

Crynodeb

Seilwaith y rheilffyrdd yw asgwrn cefn rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus Cymru ac mae miliynau o deithwyr yn dibynnu ar y rhwydwaith ar gyfer teithio i'r gwaith a gweithgareddau hamdden. Mae'r rheilffyrdd hefyd yn rhan allweddol o gludo nwyddau rhwng Cymru, gweddill y DU a thu hwnt. Mae'r rhwydwaith yn cysylltu trefi bychain â phrif ddinas y genedl, yn cysylltu Cymru â phrif ddinasoedd Prydain Fawr ac yn uno cymunedau sy'n pontio'r ffin gyda Lloegr. Yn y flwyddyn cyn y pandemig (2019/20), cofnodwyd 29.9 miliwn o siwrneiau trên yng Nghymru.

Yn Rhagfyr 2020, penderfynom ymchwilio i gyflwr seilwaith rheilffyrdd Cymru ac edrych ar y camau sydd angen er mwyn ei wella. Edrychodd ein ymchwiliad ar sut mae lefelau cyllid ar gyfer prosiectau yn ymwneud â rheilffyrdd Cymru yn cael eu penderfynu, sut y mae prosiectau ac anghenion yn ymwneud ag isadeiledd yn cael eu nodi, a sut y mae Llywodraethau'r DU a Chymru yn cyd-weithio ar hyn o bryd i reoli seilwaith rheilffyrdd Cymru.

Mae ein hadroddiad yn edrych ar y meysydd canlynol:

1. Y ddadl dros wella seilwaith rheilffyrdd Cymru
2. Rheoli seilwaith y rheilffyrdd
3. Cyllid
4. Goblygiadau Covid-19

Y ddadl dros wella seilwaith rheilffyrdd Cymru

Yn ystod ein ymchwiliad, cyfeiriodd tystion yn gyson at dystiolaeth a oedd yn dangos yr angen i wella seilwaith rheilffyrdd Cymru. Roedd y dadleuon dros fuddsoddi yn sôn am wella cyflymdra'r llinellau, gweithrediad cyffredinol y rhwydwaith a phrofiad teithwyr, datgarboneiddio a symud unigolion i ffwrdd o ddefnyddio ceir ac at drafnidiaeth gyhoeddus.

Mae ein hadroddiad yn dod i'r casgliad bod dadl amgylcheddol ac economaidd gref dros welliant sylweddol i seilwaith y rheilffyrdd sy'n gwasanaethu Cymru, a bod profiad teithwyr o wasanaethau araf a gorsafoedd diffygiol dim ond yn tanlinellu'r angen am rwydwaith gwell. Fel cam cyntaf, rydym yn croesawu'r ffaith bod Llywodraeth y DU yn gweithredu yn ôl canfyddiadau'r Arglwydd Burns ac yn paratoi achos i godi cyflymdra ar y lleiniau rhyddhad trwy Dwnnel Hafren.

Mae ein hadroddiad yn tanlinellu bod nifer o'r gwellianau posib i'r seilwaith, a gynigiwyd gan ein tystion, yn rhai trawsffiniol. Mae hynny'n adlewyrchu pwysigrwydd cysylltiadau trên trawsffiniol rhwng Cymru a Lloegr a lefel yr integreiddio cymdeithasol ac economaidd rhwng cymunedau ar ddwy ochr y ffin. Mae'r integreiddio a'r cydgysylltiadau hyn yn unigryw o fewn y DU ac rydym yn dod i'r casgliad y dylai gwella'r cysylltiadau hyn fod yn rhan ganolog o Adolygiad Cysylltedd yr Undeb.

Hefyd, mae ein hadroddiad yn nodi'r ddadl bwerus gan Gomisiwn Trafnidiaeth Deddwyrair Cymru a Phapur Gwyn Williams-Shapps dros y rôl y gall y rheilffyrdd ac yn

enwedig trydaneiddio chwarae fel rhan o'r agenda dros ddatgarboneiddio. Rydym yn dod i'r casgliad fod hyn yn tanlinellu pa mor annoeth ac anffodus oedd y penderfyniad i ohirio trydaneiddio prif lein Great Western o Gaerdydd i Abertawe.

