyfer cludo nwyddau drwy ei **Grant Cyfleusterau Cludo Nwyddau**.

6. Datganoli pellach?

Dywedodd y **Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd wrth Bwyllgor Menter a Busnes blaenorol y Cynulliad Cenedlaethol** (PDF 320KB) fod Llywodraeth Cymru yn rhan greiddiol o'r broses ar gyfer datblygu targedau P18. Roedd **tystiolaeth yr Adran Drafnidiaeth hefyd yn pwysleisio bod buddiannau Cymru yn cael eu hystyried** wrth gynllunio gwelliannau i seilwaith y rheilffyrdd, gan nodi 'no decision on any major investment in Wales is made without taking into account the views of the Welsh Government'.

Fodd bynnag, cafwyd galwadau am i ragor o bwerau dros seilwaith y rheilffyrdd gael eu datganoli i Lywodraeth Cymru. Yn 2014, nododd **Comisiwn Silk ar Ddatganoli yng Nghymru**, 'y byddai'n bosibl datganoli'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru ac y byddai hynny'n ddymunol'. Oherwydd hynny, mae'r adroddiad yn argymhell y dylid datganoli'r gwaith o ariannu Network Rail, mewn perthynas â Llwybr Cymru, i Lywodraeth Cymru.

Nododd Comisiwn Silk hefyd fod y 'ddadl o blaid trosglwyddo cyfrifoldebau gweddilliol Llywodraeth y Deyrnas Unedig gyda golwg ar fasnachfaint Cymru a'r Gororau yn ddadl gref. Bwriedir datganoli'r pŵer i bennu a chaffael **masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau** i Lywodraeth Cymru yn 2017. Mae hyn yn caniatáu i Lywodraeth Cymru osod y manylebau, gan gynnwys, o bosibl, gwelliannau i'r seilwaith, y byddai'n rhaid i weithredwr nesaf y fasnachfaint eu dilyn.

Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Network Rail ill ddau wedi dweud y gallai datganoli, yn dibynnu ar rai amodau, fod yn fuddiol i Gymru ac i seilwaith ei rheilffyrdd. **Galwodd Gweinidog blaenorol yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth am eglurhad pellach** (PDF 280KB) ynghylch y cyfrifoldebau am seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru. Dadleuodd y Gweinidog y byddai datganoli yn creu'r eglurder hwn, cynyddu atebolrwydd a chaniatáu i Lywodraeth Cymru i gynllunio prosiectau dros gyfnod hwy.

Fodd bynnag, yn 2015, nododd Papur Gorchymyn Dydd Gŵyl Dewi Llywodraeth y DU, **Pwerau at Bwrpas: Tuag at Setliad Datganoli sy'n Para i Gymru**, 'there was no consensus to take forward the recommendations to devolve the funding of Network Rail'. O ganlyniad, mae'n ymddangos nad yw datganoli pellach ar agenda'r Adran Drafnidiaeth ar hyn o bryd.

Cludo Nwyddau ar y Rheilffyrdd yng Nghymru

Mae Astudiaeth Llwybr Cymru Network Rail yn trafod gwasanaethau cludo nwyddau yng Nghymru. **Mae'n tynnu sylw at y mathau o nwyddau sy'n cael eu cludo ar y rheilffyrdd a'u lleoliadau.** Mae'r rhain yn cynnwys:

- glo, o gymoedd de Cymru a thu hwnt, i'r orsaf bŵer yn Aberddawan;
- dur, metel sgrap, glo, cynhwyswyr rhyngfoddol ac agregau ar hyd llinell y Gororau (yn enwedig Casnewydd - yr Amwythig);
- olew a phetrocemegion o Aberdaugleddau, yn bennaf ar hyd prif linell de Cymru;
- dur rhwng y gweithfeydd dur yng Nglannau Dyfrdwy a Llanwern, Casnewydd ar linell y Gororau.
- agregau o Lanfa Mynachlog Nedd;
- nwyddau traul a nwyddau manwerthu ar gyfer Tesco o Daventry i Wynllŵg, Caerdydd; a
- thraffig i ffatri Ford ger Pen-y-bont ar Ogwr, coed i'r Waun, a thraffig y Weinyddiaeth Amddiffyn yn ne Cymru.

Er gwaethaf hyn, galwodd Pwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad am ddatganoli pellach yn ei adroddiad ar *Flaenoriaethau ar gyfer dyfodol Seilwaith y Rheilffyrdd yng Nghymru*. Fodd bynnag, pwysleisiodd y Pwyllgor y byddai'n rhaid i Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU sefydlu sut y byddid yn mynd i'r afael â'r materion canlynol cyn y gellid datganoli seilwaith y rheilffyrdd yn ffurfiol i Gymru, sef:

- setliad cyllido teg i gyd-fynd â datganoli;
- sut i ddosrannu dyled Network Rail, a sut i reoli ei fenthycia yn y dyfodol;
- sut i reoli natur drawsffiniol y rhwydwaith; a
- sut i reoli'r risgiau, gan gynnwys risgiau o orwario, diffygion cudd yn y rhwydwaith, a gwaith adfer mewn argyfwng.

Dadl y Pwyllgor oedd, hyd yn oed yn absenoldeb datganoli ffurfiol:

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.

7. Ffynonellau Allweddol

- Pwyllgor Busnes Menter y Pedwerydd Cynulliad, **Blaenoriaethau ar gyfer dyfodol Seilwaith Rheilffyrdd Cymru** (2016)
- Network Rail, **Astudiaeth Llwybr Cymru** (2016)
- Yr Adran Drafnidiaeth, **Adolygiad Bowe** (Saesneg yn unig) (2015)
- Network Rail, **Adroddiad Hendy** (Saesneg yn unig) (2015)
- Yr Adran Drafnidiaeth, **Adolygiad Shaw** (Saesneg yn unig) (2015)
- Llywodraeth y DU, **Pwerau at bwrpas: Tuag at setliad datganoli sy'n para i Gymru** (2015)