Cynulliad Cenedlaethol Cymru	National Assembly for Wales
Y Pwyllgor Menter a Busnes	Enterprise and Business Committee
Ymchwiliad i'r Blaenoriaethau ar gyfer dyfodol Seilwaith y Rheilffyrdd yng Nghymru	Inquiry into the Priorities for the future of Welsh Rail Infrastructure
WRI 21	WRI 21
Fforwm Trafnidiaeth Rhanbarthol ar gyfer De Orllewin Cymru	Regional Transport Forum for South West Wales

Pwyllgor Menter a Busnes i Seilwaith Rheilffyrdd Cymru

Cyflwyniad

Mae Fforwm Trafnidiaeth Ranbarthol De Orllewin Cymru yn gorff cydweithredol sy'n cynnwys y pedwar Awdurdod Lleol yn Ne Cymru (LA), ac yn gweithio gydag amrywiaeth o ddarparwyr a defnyddwyr trafnidiaeth yn y rhanbarth, a thu hwnt i'r rhanbarth. Ffurfiwyd y Fforwm yn 2014 i ddarparu fframwaith y gellir ei ddefnyddio i gynllunio a chyflwyno materion trafnidiaeth strategol.

Paratôdd y pedwar LA Gynllun Trafnidiaeth Lleol ar y cyd yn rhoi sylw i'r cyfnod o 2015 - 2020, a'i gyflwyno. Cafodd hwn ei gefnogi gan Fwrdd Rhanbarth Dinas Bae Abertawe a'i gymeradwyo gan Lywodraeth Cymru yn 2015.

Er nad yw'r cynllun yn cynnwys gofynion seilwaith rheilffyrdd penodol (gan nad yw'r rhain yn Awdurdodau Lleol sydd wedi'u datganoli, cawsant eu hatal rhag cynnwys y rhain yn eu Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol), nododd llythyr oedd yn cyd-fynd ag o ein disgwyliadau a'n dyheadau ar gyfer seilwaith rheilffyrdd yn glir, ac mae rhannau perthnasol o'r llythyr hwn wedi'u cynnwys fel Atodiad A i'r cyflwyniad hwn am wybodaeth (mae cynigion seilwaith rheilffyrdd wedi'u hamlygu).

Mae'r prosiectau a'r gwelliannau sydd wedi'u cynnwys ar gyfer y rheilffyrdd yn Atodiad A yn seiliedig ar Strategaeth Rheilffyrdd Rhagfyr 2013. Mae copi o'r Strategaeth ar gael ar gais. Roedd y strategaeth hon ynddi ei hun yn ddiweddariad ar strategaeth rheilffyrdd flaenorol oedd wedi'i pharatoi gan SWWWITCH yn 2002 ac a ddiweddarwyd yn 2005. Edrychodd strategaeth 2013 ar seilwaith ac ar wasanaethau, roedd yn seiliedig ar archwilio nawdd rheilffyrdd a datblygiadau a gynigwyd ac yn cynnwys gwerthfawrogiad opsiynau ac ymyraethau tymor byr, tymor canolig a thymor hir.

1) Blaenoriaethau Lefel Uchel ar gyfer Datblygu Seilwaith Rheilffyrdd

Mae nawdd rheilffyrdd wedi tyfu'n sylweddol yn y rhanbarth dros y 10 mlynedd diwethaf ac mae hyn wedi rhoi pwysau ar gapasiti gwasanaethau trên. Mae gwasanaethau ychwanegol wedi'u darparu lle bo hynny'n bosibl ac mae hyn wedi arwain at ddefnyddio seilwaith rheilffyrdd i raddau lle mae cadernid yn gyfyngedig ac nad oes capasiti wrth gefn i fynd i'r afael â'r galw newydd sy'n codi.