Mae ein hadroddiad yn galw ar Lywodraeth y DU i gyflwyno cynlluniau newydd cyn diwedd 2021 ar gyfer cysylltedd pellach rhwng Abertawe, Caerdydd a Briste, a fyddai'n cynnwys cwblhau trydaneiddio ar y brif lein rhwng Caerdydd ac Abertawe. Credwn y byddai cyfres o gynlluniau cyffelyb yn arwydd bwysig o ymrwymiad Llywodraeth y DU i'w agenda werdd ac i wella cysylltedd dros y DU.

Cynigiodd nifer o dystion i'r ymchwiliad bod angen dull mwy cydlynol a chlr o drin anghenion Cymru o ran isadeiledd, er mwyn datgloi buddsoddiad. Mae ein hadroddiad yn argymhell y dylai Llywodraeth y DU sefydlu, erbyn yr hydref, Bwrdd Rheilffyrdd Cymru, sy'n cynnwys y Llywodraeth ei hun, Llywodraeth Cymru, Network Rail, gweithredwyr y rheilffyrdd sy'n darparu gwasanaethau yng Nghymru, a Thrafnidiaeth Cymru. Byddai'r Bwrdd yn gyfrifol am nodi a datblygu cyfres o gynigion yn ôl blaenoriaeth ar gyfer gwella a buddsoddi yn seilwaith rheilffyrdd Cymru.

Rheoli seilwaith y rheilffyrdd

Mae rheoli'r rheilffyrdd yng Nghymru yn fater cymhleth. Mae'r pwerau yn ymwneud â seilwaith y rheilffyrdd a masnachfreinio yn rhai a gedwir yn ôl i Lywodraeth y DU. Serch hynny, mae cyfrifoldeb gweithredol ar gyfer gosod telerau ac amodau a sicrhau gweithredwr (Trafnidiaeth Cymru) ar gyfer masnachfaint rheilffyrdd Cymru wedi ei ddatganoli i Lywodraeth Cymru. Tra bod Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru wedi cymryd cyfrifoldeb am seilwaith Prif Linellau'r Cymoedd (sydd hefyd yn cael ei alw'n Metro De Cymru) yn 2020, mae Llywodraeth y DU yn parhau i fod yn gyfrifol am gynllunio isadeileddol a chyllido Network Rail, sydd ei hun yn gyfrifol am reoli gweddill y rhwydwaith rheilffyrdd gyhoeddus yng Nghymru.

O ganlyniad, edrychodd ein hadroddiad ar y lefelau o gydweithio rhynglywodraethol rhwng Llywodraethau'r DU a Chymru wrth reoli rhwydwaith y rheilffyrdd yng Nghymru, gweithredoedd Network Rail yng Nghymru a'r cwestiwn o p'un ai dylai fod unrhyw ddatganoli pellach o seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru.

Nododd ein hadroddiad bod y berthynas gweithiol rhwng y ddwy lywodraeth yn bositif yn gyffredinol. Serch hynny, rydym yn pryderu fod Piblinell Gwelliannau Rhwydwaith Rheilffyrdd (RNEP) Llywodraeth y DU yn rhy araf ac yn rhwystro yn hytrach nag yn helpu mesur gwerth cynlluniau isadeiledd. Mae ein hadroddiad yn galw ar i Lywodraeth y DU wneud cynlluniau i ddiwygio RNEP er mwyn sbarduno cyflenwi prosiectau yng Nghymru.

