

Y system reilffyrdd yng Nghymru Papur briffio

Ebrill 2024



Senedd Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl. Mae'r Senedd, fel y'i gelwir, yn deddfu ar gyfer Cymru, yn cytuno ar drethi yng Nghymru, ac yn dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Senedd:
ymchwil.senedd.cymru

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

Senedd Cymru
Tŷ Hywel
Bae Caerdydd
CF99 1SN

X: **[@SeneddYmchwil](https://twitter.com/SeneddYmchwil)**
Ymchwil y Senedd: **ymchwil.senedd.cymru**
Tanysgrifiwch: **[Cylchlythyr](https://www.gov.wales/cylchlythyr)**

© **Hawlfraint Comisiwn y Senedd Cymru 2024**

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

Y system reilffyrdd yng Nghymru

Papur briffio

Ebrill 2024

Awdur:

Charlotte Lenton

Mae Ymchwil y Senedd yn cydnabod y gymrodoriaeth seneddol a roddwyd i Charlotte Lenton gan y Cyngor Ymchwil Peirianeg a Gwyddorau Ffisegol (EPSRC), a alluogodd i'r erthygl hon gael ei gwblhau.

Mae'r papur briffio hwn gan y Gwasanaeth Ymchwil yn rhoi trosolwg cyffredinol o'r system reilffyrdd yng Nghymru. Mae'n edrych ar gyfrifoldeb am y system, dadleuon cyfredol, datblygiadau polisi, a chyfeiriad rheilffyrdd yn y dyfodol. Mae'r papur briffio yn ystyried sut mae gwasanaethau teithwyr, seilwaith rheilffyrdd a chludo llwythi ar y rheilffyrdd yn gweithredu.



Contents

1. Trosolwg o reilffyrdd yng Nghymru	1
Datblygu'r system bresennol.....	1
Trafnidiaeth Cymru	6
Strategaethau a blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer rheilffyrdd	7
2. Gwasanaethau i deithwyr: goruchwylio, perfformiad ac ariannu	8
Goruchwylio gwasanaethau	8
Perfformiad gwasanaethau	8
Cyllid	9
Rheoleiddio prisiau	10
3. Seilwaith y rheilffyrdd	11
Network Rail yng Nghymru.....	11
Cylch cynllunio seilwaith y rheilffyrdd.....	13
Monitro perfformiad	16
4. Gwasanaethau cludo llwythi	17
Pwy yw pwy ym maes cludo llwythi?.....	17
Pa lwythi sy'n cael eu cludo ar reilffyrdd?	18

5. Dyfodol Rheilffyrdd yng Nghymru.....19

Diwygio rheilffyrdd ar draws Prydain 19

Galw am ddatganoli seilwaith rheilffyrdd 20

Comisiynau Trafnidiaeth.....21

HS2 a Chymru22

1. Trosolwg o reilffyrdd yng Nghymru

Cofnodwyd y daith locomotif stêm gyntaf ym Merthyr Tudful ym 1804, ac ers hynny mae hanes cymhleth o ehangu, lleihau a datganoli rhannol wedi bod yn rhwydwaith reilffyrdd Cymru a Phrydain Fawr. Dros y cyfnod hwnnw, mae'r reilffyrdd wedi chwarae rhan sylweddol mewn datblygu trefol a gwledig. Mae'r adran hon o'r canllaw yn rhoi trosolwg byr o sut mae'r system reilffyrdd wedi datblygu, ac yn manylu ar brif strategaethau a blaenoriaethau'r llywodraeth.

Datblygu'r system bresennol

Cymerodd Llywodraeth y DU reolaeth dros y rheilffordd yn ystod yr Ail Ryfel Byd, a arweiniodd yn ddiweddarach at wladoli'r rhwydwaith o dan yr enw **'British Rail', ym 1948**. Yn dilyn adroddiad ym 1963 gan Gadeirydd Bwrdd Rheilffyrdd Prydain ar y pryd, Dr Richard Beeching, **cafodd miloedd o filltiroedd o draciau rheilffordd eu datgomisiynu** mewn ymdrech i leihau'r costau.

Ym 1993, preifateiddiwyd y rheilffordd gyda British Rail yn cael ei rannu'n fwy na **100 o gwmnïau**. Gwnaeth **Deddf Rheilffyrdd 1993** gyflwyno model masnachfreinio, yr oedd Llywodraeth y DU yn ei ystyried yn gyfle **i wella gwasanaethau** a pherfformiad.

O dan y model masnachfreinio, **roedd sefydliadau preifat yn gwneud cais am gontractau i weithredu masnachfreintiau rheilffordd** yn unol â manylebau a gofynion y Llywodraeth. Roedd hefyd yn bosibl i gwmnïau gweithredu trenau heb gytundebau masnachfaint wneud cais i'r rheoleiddiwr ar gyfer **mynediad trac i weithredu gwasanaethau 'mynediad agored'** i deithwyr. Er enghraifft, disgwyllir i'r gweithredwr mynediad agored, **Grand Union Trains** ddechrau **cynnal gwasanaethau rhwng Caerfyrddin a Llundain erbyn diwedd 2024**.

Yn ystod y pandemig, cafodd cytundebau masnachfaint yn Lloegr eu gohirio drwy fesurau brys. Mae'r rhain wedi cael eu disodli wedi hynny gan **Contractau Gwasanaeth Teithwyr**. Yng Nghymru a'r Alban cafodd gwasanaethau teithwyr rheilffordd eu dwyn dan reolaeth y Llywodraeth.