Mae'r rhanbarth yn disgwyl twf yn y boblogaeth yn y 10-15 mlynedd nesaf a dyheadau'r Bwrdd Rhanbarth Dinas yw cyflwyno strategaeth adfywio economaidd rhanbarthol a fydd yn cynyddu gweithgareddau economaidd â gwerthu uchel, yn cefnogi twf mewn entrepreneuriaid a chynyddu'r GVA yn y rhanbarth. Mae nifer o safleoedd allweddol wedi'u nodi i'w datblygu ac mae pwysigrwydd cysylltedd a mynediad i gefnogi adfywio yn cael ei gydnabod. Ar hyn o bryd, mae rheilffyrdd yn chwarae rhan eithaf bychan yn nhermau'r gymysgedd drafnidiaeth gyffredinol. Fodd bynnag, gyda phryderon cynyddol am ansawdd yr aer newid hinsawdd, dylid darparu symudiadau cynyddol ar ffurf trafnidiaeth gyhoeddus neu drafnidiaeth gynaliadwy a lle mae digon o alw, dylai seilwaith rheilffyrdd fod yn ddewis cyntaf.

Byddai'r fforwm yn croesawu mwy o dryloywder a mwy o gyfleoedd i ymgysylltu â darparwyr seilwaith rheilffyrdd ac arianwyr i geisio dylanwadu ar benderfyniadau ariannu.

Fel rhanbarth rydym yn ystyried fod yr oedi o ran trydanu'r rheilffyrdd y tu hwnt i Gaerdydd tuag at Abertawe wedi llesteirio datblygiad trafnidiaeth gyhoeddus

ryngranbarthol, adfywio lleol a phroblem natur ymylol. Nid yn unig y bydd yn cymryd nifer o flynyddoedd eto cyn i fanteision (yn nhermau amser teithiau, cyfforddusrwydd teithwyr a llai o effaith ar yr hinsawdd) cerbydau trydanol yn hytrach na disel ddod i Dde Orllewin Cymru, ond hefyd oherwydd yr argraff mae hyn yn ei greu o Abertawe fel lleoliad eilradd, nad yw mor bwysig â Chaerdydd. Mewn cyfnod lle mae datblygiad o amgylch y rhanbarth yn hynawf a chyfleoedd newydd yn codi yn y Prifysgolion, yr Ardal Fenter ac Ardaloedd Twf Lleol, mae'n ymddangos fod cynllunio ar gyfer seilwaith rheilffyrdd yn llusgo ymhell y tu ôl.

2) Blaenoriaethau Seilwaith Rheilffyrdd Llywodraeth Cymru

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (NTFP) 2015 yn nodi'n glir fod rheilffyrdd:

"yn gydran bwysig o'r rhwydwaith trafnidiaeth yng Nghymru i deithwyr a llwytho".

Bydd astudiaeth Llwybr Cymru (sy'n cael ei baratoi ar hyn o bryd i'w gyhoeddi yn ystod Gwanwyn 2016) ynn bodi nifer o gynigion ac opsiynau i gyllidwyr ar gyfer Cyfnod Rheoli 6 (2019 – 2024).

Fodd bynnag, mae'r cynigion seilwaith rheilffyrdd a nodir yn yr NTFP bron yn berthnasol i'r De Ddwyrain neu i Ogledd Cymru. Ar wahân i rywfaint o gynigion prosiect generig) gweler isod) ychydig yn unig o fanteision a ddarperir i Dde Orllewin Cymru hyd yn oed os cyflwynir y cynigion NTFP yn llawn:

