

Pwyllgor Menter a Dysgu

Strategaeth Defnyddio Llwybrau i Gymru: Ymateb gan y Pwyllgor i Ymgynghoriad Network Rail

1. Rhagymadrodd

Cymerodd y Pwyllgor dystiolaeth yn ei gyfarfodydd ar 19 Medi a 24 Hydref 2007 ynglŷn â chynllunio ar gyfer darpariaeth rheilffyrdd y dyfodol. Yn arbennig, ystyriodd oblygiadau Papur Gwyn Llywodraeth y DU, **Delivering a Sustainable Railway**, ac **Asesiad Cynllunio Rheilffyrdd Cymru** (ACRhC), a gyhoeddwyd ill dau ym mis Gorffennaf 2007, i Gymru. Cyhoeddwyd adroddiad y Pwyllgor, **Cynllunio Rheilffyrdd y Dyfodol**, ar 21 Tachwedd 2007 ac fe'i trafodwyd yn y Cyfarfod Llawn ar 23 Ionawr 2008. Cyfeiriai sawl un o argymhellion y Pwyllgor ac ymatebion y Gweinidog wedi hynny at y **Strategaeth Defnyddio Llwybrau i Gymru** (SDLI) fel dogfen allweddol a fyddai'n nodi'n fanwl y cynlluniau ar gyfer dyfodol y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru dros y deng mlynedd nesaf. Cyhoeddodd Network Rail ddrafft o'r SDLI i Gymru ar 29 Mai 2008. Daw cyfnod yr ymgynghoriad i ben ar 22 Awst 2008.

2. Y rhagolygon o ran y galw

Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth fod y twf diweddar yn y galw am wasanaethau cludo teithwyr yn ne-ddwyrain Cymru wedi bod yn fwy na'r rhagolygon a'i bod yn debygol y bydd y duedd honno'n parhau o ystyried y rhaglen o welliannau sy'n cael ei rhoi ar waith.

Argymhellodd y Pwyllgor y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru fod yn cynllunio i gyllido'r seilwaith angenrheidiol i ymdopi â'r twf ychwanegol hwn. Awgrymodd y dylai'r SDLI nodi ble mae'r angen mwyaf am y capasiti ychwanegol hwn.

Yn ei ymateb i'r argymhelliad hwn, dywedodd y Gweinidog y byddai diweddariad o'r rhagolygon yn Asesiad Cynllunio Rheilffyrdd Cymru yn cael ei gyhoeddi yn y Strategaeth Defnyddio Llwybrau a bod Llywodraeth Cynulliad Cymru yn bwriadu olrhain y newidiadau yn y galw o du teithwyr yn flynyddol. Bydd yn diweddarau ei rhagolygon a'i chynlluniau ar gyfer twf yn unol â hynny.

Mae'r Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft wedi cael ei seilio yn ôl pob golwg ar y rhagolygon twf o ran siwrneiau o fewn ardal Strategaeth Defnyddio Llwybrau Cymru, i'r ardal ac ohoni. Mae'r rhagolygon hyn yn darogan cynnydd o 25% yn y galw erbyn 2018-19 a 35% erbyn 2025-26. Y rhagolygon cymudo canolog a ddefnyddir ar gyfer ardal Caerdydd yw 27% erbyn 2018-19 a 37% erbyn 2025-26.

Mae'r rhagolygon cymudo uwch ar gyfer ardal Caerdydd wedi cael eu seilio ar y tueddiadau hanesyddol dros y cyfnod 1998-99 i 2005-06, er mai'r rhagdybiaeth ar ôl 2008-09 yw y bydd y gyfradd twf yn gostwng o 8% y flwyddyn yn 2006-07 i ddim ond 1.2% y flwyddyn o 2009-2010 ymlaen. Fodd bynnag, mae'r Strategaeth Defnyddio Llwybrau hefyd yn cydnabod y gallai'r twf fod cyn uchred â 40% erbyn 2018-19 a 60% erbyn 2025-26, os bydd y cyfraddau twf hanesyddol yn parhau.

Mae'r Athro Cole o Ganolfan Ymchwil Trafnidiaeth Cymru, a roddodd dystiolaeth i ymchwiliad gwreiddiol y Pwyllgor, yn credu bod rhagolygon Network Rail o 25% o gynnydd yn nifer y teithwyr yng Nghymru dros y 10 mlynedd nesaf yn "besimistaid".

Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r rhagdybiaethau a wnaed yn y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft ynglŷn â'r cynnydd yn nifer y teithwyr ac yn arbennig y gallai'r lloftedd cymudo yn ardal Caerdydd ddal i gynyddu ar gyfradd uwch nag a ddaroganwyd yn flaenorol. Mae'n bwysig fod Network Rail, Llywodraeth Cynulliad Cymru a'r Gweithredwyr Trenau yn gweithio gyda'i gilydd i fonitro'r newidiadau yn y galw o du teithwyr yn flynyddol ac i ddiweddarau eu rhagolygon a'u cynlluniau twf yn unol â hynny.

Mae'r Pwyllgor yn pryderu, pe bai'r galw o du teithwyr ar draws Cymru yn tyfu 25% neu fwy dros y deng mlynedd nesaf neu 40% neu fwy yn y brif ardal gymudo yng Nghaerdydd, na fydd y rhaglen o welliannau seilwaith a amlinellir yn y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft yn ddigonol i ymdopi â'r lefel hon o dwf.

Mae'r Pwyllgor yn ceisio sicrwydd gan Network Rail fod modd ymdopi â buddsoddiad ychwanegol yn y seilwaith rheilffyrdd yn ardal Strategaeth Defnyddio Llwybrau Cymru pe bai hyn yn angenrheidiol dros y deng mlynedd nesaf i ddarparu ar gyfer y lefel uwch o alw.

3. Gwelliannau Heol y Frenhines, Caerdydd

Mae'r Pwyllgor yn credu bod cael gwared ar y cyfyngiad ar gapasiti rhwng Cyffordd Cogan a Chyffordd y Gogledd, Heol y Frenhines, Caerdydd, yn flaenoriaeth allweddol. Mae'r cyfyngiad hwn yn effeithio ar wasanaethau gogledd-de a dwyrain-gorllewin a dyma flaenoriaeth uchaf SEWTA. Nodwyd hyn fel blaenoriaeth bwysig hefyd gan y Pwyllgor ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella Gwasanaethau i Deithwyr yn yr ail Gynulliad. Hefyd, fe'i nodwyd ym Manyleb Allbwn Lefel Uchel yr Adran Drafnidiaeth. Fodd bynnag, mae'r Adran Drafnidiaeth wedi ei gwneud yn glir y cyfyngir cyllid y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel i £20m, tra gallai'r gost lawn fod cyn uchod â £50m, yn dibynnu ar ba un a fydd angen ailadeiladu'r bont ar draws Newport Road.

Mae'r Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft yn nodi cynigion i ailwampio gorsaf Heol y Frenhines i ddarparu pedwar plattform drwedd a phlattform newydd ar gyfer gwasanaeth gwennol Bae Caerdydd. Byddai hefyd yn darparu gwelliannau i goridor Heol y Frenhines hyd at Gyffordd Cogan, plattformau newydd yng ngorsaf Caerdydd Canolog a gwelliannau i City Line rhwng Radur a Chaerdydd drwy Barc Ninian fel bod modd i ddau drên yr awr rhwng Trefforest a Chaerdydd, nad ydynt ond yn stopio mewn rhai manau, redeg yn gyflymach. Byddai dau wasanaeth stopio cyfyngedig hefyd rhwng Caerffili a Chaerdydd. Byddai'r cynllun hwn yn golygu bod modd darparu 16 trên yr awr yn Heol y Frenhines i ddiwallu'r twf disgwylidig yn y galw a nodwyd yn y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel.

Cyhoeddodd y Gweinidog Ddatganiad Cabinet am y cynllun hwn ar 2 Mehefin 2008, yn rhwymo Llywodraeth Cynulliad Cymru i ddarparu cyllid o oddeutu £7 miliwn, ar yr amod y cymeradwyir achos busnes ffurfiol. Roedd hefyd yn cynnwys datganiad ar y cyd gan Network Rail, Llywodraeth y Cynulliad a'r Adran Drafnidiaeth ar y rhaglen o welliannau y cytunwyd arni ar gyfer ardal Caerdydd. Mae'r Adran Drafnidiaeth yn debygol o gyllido peth o'r gwaith ychwanegol sy'n ofynnol drwy'r Fanyleb Allbwn Lefel Uchel. Dywed y datganiad y bydd y gwaith yn "darparu'r cynnydd a addawyd o ran gallu ac amllder i Heol y Frenhines a Chanol Caerdydd yn y tymor canolig" a bydd hefyd yn osgoi'r angen i adeiladu trydydd dec ar bont Newport Road.