Masnachfaint Cymru a'r Gororau

Cyn 2002, roedd gan Gymru sawl masnachfaint rheilffordd a oedd yn cwmpasu ardaloedd yng Nghymru a Lloegr. Datblygwyd **system unedig ar gyfer Cymru a'r Gororau** gan Lywodraeth y Deyrnas Unedig yn 2002. Penodwyd Trenau Arriva Cymru yn ddeiliad masnachfaint ar gontract 15 mlynedd gan Ysgrifennydd Gwladol

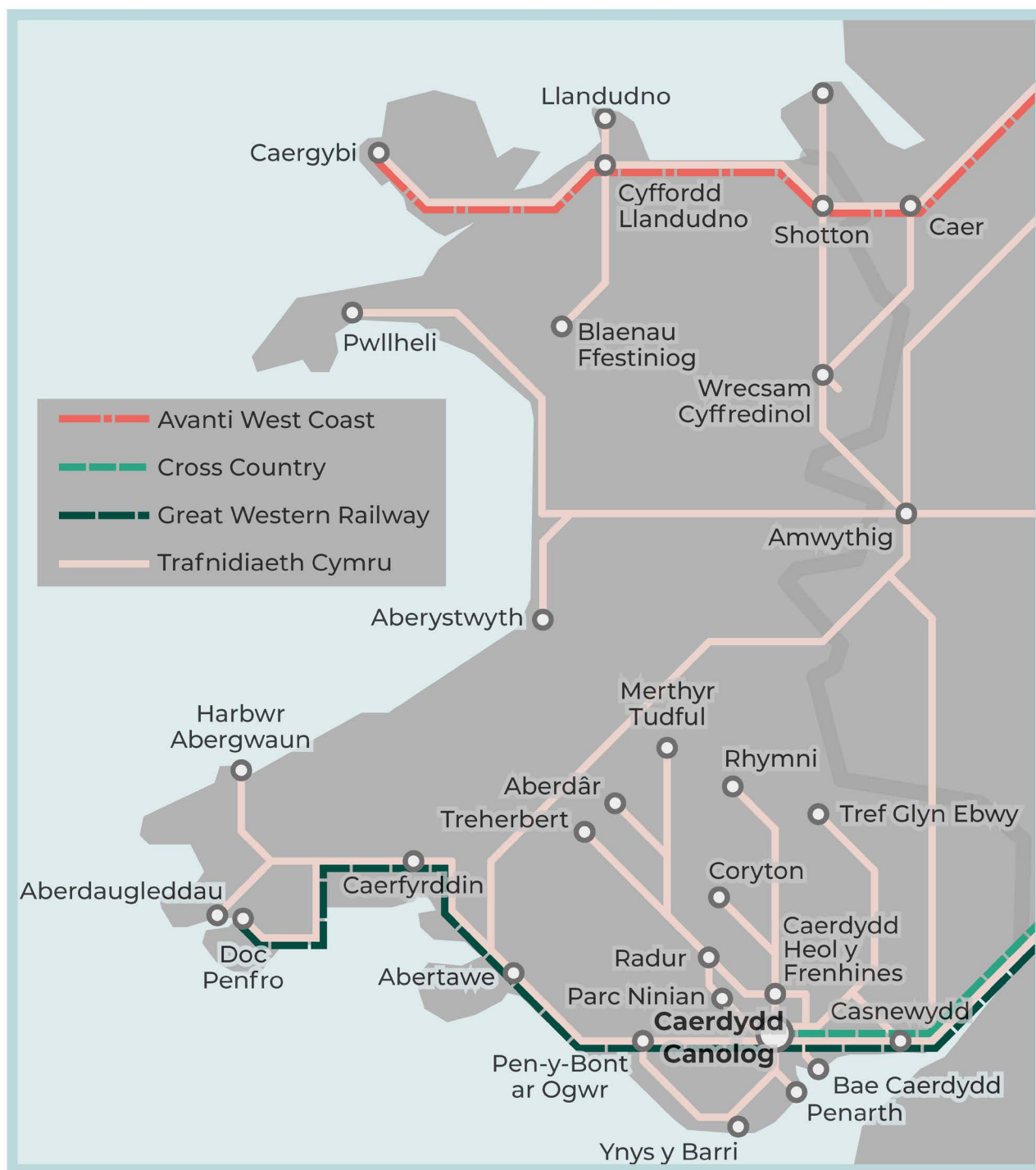
y DU dros Drafnidiaeth.

Yn 2014, argymhellodd y **Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru** y dylid **datganoli masnachfrait Cymru a'r Gororau**. Byddai hyn yn rhoi mwy o rôl i Lywodraeth Cymru wrth benodi gweithredwr masnachfrait newydd.

Cyflawnodd Llywodraeth y DU hyn drwy **drosglwyddo pwerau masnachfreinio ar gyfer gwasanaethau i deithwyr ar lwybr Cymru a'r Gororau** i Lywodraeth Cymru yn 2018. **Dyfarwyd y contract i KeolisAmey i weithredu'r fasnachfrait a datblygu Metro De Cymru** mewn partneriaeth â **Trafnidiaeth Cymru (TrC)**.

Mae masnachfreintiau eraill hefyd yn gweithredu gwasanaethau sy'n rhedeg yng Nghymru gan gynnwys **Great Western Railway (GWR)** ac **Avanti West Coast**.

Ffigur 1: Map o rwydwaith rheilffyrdd â lliwiau penodol i ddangos llwybrau gweithredwyr trenau teithwyr yng Nghymru



Ffynhonnell: Ymchwil y Senedd gyda data gan **TrC**, **Avanti West Coast**, **CrossCountry** a **GWR**