- R13 – CP5 Rhaglen Mynediad i Bawb: Yn cynnwys gwelliannau mynediad yn Llanelli
- R12 – Rhaglen NSIP+ ar gyfer Gwelliannau Gorsafoedd - Port Talbot Parkway (mae'r prosiect hwn bron â gorffen yn barod)
- RI18 – Llinellau Rheilffyrdd Newydd – ystyried cyfleoedd i ddod â rheilffyrdd nad ydynt yn cael eu defnyddio yn ôl i'r rhwydwaith yn dibynnu ar hyfywdra drwy astudiaethau dichonolrwydd a gwerthfawrogiad/gwerthusiad economaidd ar sail achos fesul achos
- RI8 – Datblygu meini prawf asesu a, gan ddefnyddio'r meini prawf, datblygu rhestr flaenoriaeth o gynigion gwella gorsafoedd er mwyn ceisio ennill cyllid gan gyllidebau HLOS penodol perthnasol
- RI10 - – Datblygu meini prawf asesu, a gan ddefnyddio'r meini prawf, datblygu rhestr o gynigion gorsafoedd newydd i'w hystyried yn bellach, gan gynnwys (yng Ngorllewin Cymru) – Templeton, Sanclêr, Cockett a Glandŵr
- R11 – Nodi a blaenoriaethu cyfleoedd i wella effeithiolrwydd neu gapasiti drwy gau croesfannau neu wella cyflymder y llinell

Allan o 24 o brosiectau dim ond 6 sydd yn cyfeirio mewn unrhyw ffordd i Dde Orllewin Cymru. Mae hyn yn sylweddol is na Gogledd neu Dde Orllewin Cymru ac ni fydd yn cefnogi dyheadau cysylltedd Bwrdd Rhanbarthol y ddinas am y 5 mlynedd nesaf.

3) Sut mae Datblygiad ac ecsblotiaeth seilwaith rheilffyrdd yn Lloegr yn effeithio ar Gymru a vice versa

Mae hyn yn anodd ei asesu mewn unrhyw gyfnod penodol oherwydd wrth gwrs mae prosiectau'n amrywio'n fawr o ran graddfa, effaith a chost.

Gan nad yw Rheilffyrdd yn syrthio ar Lywodraeth Cymru, Llywodraeth San Steffan sydd yn gyfrifol am sicrhau fod Cymru yn derbyn cyfradd deg o fuddsoddiad seilwaith. A sail cyfrif poblogaeth yn unig mae'n debyg fod hyn yn digwydd. Ond nid yw hyn yn cymryd unrhyw ystyriaeth o'r ffaith nad yw'r seilwaith yng Nghymru wedi datblygu ddigon, yn enwedig ar gyfer seilwaith rheilffyrdd (y tu allan i Gymru a'r Cymoedd). Ond eto, wedi dweud rydym wedi gweld twf enfawr mewn nawdd rheilffyrdd.

Yn y rhanbarth hwn rydym yn poeni fod ymrwymiadau Llywodraeth San Steffan i brosiectau mawr fel Cross Rail, High Speed 2 a'r Northern Powerhouse yn golygu fod llai o arian ar gael i gefnogi ehangu capasiti rheilffyrdd yng Nghymru.

4) Effaith Datblygiadau Allweddol sydd wedi'u Cynllunio yn Lloegr ar Gymru
Gweler sylwadau ar gyfer C3 uchod

5) Y ffordd orau i Lywodraeth Cymru ymgysylltu a dylanwadu ar ddatblygiadau seilwaith yn Lloegr a datblygiad gwasanaethau teithwyr a llwytho sy'n defnyddio'r rhwydwaith
Mae angen i Lywodraeth Cymru ddatblygu modd o gyfathrebu mwy rheolaidd, mwy tryloyw a mwy effeithiol gyda'r Adran Drafnidiaeth fel bod y ddau'n deall dyheadau, anghenion a'r galw sy'n amlwg y tu ôl i'r cynlluniau. Mae'n ymddangos mai ymgysylltu cyfyngedig sydd ar hyn o bryd ac efallai fod hyn oherwydd nad oes digon o brofiad swyddogol Llywodraeth Cymru a'r amser i drafod yn ddyfnach ac yn fwy ystyrlon, neu p'un a oes cyfyngiadau gwleidyddol.