Mae SEWTA wedi dweud wrth y Pwyllgor o'r blaen fod trydydd dec dros bont Newport Road yn hanfodol.

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, a gyhoeddwyd ym mis Mehefin 2008, yn gwneud lleihau'r ddibyniaeth ar geir yng Nghymru yn un o flaenoriaethau allweddol Llywodraeth Cynulliad Cymru.

Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ffaith fod y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft yn cynnwys cael gwared ar y cyfyngiad ar gapasiti rhwng Cyffordd Cogan a Heol y Frenhines, Caerdydd. Mae hefyd yn croesawu'r cyhoeddiad ar y cyd gan Network Rail, Llywodraeth Cynulliad Cymru a'r Adran Drafnidiaeth am raglen y cytunwyd arni ar gyfer y gwelliant hwn a gwelliannau eraill i ddarparu'r capasiti ar gyfer 16 o drenau'r awr yn Heol y Frenhines.

Fodd bynnag, mae'r Pwyllgor o'r farn y bydd y twf posibl yn y galw am wasanaethau trên i gludo cymudwyr, yn enwedig yng ngoleuni blaenoriaeth drafnidiaeth Llywodraeth Cynulliad Cymru o leihau'r ddibyniaeth ar geir, yn golygu ei bod yn dal yn debygol y bydd angen pont newydd dros Newport Road o fewn y deng mlynedd nesaf a dylid felly dechrau ar y gwaith o'i chynllunio.

4. Cludo Nwyddau

Roedd y Pwyllgor wedi clywed o'r blaen y gallai'r twf yn y galw o du teithwyr arwain at wrthdaro posibl rhwng defnyddio'r rhwydwaith i gludo nwyddau a gwasanaethau i deithwyr. Argymhellodd y Pwyllgor y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru roi blaenoriaeth uwch a rhagor o adnoddau i annog newid o gludo nwyddau ar y ffyrdd i'w cludo ar y rheilffyrdd.

Ers i'r Pwyllgor gwblhau ei ymchwiliad, mae Llywodraeth y Cynulliad wedi ymgynghori ynghylch Strategaeth Cludo Nwyddau i Gymru. Mae hon yn dynodi, fel mater strategol, yr angen i ddatblygu rôl Llywodraeth Cynulliad Cymru ym maes defnyddio a datblygu'r seilwaith rheilffyrdd ac i ystyried y ffordd orau i Network Rail ymateb i anghenion Cymru o ran cludo nwyddau ar y rheilffyrdd.

Hoffai'r Pwyllgor weld mwy o bwyslais yn y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ar y strategaeth cludo nwyddau sy'n cael ei datblygu gan Lywodraeth y Cynulliad ac ar yr angen i fuddsoddi mwy yn seilwaith rheilffyrdd Cymru i annog newid y dull o gludo nwyddau oddi ar y ffyrdd i'r rheilffyrdd.

5. Y Pwyllgor ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella Gwasanaethau i Deithwyr – cynlluniau y rhoddir blaenoriaeth iddynt

Darparwyd tystiolaeth i'r Pwyllgor ynglŷn â phwysigrwydd nifer o gynlluniau eraill a nodwyd gan y Pwyllgor ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella Gwasanaethau i Deithwyr yn yr Ail Gynulliad.

Y cynlluniau blaenoriaeth a nodwyd gan y Pwyllgor hwnnw oedd:

- gwelliannau i'r gwasanaeth rhwng y gogledd a'r de yn cynnwys cynyddu'r capasiti rhwng Wreccsam a Saltney;
- cynyddu'r capasiti ar Reilffordd y Cambrian i ganiatáu gwasanaeth bob awr;
- darparu gwell gwasanaethau ar y brif reilffordd drwy orllewin Cymru, yn enwedig i'r gorllewin o Gaerfyrddin;

- gwelliannau i amserlen Rheilffordd Calon Cymru a gwell cerbydau;
- trydaneiddio Lein y Gororau rhwng Wrecsam a Bidston;
- rhedeg trenau'n amlach ar Gledrau'r Cymoedd; a
- chael gwared â'r cyfyngiad ar gapasiti yn Nhre-gŵyr.