Effaith y pandemig

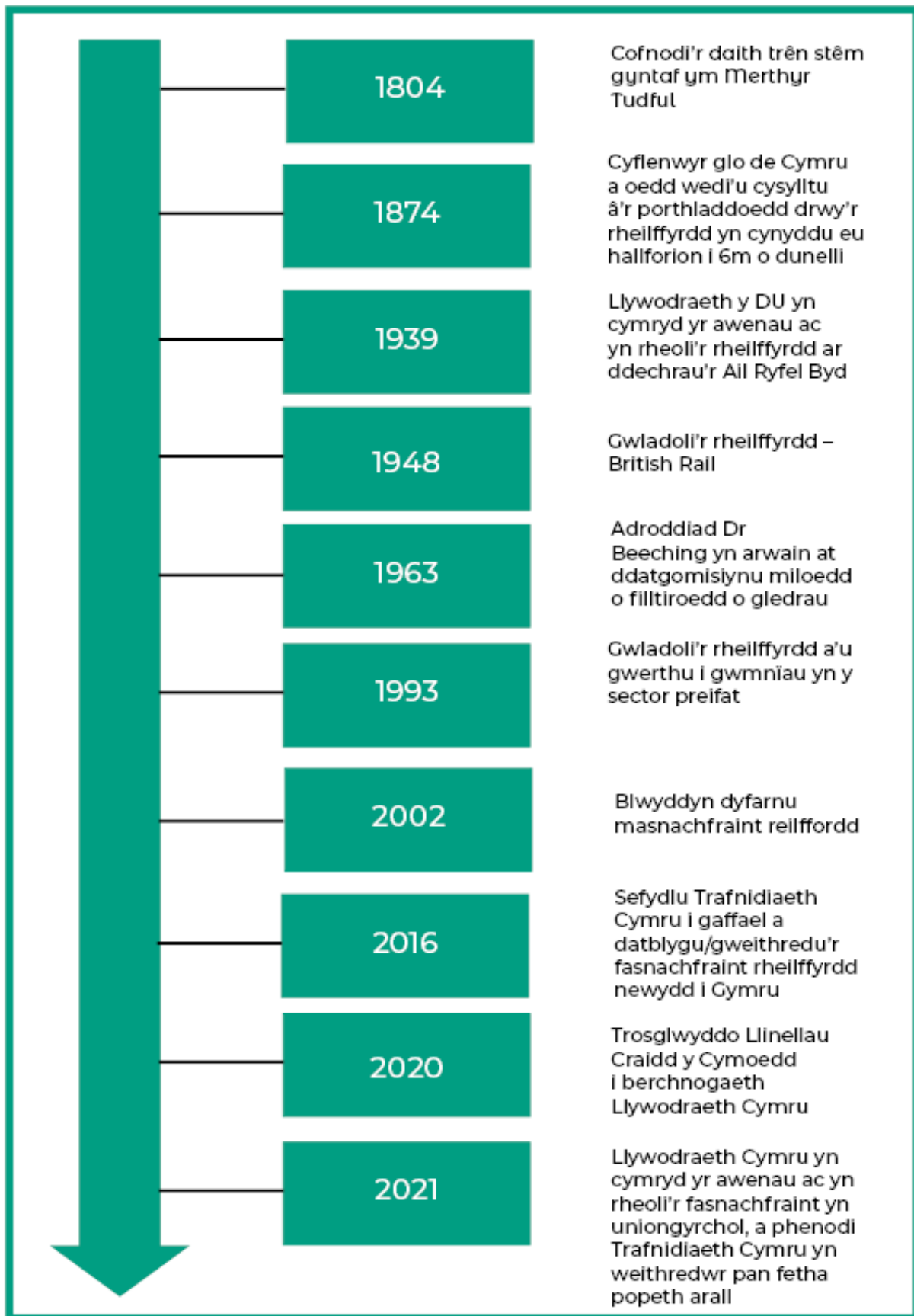
Fel y rhan fwyaf o sectorau eraill, mae'r **pandemig Covid-19 wedi cyflwyno heriau sylweddol** ar gyfer y diwydiant rheilffyrdd. Roedd nifer y teithiau rheilffordd a gymerwyd yng Nghymru yn ystod 2020-21 bron **83 y cant yn llai nag yn 2019-2020**. Er bod nifer y teithiau rheilffordd yng Nghymru wedi cynyddu yn ystod 2021-22 roedd dal i fod **40 y cant yn llai o deithiau na chyn y pandemig**.

O ganlyniad i golli refeniw teithwyr, symudodd Llywodraeth Cymru wasanaethau i **Gytundebau Mesurau Argyfwng** (EMAs) i ddechrau. Roedd hyn yn golygu ei bod yn talu ffi i KeolisAmey ddarparu gwasanaethau i safonau penodol. Fodd bynnag, ym mis Hydref 2020 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei bod yn penodi **Trafnidiaeth Cymru fel 'gweithredwr dewis olaf'** i gymryd rheolaeth uniongyrchol dros fasnachfaint Cymru a'r Gororau gan KeolisAmey. Er bod pwerau gweithredwr dewis olaf yn nodwedd o'r fframwaith statudol ar gyfer rheilffyrdd preifat, ac **ar hyn o bryd mae gweithredwyr y sector cyhoeddus wedi'u gwahardd** rhag gwneud cais am fasnachfreintiau yng Nghymru a Lloegr, roedd hyn i bob pwrpas wedi gwladoli gwasanaethau trenau o fis Chwefror 2021. Dan **Adran 30 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993** penodir gweithredwr dewis olaf gan yr awdurdod masnachfreinio i weithredu gwasanaethau rheilffyrdd teithwyr os bydd cwmni gweithredu trenau yn methu neu'n torri contract. Mae gan Weinidogion Cymru bwerau gweithredol ar gyfer hyn sy'n ymwneud â masnachfaint Cymru a'r Gororau.

Cafodd mesurau brys tebyg eu cyflwyno hefyd **yn Lloegr a'r Alban** i gefnogi gwasanaethau rheilffordd yn ystod y pandemig. Gwnaeth **Ysgrifennydd Gwladol y Deyrnas Unedig dros Drafnidiaeth** egluro bod y cytundebau brys hyn wedi'u cynllunio i ddod â'r system masnachfreinio rheilffyrdd i ben. Felly **mae'r contractau hyn yn cael eu defnyddio fel mesur dros dro** tra bod diwygio rheilffyrdd ar raddfa fwy ym Mhrydain Fawr yn cael ei ddatblygu (**gweler Adran 5 am fanylion**).

Ar ôl mabwysiadu **dull cytundebau mesurau argyfwng** i ddechrau, mae Llywodraeth yr Alban hefyd wedi cymryd camau i ddod â'i gwasanaethau **Scotrail** a **Caledonian Sleeper** o dan reolaeth a pherchnogaeth gyhoeddus.

Ffigur 2: Llinell amser datblygiad rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr



Ffynhonnell: Ymchwil y Senedd

Trafnidiaeth Cymru

Gan ragweld datganoli pwerau masnachfreinio, sefydlodd Llywodraeth Cymru Trafnidiaeth Cymru yn 2015 fel cwmni nid-er-elw, sy'n eiddo'n gyfan gwbl i Lywodraeth Cymru. Fe'i sefydlwyd yn wreiddiol i ymgymryd â'r **broses caffael masnachfrait** ar ran Llywodraeth Cymru. Yn 2018, dywedodd **Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth ar y pryd, Ken Skates AS**, bod ganddynt uchelgais i Trafnidiaeth Cymru weithredu ar sail 'aml-foddol', mewn ffordd debyg i Transport for London.