6) P'un a yw'r broses adolygu cyfnodol yn bodloni anghenion Cymru ac yn ystyried anghenion teithwyr a defnyddwyr llwytho Cymru
Mae'r broses adolygu yn cael ei chynnal bob pum mlynedd er mwyn bwydo'r cynllunio ar sail Cyfnod Rheoli. Mae'r adolygiad yn cynnwys amrywiaeth o opsiynau buddsoddi sydd llawer yn uwch na chynnal a chadw ac atgyweirio cyffredinol a'r hyn sy'n anodd yw ei fod yn golygu ei bod yn anodd iawn ymateb i alw sy'n newid yn gyflym. Felly er enghraifft, pan fod galw teithwyr neu lwytho yn newid er mwyn hwyluso datblygu neu gynhyrchu newydd (sydd yn sicr yn rai o ddyheadau Bwrdd Rhanbarthol y Ddinas) mae gormod o amser rhag blaen i gael gwelliannau seilwaith rheilffyrdd ar restr hyd yn oed, heb sôn am eu cyflwyno ar adeg pan fod trafnidiaeth nad yw'n breifat yn opsiwn.

7) Effeithiolrwydd Llwybr Network Rail Cymru
Gweler sylwadau ar gyfer C6 uchod

8) Datganoli rheilffyrdd, manteision, ac anfanteision, cyfleoedd a risgiau
Manteision datganoli rheilffyrdd yw y bydd yn caniatáu i Lywodraeth Cymru osod blaenoriaethau yn seiliedig ar ei ddealltwriaeth o alw a phwysau a'r cyfleoedd sy'n codi. Hefyd, mae cyfle i roi sylw i reilffyrdd mewn arddull cyfannol gyda rheolaeth am seilwaith a gwasanaethau (drwy etholfraint rheilffyrdd Cymru).

Yr anfanteision yw y bydd angen trosglwyddo cyllidebau digonol i gefnogi anghenion teithwyr a llwytho yng Nghymru, a'r risg yw na fydd hyn yn digwydd felly mae rheolaeth yn cychwyn gyda chyllideb annigonol; gallai blaenoriaethau eraill am gyllideb sydd yn cael eu nodi'n bwysicach (er enghraifft gofal Iechyd neu addysg) olygu fod cyllidebau ar gyfer rheilffyrdd yn lleihau dros amser. Yn ogystal â hynny, 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.

Atodiad Un
Dyheadau'r Cynllun Trafnidiaeth Gyhoeddus am ranbarth mwy cysylltiedig

Dyheadau Rheilffyrdd Pum Mlynedd

Disgrifiad	Manylion
Gwasanaethau rheilffyrdd gwell i'r rhanbarth ac o'r rhanbarth	• Trydanu prif linell Great Western i Abertawe • Cynyddu lefelau gwasanaeth i'r dwyrain a'r gorllewin o Ganol Dinas Abertawe • Nodi gwelliannau gorsaf i bob gorsaf yn y rhanbarth • Gwella integreiddiad mewn gorsafoedd rheilffordd trwy wella cyfleusterau bws, beicio, cerdded, trydanu cerbydau trydanol a chyfleusterau parcio
Mynediad gwell drwy'r rheilffyrdd	• Cefnogi datblygiad rhwydwaith Rheilffyrdd TEN-T • Ceisio gwella ansawdd cerbydau ar wasanaethau llinellau gorllewin Cymru a Chalon Cymru a chaniatáu cerbydau ar gyfer beiciau ar drenau • Archwilio rôl/effaith gorsafoedd ychwanegol • Parhau i gefnogi gwasanaethau rheilffyrdd ychwanegol i Abergwaun/Wdig a llinell Calon Cymru • Gwneud defnyddio gwell o orsafoedd cymudo o amgylch Abertawe • Archwilio'r potensial am wasanaethau bob awr ychwanegol i Gaerdydd o Orllewin Cymru ar y llinell yr ardal
Gwneud gwasanaethau rheilffyrdd yn addas ar gyfer y dyfodol	• Archwilio rôl coridorau trawstaith cyflym i gysylltu pennau rheilffyrdd gyda chymunedau/safleoedd datblygu strategol • Archwilio'r potensial am lefelau llwytho uwch a gorsaf gyfnewid llwytho • Archwilio'r potensial am fwy o draffig rheilffyrdd o borthladdoedd/i borthladdoedd •