Roedd Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi derbyn y rhan fwyaf o argymhellion adroddiad y Pwyllgor ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella Gwasanaethau i Deithwyr o'r blaen, yn amodol ar astudiaethau dichonoldeb.

Yn ei adroddiad blaenorol, argymhellodd y Pwyllgor y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru, unwaith y byddai'r gwaith ar y Strategaeth Defnyddio Llwybrau wedi cael ei gwblhau, gyhoeddi rhaglen o'r gwelliannau seilwaith y mae'n bwriadu eu cyllido dros y deng mlynedd nesaf, gan roi sylw i'r blaenoriaethau a nodwyd gan y Pwyllgor ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella Gwasanaethau i Deithwyr. Mae'r Gweinidog wedi cytuno i wneud hyn.

Mae'r rhan fwyaf o'r cynlluniau a nodwyd gan y Pwyllgor ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella Gwasanaethau i Deithwyr yn ymddangos ar ryw ffurf yn y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft.

Mae'r ddogfen yn argymhell bod astudiaeth ddichonoldeb fawr yn cael ei chynnal i weithredu'r gwelliannau i'r gwasanaeth rhwng y gogledd a'r de. Byddai'r astudiaeth hon yn cynnwys ystyried ailddyblu'r rhan rhwng Wrecsam a Saltney yn rhannol neu'n gyfan gwbl a gwella'r signalau yn y Fenni i osgoi gwrthdaro rhwng y gwasanaethau i deithwyr a'r gwasanaethau cludo nwyddau.

Mae'r seilwaith ar gyfer gwasanaeth bob awr yn y dyfodol ar Reilffordd y Cambrian yn cael ei ddarparu gan Network Rail ar y cyd â gosod system signalau newydd. Llywodraeth Cynulliad Cymru sy'n cyllido'r seilwaith ychwanegol ond nid yw eto wedi rhwymo cyllid i'r gwasanaeth bob awr.

Mae'r angen am wasanaeth bob awr i orllewin Cymru rhwng Abertawe ac Aberdaugleddau yn cael ei nodi fel bwch yn y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft ond dywed y ddogfen fod y seilwaith presennol yn ddigonol i ddarparu'r gwasanaeth hwn os yw'n ofynnol. Mae'r ddogfen hefyd yn nodi bod dyfodol y rhan rhwng Clarboston Road ac Abergwaun yn dibynnu'n helaeth ar barhad y cyswllt fferi â Rosslare.

Nodwyd y cynllun hwn yn Asesiad Cynllunio Rheilffyrdd Cymru fel dewis a fyddai'n gwella hygyrchedd ac yn hybu cynhwysiant cymdeithasol a thwristiaeth. Dywed y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft na ellir llunio achos economaidd o blaid pumed trên ar Reilffordd Calon Cymru.

Caiff trydaneiddio Lein y Gororau ei ystyried gan y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft. Mae dau opsiwn yn cael eu hystyried; byddai un yn ymestyn y trydaneiddio ar y lein o Bidston cyn belled â Shotton a'r llall yr holl ffordd i orsaf Canol Wrecsam. Mae gwasanaeth bob hanner awr ar y lein hon hefyd yn cael ei ystyried. Mae gwaith pellach ar achos busnes yn cael ei symud ymlaen fel rhan o Strategaeth Defnyddio Llwybrau Glannau Mersi.

Ymrwymwyd eisoes i rai o'r gwelliannau a geisir i reilffyrdd y Cymoedd ac maent wrthi'n cael eu hadeiladu. Cwmpasir eraill yn y rhaglen o welliannau yn ardal Caerdydd a gyhoeddwyd ym mis Mehefin ac a ddisgrifir uchod, er nad yw'r cyllid i wella amlder y gwasanaethau rhwng Maesteg a Rhymni wedi cael ei rwymo'n ffurfiol eto. Nodir yr estyniad i reilffordd Glynebwy i Gasnewydd fel cynllun cyfredol yn y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft, er bod y ddogfen yn datgan bod hyn yn amodol ar benderfyniad i weithredu'r opsiwn hwn un ai yng nghyfnod rheoli 2009-2014 neu yng nghyfnod rheoli 2014-2019.