Datblygodd rôl TrC wedi hynny **y tu hwnt i'r rheilffyrdd i gynnwys cyfrifoldebau ehangach hefyd**, gan gynnwys bws a theithio llesol. Mae Llywodraeth Cymru yn nodi'r **blaenoriaethau strategol ar gyfer Trafnidiaeth Cymru** am y cyfnod sy'n cwmpasu 2022-2027 yn ei llythyr cylch gwaith cyfredol. Mae'r llythyr yn cyfeirio at Trafnidiaeth Cymru yn datblygu diwylliant amlfoddol ac yn cefnogi datblygiad a darpariaeth rhwydwaith trafndiaeth integredig.

Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol

Mae Trafnidiaeth Cymru yn **datblygu tri rhwydwaith trafndiaeth metro** drwy ei **adrannau cynllunio trafndiaeth rhanbarthol**. Mae pedwar tîm rhanbarthol o fewn TrC yn cefnogi'r **Cyd-bwyllgorau Corfforedig i gyflwyno'r rhaglenni metro**.

Y prosiect **Metro De Cymru** yw'r mwyaf datblygedig a'i nod yw integreiddio gwasanaethau trên a bysiau gyda theithio llesol. Mae'r gwaith yn cynnwys uwchraddio signalau a gorsafoedd, trydaneiddio'r trac ar Linellau Craidd y Cymoedd, ac adeiladu gorsafoedd newydd. Disgwylir i fwyafrif y gwaith gael ei gwblhau erbyn **diwedd 2024**. Mae **cyfleoedd datblygu** ar gyfer y dyfodol wedi cael eu nodi hyd at 2029 a thu hwnt ond nid yw'r rhain wedi'u cadarnhau a'u cwblhau eto.

Mae **Metro Bae Abertawe a Metro Gorllewin Cymru** yn y camau datblygu cynnar. Mae'r gwaith yn canolbwyntio'n bennaf ar wella integreiddio trafndiaeth, gwella gwasanaethau bysiau a threnau, ac annog dewisiadau teithio llesol. Mae'r **uchelgais tymor hwy** yn cynnwys adeiladu gorsafoedd rheilffordd newydd yn ardal Abertawe a thrydaneiddio Prif Reilffordd De Cymru i Aberdaugleddau. Fodd bynnag, gan mai Network Rail sy'n berchen ar y seilwaith hwn, byddai hyn fel arfer yn gofyn am fuddsoddiad sylweddol gan Lywodraeth y DU a **chafodd cynlluniau blaenorol i drydaneiddio Prif Linell De Cymru i Abertawe eu canslo**.

Yn yr un modd â'r cynlluniau Metro eraill, bydd **Metro Gogledd Cymru** yn cyflwyno gwelliannau i reilffyrdd, bysiau a theithio llesol i ranbarth Gogledd Cymru.

Strategaethau a blaenoriaethau Llywodraeth Cymru ar gyfer rheilffyrdd

Mae **Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021** yn nodi blaenoriaethau ac uchelgeisiau Llywodraeth Cymru ar gyfer y sector trafnidiaeth yng Nghymru. Y tair blaenoriaeth allweddol yw; lleihau'r angen am deithio, gwella hygyrchedd, effeithlonrwydd a chynaliadwyedd trafnidiaeth, ac annog newid ymddygiad.

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn cyd-fynd â'r **Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth 2022 i 2027**. Mae'r Cynllun Cyflawni Cenedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth yn disgrifio'r camau y bydd y Llywodraeth a chyrrff cyhoeddus eraill yn eu cymryd dros gyfnod o bum mlynedd i gyflawni nodau Strategaeth Drafnidiaeth Cymru. Mae'r prif weithgareddau a nodir ar gyfer rheilffyrdd yn ystod y cyfnod hwn yn cynnwys:

- Cynyddu gwasanaethau rheilffyrdd 30 y cant erbyn 2025, o'i gymharu â'r rhai oedd yn weithredol yn 2018 (adran 4.3);
- Buddsoddi mewn cerbydau i sicrhau bod 95 y cant o deithiau teithwyr yn rhedeg ar drenau newydd erbyn 2025 (adran 4.3.4.4);
- Gweithio gyda'r Adran Drafnidiaeth, Llywodraeth y DU, a Network Rail i gyflawni uchelgeisiau a rennir ar gyfer rheilffyrdd yng Nghymru (adran 4.3.1); a
- Gwella capasiti gwasanaethau yng Nghymru drwy weithio gyda Llywodraeth y DU, yr Adran Drafnidiaeth a Network Rail i wella capasiti, trydaneiddio llinellau, a hygyrchedd rheilffyrdd yng Nghymru (adran 4.3.2.1).

Ar adeg **dyfarnu'r fasnachfaint yn 2018**, nododd Llywodraeth Cymru ymrwymiadau i gynyddu amllder y gwasanaethau ar draws y rhwydwaith ac i fuddsoddi £800m mewn cerbydau newydd. Er y dywedodd Llywodraeth Cymru i ddechrau y byddai 95 y cant o deithiau yn cael eu gwneud ar drenau newydd erbyn 2023, ei nod erbyn hyn yw cyrraedd y targed hwnnw **erbyn diwedd 2024**.

2. Gwasanaethau i deithwyr: goruchwyllo, perfformiad ac ariannu

Goruchwyllo gwasanaethau

Mae'r sector reilffyrdd yn destun lefelau uchel o reoleiddio, monitro a chraffu er budd diogelwch a pherfformiad. Mae nifer o sefydliadau llywodraeth, diwydiant ac annibynnol yn chwarae rhan mewn rheoleiddio, monitro a chynghori sefydliadau sy'n gweithio yn y sector. Mae'r rhain yn cynnwys:

Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd	Bwrdd Diogelwch a Safonau Rheilffyrdd	Transport Focus
<ul style="list-style-type: none"> Bwrdd statudol annibynnol Rheoleiddiwr diwydiant ac awdurdod gorfodi Cael ei ariannu drwy ffioed trwydded ac ardollau Sefydlwyd yn 2004 Monitro diogelwch, perfformiad ac effeithlonrwydd 	<ul style="list-style-type: none"> Sefydliad dielw i aelodau Dan berchnogaeth rhanddeiliaid mawr yn y diwydiant Darparu gwybodaeth a chanllawiau Sefydlwyd yn 2003 Cwmpasu'r holl agweddau ar reilffyrdd: Gwasanaethau teithwyr, seilwaith a chludo llwythi 	<ul style="list-style-type: none"> Corff gwarchod annibynnol ar gyfer y diwydiant Corff cyhoeddus anadrannol wedi'i noddi gan yr Adran Drafnidiaeth Sefydlwyd ym 1947 Darparu mewnwelediadau a chynghori sy'n canolbwyntio ar deithwyr

Perfformiad gwasanaethau

Mae Trafnidiaeth Cymru yn **cyhoeddi data o bryd i'w gilydd ar gyfer nifer o Ddangosyddion Perfformiad Allweddol (KPIs)**. Mae'r rhain yn cynnwys; boddhad cwsmeriaid; refeniw a gynhyrchir gan brisiau tocynnau teithwyr; cyfanswm nifer y teithwyr; ac **amser mae teithwyr yn ei golli**.