Dyheadau rheilffyrdd tymor canolig a thymor hir

Disgrifiad	Manylion
Gwasanaethau rheilffyrdd gwell i'r rhanbarth ac o'r rhanbarth	• Trydanu prif linell GW i Gaerfyrddin • Cynyddu lefelau gwasanaeth i'r dwyrain o Abertawe • Cynyddu lefelau gwasanaeth i'r gorllewin o Abertawe • Sicrhau integreiddiad rhwng dulliau ymhob gorsaf •
Mynediad gwell i'r rhwydwaith rheilffyrdd, ac o'r rhwydwaith rheilffyrdd	• Aberdaugleddau ac Wdig a gwasanaethau HOWL gwell yn rhan o ofynion etholfraint • Gwasanaethau rheolaidd ychwanegol o Orllewin Cymru ac i Orllewin Cymru ar linell yr ardal • Archwilio cyfleoedd/achosion datblygu busnes ar gyfer gorsafoedd newydd •
Wider rail connectivity	• Gweithio i sicrhau mynediad Western rail i Heathrow • Archwilio'r potensial am aliniad newydd HS3 yn Ne Cymru am reilffordd

	gyflym • Archwilio’r coridorau trawstaith cyflym gan ddefnyddio coridorau llwytho yn unig

Dyheadau Pum Mlynedd Cefnffyrdd

Disgrifiad	Manylion
Ymrwymiadau Cefnffyrdd	• Adeiladu cynllun gwella Llanddewi Velfrey i Benblewin • Adeiladu ffordd osgoi Llandeilo •
Blaenoriaethau Cefnffyrdd	• Adolygu/gwella Slipffyrdd M$ ym Mhort Talbot yn dilyn eu cau ar gyfer arbrawf • Gwelliannau detholus i’r A40 a pharatoi achos busnes ar gyfer gwaith deuoli llawn maes o lawr • Gwelliannau detholus i gyffyrdd M4/A48/A40 a chynlluniau/cysylltiadau perthnasol
Gweithio ar y cyd	• Gweithio ar y cyd ag Awdurdodau Lleol er mwyn cyflwyno mesurau diogelwch ffordd ar y rhwydwaith Cefnffyrdd •
Troi’r ffyrdd yn gefnffyrdd	Troi’r cysylltiadau canlynol yn gefnffyrdd: a) A4138 M4 Cyffordd 48 i Lanelli b) A4138 Wind Street, cyffordd Tir y dial c) A483 M4 Cyffordd 42 i Abertawe d) A483 M4 Cyffordd 47 i Abertawe e) A4067 – M4 Cyffordd 45 i Abertawe f) A42412 M4 Cyffordd 38 i Faglan g) A476 – Llandeilo i Cross Hands h) A478 Aberteifi i Arberth i) A477 Johnston i Ddoc Penfro • Adolygu opsiynau am safleoedd parcio a rhannu’n gyfagos i’r M4 ar hyd y llwybr TEN-T • Gwella mynediad i borthladdoedd a chysylltiadau i Iwerddon

Dyheadau Tymor canolig a thymor hir cefnffyrdd

Disgrifiad	Manylion
Gwella cysyllted ar gyfer pobl a llwytho	• Cyflawni gwaith deuoli’r A40 • Dechrau adeiladu a gweithredu safleoedd Parcio a Rhannu’n gyfagos i’r M4 • Troi’r A485/6 o Gaerfyrddin i Synod Inn yn gefnffordd • Troi A4076 cyffordd Johnston yn gefnffordd