Mae cael gwared â'r cyfyngiad ar gapasiti yn Nhre-gŵyr hefyd yn cael ei ystyried gan y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft ac mae'n destun arfarniad economaidd a gwaith i ddarogan y galw gan Network Rail, SWITCH a Llywodraeth Cynulliad Cymru. Amcangyfrifir y byddai'r gost gyfredol rhwng £20m a £30m.

Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r ffaith fod y rhan fwyaf o'r cynlluniau blaenoriaeth a nodwyd gan y Pwyllgor ar Seilwaith y Rheilffyrdd a Gwella Gwasanaethau i Deithwyr yn yr ail Gynulliad wedi cael eu cynnwys yn y Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft. Hoffai weld fersiwn derfynol y Strategaeth Defnyddio Llwybrau yn nodi rhestr glir o'r cynlluniau sydd i gael eu symud ymlaen, gan nodi'r ffynonellau cyllido a'r amserlen er mwyn eu cwblhau.

Byddai'r Pwyllgor am annog Network Rail a Llywodraeth Cynulliad Cymru i ailystyried yr achos o blaid pumed trên ar Reilffordd Calon Cymru er mwyn gwella hygyrchedd a hybu cynhwysiant cymdeithasol a thwristiaeth.

Byddai'r Pwyllgor hefyd yn annog y Gweinidog i gyhoeddi rhestr o'r cynlluniau a'r gwelliannau gwasanaeth y mae Llywodraeth Cynulliad Cymru yn bwriadu eu cefnogi cyn gynted â phosibl ar ôl i'r Strategaeth Defnyddio Llwybrau derfynol gael ei chyhoeddi. Dylai hyn gynnwys ymrwymiad cadarn i ymestyn rheilffordd Glynebwy i Gasnewydd yn ystod cyfnod rheoli 2009-2014.

6. Gorsafoedd

Roedd Passenger Focus wedi dweud wrth y Pwyllgor o'r blaen fod anfodlonrwydd â gorsafoedd yn uwch yng Nghymru nag yn unrhyw le arall ym Mhrydain a bod angen buddsoddi, yn enwedig mewn gorsafoedd heb ddarpariaeth staffio.

Roedd y Pwyllgor wedi argymhell o'r blaen y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru weithio gyda Network Rail a Threnau Arriva Cymru i geisio gwelliannau pellach yn ansawdd gorsafoedd Cymru.

Mae'r Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft yn nodi'r gorsafoedd canlynol sydd i gael eu gwella drwy Raglen Genedlaethol Gwella Gorsafoedd yr Adran Drafnidiaeth:

Abertawe	Amwythig
Caer	Llandudno
Y Rhyl	Caerdydd Canolog
Henffordd	Aberystwyth
Parkway Port Talbot	Caerfyrddin
Cyffordd Twannel Hafren	

Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r cynlluniau i wella rhai o'r prif orsafoedd yn ardal Strategaeth Defnyddio Llwybrau Cymru, ond mae o'r farn fod angen rhaglen fuddsoddi i wneud gwelliannau yn rhai o'r gorsafoedd llai sydd heb ddarpariaeth staffio hefyd.

7. Trydaneiddio

Mae'r Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft yn nodi trydaneiddio Prif Reilffordd De Cymru a rheilffyrdd y Cymoedd fel opsiynau tymor hir posibl (h.y. ar ôl 2019).

Mae'r Pwyllgor o blaid ymchwilio i'r posibilrwydd o drydaneiddio Prif Reilffordd De Cymru o Abertawe a Chaerdydd i Lundain a rheilffyrdd y Cymoedd.

8. Rheilffordd newydd – Llundain i Gaerdydd

Mae'r Strategaeth Defnyddio Llwybrau ddrafft hefyd yn sôn am y posibilrwydd o adeiladu rheilffyrdd newydd i wella cysylltiadau yn y tymor hir. Ar 23 Mehefin 2008, cyhoeddodd Network Rail y bydd yn cynnal adolygiad strategol i'r achos o blaid adeiladu rheilffyrdd newydd ar draws rhwydwaith Prydain Fawr. Bydd yr adolygiad yn edrych ar bump o lwybrau strategol Network Rail, yn cynnwys Prif Reilffordd Great Western.

Mae'r Pwyllgor yn cefnogi bwriad Network Rail i adolygu'r achos o blaid codi rheilffordd newydd rhwng Llundain a De Cymru.