Yn ogystal â data perfformiad Trafnidiaeth Cymru ei hun, mae'r **Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cyhoeddi data cyfnodol traws-ddiwydiant** ar gyfer ystod o faterion, gan gynnwys defnydd o'r reilffyrdd, profiad teithwyr, perfformiad, cyllid

a diogelwch. Cyhoeddir y rhain ar gyfer pob gwasanaeth rheilffordd ym Mhrydain Fawr, sy'n ganiatáu cymhariaeth rhwng darparwyr gwasanaethau.

Ym mis Tachwedd 2023, **cyhoeddodd Ymchwil y Senedd erthygl** yn amlinellu perfformiad gwasanaethau rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru yn dilyn **sylw yn y cyfryngau** ynghylch perfformiad gwael. Cyn i Lywodraeth Cymru ddwyn y fasnachfaint dan reolaeth uniongyrchol (**gweler adran 1 am fanylion**), roedd wedi **rhoi nifer o ddirwyon cosb i KeolisAmey** yn ymwneud â pherfformiad gwael.

Cyllid

Mae Trafnidiaeth Cymru yn cael y rhan fwyaf o'i **gyllid gan Lywodraeth Cymru** ac yn cynhyrchu incwm o refeniw tocynnau teithwyr. Ers i wasanaethau gael eu dwyn dan reolaeth uniongyrchol, Trafnidiaeth Cymru (ac felly Llywodraeth Cymru) sy'n ysgwyddo'r **risgiau refeniw** sy'n gysylltiedig â rheoli'r fasnachfaint. **Mae Trafnidiaeth Cymru yn nodi sut mae'n bwriadu gwario'r arian** mae'n ei gael gan Lywodraeth Cymru a refeniw teithwyr yn ei chynllun busnes blynyddol.

Ym mis Hydref 2023, mewn **diweddariad ar sefyllfa ariannol Llywodraeth Cymru**, cyhoeddodd Rebecca Evans AS, y Gweinidog Cyllid a Llywodraeth Leol, £125 miliwn o gyllid pellach i Drafnidiaeth Cymru. Mae'r cyllid hwn i "ddiogelu gwasanaethau i deithwyr a pharhau â'r rhaglen drawsnewid sydd ar y gweill ar hyn o bryd".

Caiff y gofyniad ar gyfer cyllido ychwanegol **ei briodoli** i fethiant i gynyddu refeniw teithwyr fel y rhagwelwyd pan ddyfarnwyd y fasnachfaint, er gwaetha'r ffaith bod **nifer y teithwyr wedi dychwelyd i lefelau cyn Covid**.

Ym mis Ionawr 2024 wrth graffu ar gyllideb Llywodraeth Cymru ar gyfer 2024-25, dywedodd Julie James AS, y Gweinidog Newid Hinsawdd, **wrth y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith** pe na bai cyllid ychwanegol ar gael, byddai gostyngiad sylweddol, os nad gostyngiad llwyr, i wasanaethau ar rai llinellau. Pwysleisiwyd hefyd yr heriau o fod yn gyfrifol am reilffyrdd yng Nghymru gan **Lee Waters AS, y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ar y pryd, a ddywedodd wrth y Pwyllgor** fod cymryd cyfrifoldeb am reilffyrdd yn atebolrwydd enfawr.

Roedd cyllideb Llywodraeth Cymru 2024-25 **yn cynnwys £110.8m yn fwy ar gyfer gwasanaethau rheilffordd** na'r disgwyl, o'i gymharu â'r ffigur dangosol ar gyfer 2024-25 a oedd wedi'i gynnwys yng Nghyllideb Derfynol 2023-24.

Rheoleiddio prisiau

Mae'r swm y mae teithwyr yn ei dalu am deithiau rheilffordd yn amrywio yn ôl ardal, yn ôl gweithredwr trenau, ac yn ôl y math o docynnau. **Mae rhai tocynnau yn cael eu rheoleiddio, ond nid yw rhai eraill yn cael eu rheoleiddio.** Gall hyn fod yn ddrwslyd i deithwyr, yn ogystal â'r ystod eang o opsiynau tocynnau a phrisiau sydd ar gael mewn gorsafoedd ac ar-lein.

Er mwyn deall anghenion a barn y cyhoedd yn well ar system brisiau tocynnau newydd, gwnaeth y **Rail Delivery Group (RDG)**, mewn cydweithrediad â'r corff gwarchod diwydiant Transport Focus, gynnal **ymgyngoriad cyhoeddus yn 2018**. Y flwyddyn ganlynol cyhoeddodd RDG ei gynig **Easier Fares for All** yn nodi prisiau symlach, amddiffyniad i ddefnyddwyr a gwell hyblygrwydd fel canlyniadau buddiol i deithwyr. Mae'r cynigion hyn ar gyfer strwythur prisiau newydd wedi'u hymgorffori, i raddau, yng **ngyhynlluniau Llywodraeth y DU ar gyfer diwygio'r rheilffyrdd** (gweler **adran 5 am fwy o fanylion**).

Ar hyn o bryd, mae ychydig llai na hanner y prisiau yng Nghymru yn cael eu rheoleiddio gan Lywodraeth Cymru. Mae tocynnau a reoleiddir yn cynnwys tocynnau tymor a ddefnyddir gan gymudwyr rheolaidd, rhai tocynnau dwy ffordd pellter hir nad ydynt yn ystod oriau brig, a rhai tocynnau ar unrhyw adeg.