Dyheadau Pum Mlynedd a thymor hir Môr ac Awyr

Disgrifiad	Manylion
Defnyddio adnoddau a chapasiti sydd ar gael i gario pobl a nwyddau	• Gwneud y mwyaf o deithiau aml-foddol sy’n defnyddio capasiti porthladdoedd • Parhau i annog datblygiad priodol yn agos i borthladdoedd • Hyrwyddo traffig sy’n berthnasol i dwristiaeth drwy borthladdoedd er mwyn cynyddu hyfywdra trefi a chanol ardaloedd
Darparu mynediad cyflym i fuddsoddwyr	• Ystyried opsiynau am ehangu gallu mewn meysydd awyr rhanbarthol fel rhan o’r RERS, a manteision hun

Pwyllgor Menter a Busnes i Seilwaith Rheilffyrdd Cymru

Dyheadau pum mlynedd Cyllid

Disgrifiad	Manylion
Gwarchod a Thyfu gwasanaethau cysylltedd sy'n bodoli'n barod	• Cynyddu'r lefelau cyfredol o gyllideb ar gyfer cynnal a chadw ffyrdd, cefnogi gwasanaethau trafnidiaeth rheilffyrdd, bws a gwasanaethau cymunedol • Sefydlu lefelau gwarantedig 3-5 mlynedd o gefnogaeth i drafnidiaeth bws a chymunedol er mwyn mabwysiadu arloesedd, denu arian cyfatebol ac i sicrhau sefydlogrwydd (fel sydd wedi'i awgrymu yn y Grŵp Polisi Bws) • Ariannu astudiaethau peilot ar gyfer trafnidiaeth "teithio i'r gwaith" arloesol • Gwarchod a thyfu gwasanaethau strategol Traws Cymru
Cefnogi newid ymddygiadol	• Parhau i gefnogi rôl y Cynllun Teithio Rhanbarthol • Rhoi rhaglenni newid ymddygiadol ar waith er mwyn annog mwy o deithio cynaliadwy • Cefnogi'r cynlluniau Addysg, Hyfforddiant a Chyhoeddusrwydd sy'n ymwneud â Diogelwch Ffordd • Datblygu a chyflwyno dull talu Cymru gyfan i'w ddefnyddio ar deithiau aml-ddulliau neu gyda nifer o weithredwyr • Cefnogi casglu a choladu data rhanbarth y ddinas at ddibenion gwerthuso
Codi proffil dulliau eraill	• Datblygu ymgyrch hysbysebu Cymru gyfan i gefnogi negeseuon rhesymegol a chyson ar deithio iach a chynaliadwy • Archwilio'r rôl ar gyfer tocynnau teithio rhatach i bobl ifanc, y sawl sy'n chwilio am waith ac ati • Hyrwyddo cynllun rhannu car Cymru Gyfan

Dyheadau tymor canolig a thymor hir Cyllid

Disgrifiad	Manylion
Creu cysylltedd sefydlog a gwydn	• Gwella lefelau ariannu ar gyfer cefnogi cynnal a chadw, rheilffyrdd, bysiau a thrafnidiaeth gymunedol • Sefydlu lefelau gwarantedig 5 mlynedd o gefnogaeth i drafnidiaeth gymunedol a bws er mwyn mabwysiadau arloesedd, denu arian cyfatebol a sicrhau sefydlogrwydd • Ariannu datblygiad cynlluniau trafnidiaeth ddulliau arloesol o "deithio i'r gwaith" • Archwilio cyflwyno etholfraint rhwydwaith yng Nghymru
Codi ymwybyddiaeth am ddewisiadau teithio, a gwella gwybodaeth am ddewisiadau teithio	• Cadw rhaglenni newid ymddygiadol er mwyn annog mwy o deithio cynaliadwy • Cefnogi twf dull talu Cymru gyfan i'w ddefnyddio ar deithiau aml-ddulliau neu gyda nifer o weithredwyr • Parhau gydag ymgyrch hysbysebu Cymru gyfan i gefnogi negeseuon rhesymegol a chyson ar deithio iach a chynaliadwy