Gwelsom bod strwythur diwygiedig Network Rail wedi ei helpu i ymateb yn fwy effeithiol i ddigwyddiadau yng Nghymru, adeiladu cysylltiadau cryfach gyda Trafnidiaeth Cymru ac edrych yn agosach ar wasanaethau i Gymru a'r gororau. Serch hynny, mae ein hadroddiad yn rhybuddio y dylai Network Rail dalu sylw at bryderon y bydd ei strwythur rhanbarthol yn lleihau ei ffocws ar gefnogi triniaeth Cymru gyfan wrth ystyried trafndiaeth integredig.

O ran datganoli pellach, mae ein hadroddiad yn cynnig os fedrai datganoli seilwaith y rheilffyrdd i Lywodraeth Cymru ddarparu buddion clir ar gyfer teithwyr a defnyddwyr y sector cludo, byddai'r ddadl dros ddatganoli pellach yn un gymhellgar. Serch hynny, rydym yn dod i'r casglaid mai ond ychydig o fuddion a nodir ar gyfer defnyddwyr y rheilffyrdd a bod buddion y drefn rheoli bresennol yn sylweddol. Rydym hefyd yn rhybuddio bod y rhwymedigaethau sy'n gysylltiedig â seilwaith rheilffyrdd yn arwyddocaol.

Ag eithrio'r cwestiwn o fforddiadwyedd a rhwymedigaethau, ceir hefyd y mater o'r lefel o ryngysylltedd o ran y rheilffyrdd a geir rhwng Cymru a Lloegr. Mae'r brif lein sy'n cysylltu gogledd a de Cymru yn teithio trwy Loegr ac mae teithiau trawsffiniol yn hanfodol ar gyfer cymudwyr a'r sawl sy'n teithio o un ddinas i'r llall. Mae daearyddiaeth Cymru yn golygu bod rhwydwaith y rheilffyrdd yn dibynnu ar seilwaith yn Lloegr, a phwy bynnag sydd â chyfrifoldeb dros reoli'r seilwaith, byddai cyflenwi prosiectau yn llwyddiannus yn parhau i ddibynnu ar gysylltiadau cryf a chyd-ddibynnol rhwng nifer o sefydliadau ar ddwy ochr y ffin. Rydym yn dod i'r casgliad ei fod yn fwy pwysig bod pob un, gan gynnwys Yr Adran Drafnidiaeth, Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Network Rail, yn dod ynghyd trwy Fwrdd Rheilffyrdd Cymru, a argymhellwyd uchod, a datblygu gweledigaeth a phiblinell ar y cyd ar gyfer prosiectau rheilffyrdd yng Nghymru.

Cyllid

Edrychodd ein hymchwiliad ar sut y dosbarthwyd cyllid ar gyfer gwelliannau yn ywmneud ag isadeiledd i Gymru yn y gorffennol a sut mae'r system yn gweithredu nawr. Edrychom ar ddulliau'r Trysorlys o drin cynigion mesur gwerth ar gyfer buddsoddiant mewn isadeiledd, yn ogystal â HS2 a'r goblygiadau i Gymru.

Rydym yn croesawu'r newidiadau a gyhoeddwyd yn yr Adolygiad o Wariant yn 2021, bydd yn diwygio proses y Trysorlys ar gyfer mesur gwerth prosiectau isadeiledd, ac rydym yn pwysleisio pa mor bwysig yw i'r Trysorlys ystyried ystod ehangach o ffactorau, gan gynnwys anghydraddoldebau economaidd rhwng rhanbarthau a buddion amgylcheddol, yn hytrach na dim ond cymarebau cost a budd. Rydym yn argymhell y dylai'r broses mesur gwerth cynigion yn ymwneud â seilwaith rheilffyrdd Cymru ystyried uchelgeisiau strategol Llywodraeth y DU i gryfhau cysylltiadau rhwng pob rhan o'r DU.