Yn 2024, **gosododd Llywodraeth Cymru derfyn o 4.9 y cant** ar brisiau a reoleiddir (**yr un fath ag yn Lloegr**). Mae hyn yn golygu mai dim ond hyd at 4.9 y cant ychwanegol y gall Trafnidiaeth Cymru godi tâl ar deithwyr o fis Mawrth 2024 ar gyfer mathau o docynnau a reoleiddir. Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi **herio Trafnidiaeth Cymru i ddatblygu dull creadigol o gynyddu prisiau tocynnau trên** yn seiliedig ar y defnydd o lwybrau neu fath o deithiwr.

Yn wahanol i brisiau tocynnau a reoleiddir, nid yw gweithredwyr trenau wedi'u cyfyngu gan unrhyw derfyn o'r fath mewn perthynas â chynnydd prisiau ar gyfer mathau o docynnau heb eu rheoleiddio. Mae tocynnau pellter hir ar unrhyw adeg, ymlaen llaw, a thocynnau dosbarth cyntaf ymhlith y rhai nad ydynt wedi'u rheoleiddio.

3. Seilwaith y rheilffyrdd

Mae cyfuniad o sefydliadau preifat a chyhoeddus yn gyfrifol am wahanol agweddau ar y rheilffordd ym Mhrydain Fawr.

Diffinnir seilwaith rheilffyrdd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd fel yr asedau sefydlog a ddefnyddir ar gyfer gweithredu'r rheilffordd gan gynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i, tir, adeiladau, trac ac offer signalau.

Er bod y system reilffyrdd yn ei chyfanrwydd yn faes a ddargedwir yn bennaf, mae gan Lywodraeth Cymru bwerau gweithredol a ddatganolwyd o dan Ddeddfau Seneddol y DU ar gyfer caffael a rheoli masnachfaint rheilffyrdd fel y nodwyd yn gynt yn y canllaw hwn. Fodd bynnag, Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am seilwaith rheilffyrdd a chynllunio a chyflawni'r seilwaith. Mae gan Lywodraeth Cymru bwerau i fuddsoddi mewn seilwaith rheilffyrdd, ond nid yw'n cael dyraniad grant bloc. Yn gyffredinol, mae'r buddsoddiad hwn yn cael ei ariannu gan San Steffan.

Yr unig eithriad i hyn yng Nghymru yw **Llinellau Craidd y Cymoedd**, a **drosglwyddwyd i berchnogaeth Llywodraeth Cymru** yn 2020. Trwy Trafnidiaeth Cymru, mae'r seilwaith yn cael ei brydlesu i **Amey Infrastructure Wales Limited (AIW)**. AIW sy'n gyfrifol am y gwaith **gweithredu, cynnal a chadw, adnewyddu ac ailosod seilwaith** ar Linellau Craidd y Cymoedd, gan gynnwys yr gwaith uwchraddio sydd ei angen fel rhan o brosiect Metro De Cymru.

Network Rail yng Nghymru

Network Rail yw perchennog a rheolwr mwyafrif seilwaith y rheilffyrdd ym Mhrydain. Mae perchennog y seilwaith yn gyfrifol am reoli, cynnal a chadw ac ailosod y trac, offer signalau, twneli, pontydd, a rhai gorsafoedd.

Fel sefydliad sector cyhoeddus, **mae Network Rail yn cael ei ariannu'n bennaf gan Lywodraethau'r DU a'r Alban**. Daw tua 70 y cant o gyllid Network Rail o grantiau'r llywodraeth, gyda'r cyllid sy'n weddill yn dod o **ffioedd trac ac incwm eiddo**.

Mae'r system rheilffyrdd hefyd yn fater a gedwir yn ôl yn yr Alban, felly ni all Senedd yr Alban newid y fframwaith statudol ar gyfer rheilffyrdd. Fodd bynnag, cafodd y strategaeth rheilffordd a'r cyllid eu **trosglwyddo i Weinidogion yr Alban** drwy **Ddeddf Rheilffyrdd 2005**. Nid yw Llywodraeth Cymru yn cyfrannu'n ariannol at Network Rail gan nad yw seilwaith y rheilffyrdd, ac eithrio Llinellau Craidd y Cymoedd, wedi'i ddatganoli ar hyn o bryd.

Cyflwynodd Network Rail **'llwybrau' rhanbarthol yn 2011** yn wreiddiol, gan gynnwys llwybr Cymru, fel rhan o broses o 'ddatganoli' mewnol o reolaeth o fewn y mudiad.

Yn 2019, **creodd Network Rail bum rhanbarth, a oedd yn cynnwys 14 'llwybr'** i gyd. Mae pob rhanbarth yn cael ei arwain gan reolwr gyfarwyddwr gyda chyllideb a ddyrennir a chyfrifoldeb dros gefnogi'r llwybrau yn eu hardal. Mae rhanbarth Cymru a'r Gorllewin yn cynnwys **llwybr Cymru**.

Mae pob llwybr yn cael ei redeg yn lleol ac mae'n gyfrifol am weithrediadau, cynnal a chadw a mân adnewyddu, gan gynnwys perfformiad trenau o ddydd i ddydd a'r berthynas â'u cwmnïau gweithredu trenau lleol. Fodd bynnag, mae prosiectau gwella mawr yng Nghymru a Lloegr yn cael eu penderfynu a'u hariannu ar wahân gan Lywodraeth y DU (gweler isod).

Ffigur 3: Map o'r rhwydwaith rheilffyrdd yn ôl rheolwr seilwaith



Ffynhonnell: Ymchwil y Senedd gyda data gan **Network Rail** a **TrC**

Cylch cynllunio seilwaith y rheilffyrdd

Mae'r cylch cynllunio rheilffyrdd yn cyfeirio at gynllunio gwasanaethau a seilwaith rheilffyrdd yn y tymor hir yn unol â'r galw a ragwelir, anghenion teithwyr yn esblygu, a newidiadau systemig sy'n ofynnol yn y dyfodol.

Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn rheoleiddio gweithgareddau Network Rail mewn perthynas â'i phroses gynllunio hirdymor orfodol ar gyfer gweithrediadau, cymorth, cynnal ac adnewyddu. Yn y cyd-destun hwn, **mae 'hirdymor' yn cyfeirio at gynllunio hyd at 30 mlynedd i ddod.**

Mae cynllunio tymor byrrach ar gyfer rheilffyrdd wedi'i nodi mewn cynlluniau busnes strategol pum mlynedd a ddatblygwyd gan Network Rail. Mae'r cyfnodau cynllunio pum mlynedd hyn yn cael eu galw'n Gyfnodau Rheoli. Yn cyd-fynd â dechrau a diwedd y flwyddyn ariannol, **bydd Cyfnod Rheoli 7 yn dechrau ar 1 Ebrill 2024 ac yn rhedeg tan 31 Mawrth 2029.**

Cyn pob cyfnod rheoli, mae'r Adran Drafnidiaeth yn cyhoeddi **datganiad allbwn lefel uchel (HLOS) a datganiad o'r cronfeydd sydd ar gael (SOFA)**. Mae'r HLOS yn nodi'r hyn y mae Llywodraeth y DU am i Network Rail ei gyflawni yn ystod y Cyfnod Rheoli o ran gweithrediadau, cymorth, cynnal ac adnewyddu. Mae'r SOFA yn nodi faint o gyllid y mae Llywodraeth y DU yn ei ddarparu i Network Rail yn ystod y cyfnod hwn.

Mewn cyfnodau rheoli yn y gorffennol, mae'r HLOS a SoFA wedi mynd i'r afael â gweithrediadau, cynnal ac adnewyddu'r rhwydwaith, a hefyd prosiectau gwella mawr a nodwyd gan yr Ysgrifennydd Gwladol. Fodd bynnag, ers cyfnod rheoli 6 (2019-2024) ymdriniwyd â gwelliannau ar wahân trwy'r **Biblinell Gwelliannau Rhwydwaith Rheilffyrdd.**

Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn defnyddio'r manylion a ddarperir yn y HLOS a SoFA i ddwyn Network Rail i gyfrif yn ystod ei **phroses adolygu cyfnodol**. Mae'r broses adolygu cyfnodol yn pennu'r hyn y mae'n rhaid i Network Rail ei gyflawni ym mhob cyfnod rheoli, ac mae'n cael ei chynnal bob pum mlynedd cyn dechrau cyfnod rheoli newydd.

Ym mis Hydref 2023, cyhoeddodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yr adroddiad adolygu cyfnodol diweddaraf ar gyfer **rhanbarth Cymru a'r Gorllewin.**

Cyllid gweithrediadau, cymorth, cynnal ac adnewyddu (OSMR)

Mae Network Rail yn disgrifio cyfnod rheoli 7 fel fframwaith cenedlaethol, fodd bynnag, mae gan bob rhanbarth ei gynllun a'i gyllideb ei hun hefyd. Mae'r **cynllun cyfnod rheoli 7 rhanbarthol ar gyfer Cymru a'r Gorllewin** yn rhoi manylion am y strategaeth, y canlyniadau, y cyllid, a'r risgiau dros y pum mlynedd nesaf.

Mae **£44.1bn o gyllid ar gael yn genedlaethol** ar gyfer cyfnod rheoli 7. Mae

cyfanswm o **£5.2bn wedi'i ddyrannu i ranbarth Cymru a'r Gorllewin ar gyfer gweithrediadau, cymorth, cynnal ac adnewyddu**, £1.9bn ohono ar gyfer llwybr Cymru a'r Gororau. Dywed Network Rail y bydd y cyllid hwn yn cael ei ddefnyddio i wella perfformiad ac i wneud y rheilffordd yn fwy cynaliadwy.

Cododd James Price, Prif Swyddog Gweithredol Trafnidiaeth Cymru, bryderon am effaith llai o gyllid gweithrediadau, cymorth, cynnal ac adnewyddu gan Network Rail mewn cyfarfod o'r **Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith ym mis Tachwedd 2023**. Dywedodd:

Infrastructure funding is really important. For Network Rail in next control period, the funding is reducing. Our increased reliability of our new fleet will just about compensate for that reduction in reliability of the network, if that makes sense, so the passengers shouldn't see a reduction in quality of service, but if Network Rail's service didn't deteriorate, or in fact increased, the passenger would see a massively improved reliability curve.

Gwnaeth Lee Waters AS, y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ar y pryd, hefyd **feirniadu cyllid cyfnod rheoli 7** ar gyfer llwybr Cymru a'r Gororau. Awgrymodd:

The effect of this will be a managed decline of the railway in Wales... It will take the rail network 10-15 years to recover from this set-back.

Gwariant ar welliannau

Mae gwariant ar welliannau yn ychwanegol at y gwariant gweithrediadau, cymorth, cynnal ac adnewyddu sydd ei angen i gynnal gallu a dibynadwyedd presennol y rhwydwaith.

Cafodd dull newydd o wario ar welliannau ei weithredu gan yr Adran Drafnidiaeth ym mis Mawrth 2018. Mae'r **Biblinell Gwelliannau Rhwydwaith Rheilffyrdd yn rhaglen fuddsoddi dreigl â phum cam** ar wahân i'r cylch cyllido pum mlynedd sy'n cyd-fynd â'r cyfnodau rheoli.

Ym mis Gorffennaf 2021 beirniadodd Pwyllgor Materion Cymreig Tŷ'r Cyffredin y Biblinell Gwelliannau Rhwydwaith Rheilffyrdd fel proses sy'n **rhy araf ac sy'n rhwystro'r broses o werthuso cynigion seilwaith, yn hytrach na helpu**. Galwodd am ddiwygio'r Biblinell Gwelliannau Rhwydwaith Rheilffyrdd i gyflymu prosiectau rheilffyrdd Cymru.

Mae piblinell o brosiectau hefyd wedi'i datblygu gan Fwrdd Rheilffyrdd Cymru pe bai cyllid pellach ar gael (gweler isod am ragor o wybodaeth am ddatblygiad Bwrdd Rheilffyrdd Cymru)

Rhaglen Rheilffyrdd Digidol

Yn 2018, cyhoeddodd Network Rail, ynghyd ag ystod o randdeiliaid yn y diwydiant, strategaeth 15 mlynedd yn manylu ar sut y byddai'r **Rhaglen Rheilffyrdd Digidol** yn cael ei chyflwyno. Mae'r Rhaglen Rheilffyrdd Digidol yn canolbwyntio ar ddefnyddio a mabwysiadu technoleg i gefnogi gweithrediadau rheilffyrdd, gwella profiad teithwyr, a lleihau costau gweithredu.