Ar HS2, nodwn, gan nad yw seilwaith y rheilffyrdd y tu hwnt i Brif Linellau'r Cymoedd wedi cael ei ddatganoli i Lywodraeth Cymru, na fydd Cymru yn buddio yn yr un ffordd â'r Alban a Gogledd Iwerddon o gyllid canlyniadol trwy fformiwla Barnett yn deillio o wariant ar y prosiect. Serch hynny, nodwn bod dadansoddiad Llywodraeth y DU wedi dod i'r casgliad y bydd HS2 yn creu anfantais economaidd i Gymru. Argymhellwn y dylai HS2 gael ei ailddosbarthu fel prosiect i Loegr yn unig. Gan ddefnyddio fformiwla Barnett, dylid ail-gyfrifo setliad cyllido Cymru i roi cyfran ychwanegol yn seiliedig ar y cyllid ar gyfer HS2 yn Lloegr. Awgrymwn y byddai ailddosbarthu o'r math yn helpu sicrhau bod teithwyr trên o Gymru yn derbyn yr un fantais o fuddsoddiant yn HS2 â theithwyr yn yr Alban a Gogledd Iwerddon.

Serch hynny, cydnabyddwn hefyd y gallai HS2 greu buddion uniongyrchol i deithwyr trên Cymru. Rydym yn awgrymu y gallai buddion o'r math gael eu gwireddu os byddai

gwelliannau i brif lein Gogledd Cymru yn digwydd ynghyd â raglen HS2 yn Lloegr. Rydym yn argymhell y dylai Llywodraeth y DU, mewn partneriaeth gyda Llywodraeth Cymru, baratoi achos strategol llawn ar gyfer gwella a thrydaneiddio prif lein Gogledd Cymru. Credwn y byddai atgyfnerthu buddion HS2 i Gymru wrth leihau amser siwrneiau o fewn Gogledd Cymru, cynyddu capasiti cludo a gwella cysylltiadau o Gaergybi i brif lein Arfordir Gorllewin Lloegr yn gyson ag amcanion economaidd ac amgylcheddol Llywodraeth y DU ac amcanion Adolygiad Cysylltedd yr Undeb.

Goblygiadau Covid-19

Mae ein hadroddiad yn nodi bod COVID-19 wedi bod yn her digynsail i rwydwaith y rheilffyrdd a gweithredwyr y rheilffyrdd ledled y DU. Bu angen buddsoddi sylweddol gan lywodraethau i sicrhau bod gwasanaethau yn parhau i weithredu yn ystod cyfnod pan fod llawer o weithwyr wedi gorfod gweithio o adref o ganlyniad i'r pandemig. Tra'r ydym yn cydnabod ei fod ar hyn o bryd yn anodd darogan goblygiadau'r pandemig o ran arferion gwaith, p'un ai yn yr hir neu'r canoldymor, rydym yn dod i'r casgliad nad yw'r pandemig wedi newid yr angen yn y pen draw i ddatgarboneiddio, gwella ansawdd aer a lleihau tagfeydd wrth symud teithwyr i ffwrdd o geir a thuag at drafnidiaeth cyhoeddus ar deithiau allweddol, er enghraifft y coridor rhwng Casnewydd a Chaerdydd.

Pwysleisiwn na ddylai COVID-19 fod yn esgus dros rwystro buddsoddi a fyddai, yn yr hirdymor, dim ond yn cadarnhau rôl y car ymhellach fel y dull teithio dewisol yng Nghymru. Yn hytrach, rydym yn dadlau y dylai hyn fod yn gyfle i'r Adran Drafnidiaeth, Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a Network Rail bwyso a mesur ac ystyried rôl y rheilffyrdd yn rhwydwaith trafnidiaeth y dyfodol yng Nghymru. Wrth ddefnyddio Bwrdd Rheilffyrdd Cymru, a argymhellwyd gennym ni, dylai'r broses:

- sefydlu'r blaenoriaethau disyfyd ar gyfer buddsoddi mewn isadeiledd;
- ystyried sut y gellir gwella gwasanaethau i deithwyr heb leihau capasiti cludo yn anfwriadol; a
- phenderfynu, taith wrth daith, beth fydd gwasanaethau gwell yn golygu i deithwyr, o ran amllder, cyflymdra a chost.