Un o'r mentrau cyntaf i'w darparu drwy'r rhaglen hon oedd system rheoli traffig newydd ar gyfer de Cymru sy'n darparu **gwell data amser real i'r rhai sy'n rhoi signalau** ar gyfer dros 300 o drenau y dydd.

Mae dyheadau tymor hir y rhaglen tua diwedd cyfnod rheoli 7 (2027 ymlaen) yn rhagweld y bydd arloesedd technolegol ac atebion digidol yn cael eu mabwysiadu a'u gweithredu'n amlach ac yn gyflymach.

Monitro perfformiad

Fel y corff rheoleiddio ar gyfer y sector rheilffyrdd **mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn gyfrifol am fonitro perfformiad Network Rail**. Caiff perfformiad ei fesur yn barhaus yn erbyn targedau ar gyfer ffioedd mynediad trac, rhwymedigaethau trwydded rhwydwaith, a rhagolygon ei gynllun busnes ei hun. Ymhlith y meysydd Network Rail y mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn craffu arnynt mae effeithlonrwydd, perfformiad gwasanaethau trên, ymgysylltu â rhanddeiliaid, a chostau.

Ym mis Gorffennaf 2023 cyhoeddodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ei **asesiad blynyddol o Network Rail ar gyfer mis Ebrill 2022 hyd at fis Mawrth 2023**.

Amlygodd nifer o faterion gan gynnwys prydlondeb a dibynadwyedd trenau, ymdrin â digwyddiadau'n effeithiol, a gwaith adnewyddu a gynlluniwyd nad yw'n cael ei gyflawni ar lefel genedlaethol. Mae **Adran 7 yr adroddiad** yn edrych ar berfformiad rhanbarth Cymru a'r Gorllewin.

Yn fwy diweddar, ym mis Tachwedd 2023, **lansiodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ymchwiliad** i brydlondeb a dibynadwyedd gwael yn rhanbarth Cymru a'r Gorllewin.

4. Gwasanaethau cludo llwythi

Mae gwasanaethau cludo llwythi rheilffordd yn cael eu gweithredu gan gwmnïau gweithredu cludo llwythi preifat drwy **gytundebau mynediad trac** gyda rheolwr y seilwaith reilffyrdd (h.y. Network Rail a/neu Amey Infrastructure Wales Limited).

Yn ôl y RDG, mae cludo llwythi ar reilffyrdd yn ddewis amgen ecogyfeillgar yn lle defnyddio'r ffyrdd. Mae'n amcangyfrif **bod allyriadau carbon yn cael eu torri 76 y cant ar gyfer pob tunnell o nwyddau sy'n cael eu symud ar reilffyrdd** o'i gymharu â'r ffordd. Er gwaethaf y manteision amgylcheddol, dim ond **7 y cant o gyfanswm llwythi'r DU** a gafodd ei gludo ar y trên yn 2022. Cafodd ychydig yn llai o **llwythi eu symud ar y rheilffordd yng Nghymru (5.9 y cant am yr un cyfnod)**.

Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn llunio bwletinâu chwarterol ar gyfer **defnydd a pherfformiad cludo llwythi ar y rheilffordd** ar gyfer y sector yn y Deyrnas Unedig. **Rhwng mis Gorffennaf a mis Medi 2023**, codwyd 17.5 miliwn tunnell o llwythi a chofnodwyd 4.11 biliwn cilomedr tunnell net. Mae cilometrau tunnell net yn cyfrif am bwysau net llwythi a'r pellter y cawsant eu cario.

Mae **cynllun Dyfodol Cludo Llwythi Llywodraeth y DU** (2022) yn amlinellu nodau i ddatblygu sector cludo llwythi sy'n gost-effeithiol, yn ddibynadwy, yn wydn, yn amgylcheddol gynaliadwy ac yn cael ei werthfawrogi gan gymdeithas. Ym mis Rhagfyr 2023, cyhoeddodd Llywodraeth y DU darged newydd ar gyfer **cyynydd o 75 y cant mewn llwythi ar y rheilffordd yn y DU erbyn 2050**. Er nad yw cludo llwythi a logisteg wedi'u datganoli, mae **cynllun cyflawni cenedlaethol Llywodraeth Cymru ar gyfer trafniadaeth** yn ymrwmo i ddatblygu Cynllun Cludo Llwythi a Logisteg ar gyfer Cymru.

Pwy yw pwy ym maes cludo llwythi?

Mae cwmnïau cludo llwythi dan berchnogaeth breifat yn gweithredu trwy drwyddedau a chytundebau mynediad trac. **Mae Rheoliadau Rheilffyrdd (Trwyddedu Ymgymeriadau Rheilffordd) 2005** (fel y'u diwygiwyd) ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr gwasanaethau teithwyr a chludo llwythi wneud cais i'r **Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd am drwydded i redeg trenau ar y rhwydwaith**.

Cyhoeddir cytundebau mynediad trac gan y rheolwr seilwaith ar gyfer y rheilffordd y mae'r gweithredwr cludo llwythi eisiau rhedeg gwasanaethau arni.

Mae cwmnïau gweithredu cludo llwythi yn cynnwys Colas Rail, DB Cargo UK, Direct Rail Services, Freightliner, a GB Railfreight.

Y **Rail Freight Group (RFG), yw'r corff sy'n cynrychioli'r sector** yn y Deyrnas Unedig. Ei nod yw cynyddu faint o lwythi sy'n cael eu cludo ar y rheilffordd drwy hyrwyddo cludo llwythi ar reilffyrdd, dylanwadu ar bolisi a chefnogi aelodau. Yn ogystal â chwmnïau gweithredu cludo llwythi, **mae aelodau'r RFG hefyd yn cynnwys sefydliadau eraill sydd â diddordeb mewn cludo llwythi ar reilffyrdd** megis porthladdoedd, cyflenwyr, datblygwyr eiddo, a chwmnïau logisteg.

Pa lwythi sy'n cael eu cludo ar reilffyrdd?

Dur, agregau a phren yw'r **cynhyrchion mwyaf cyffredin i'w cludo ar drenau** yng Nghymru. Yn seiliedig ar wybodaeth y mae'r RFG wedi'i darparu i Ymchwil y Senedd, Prif Linell De Cymru, llinell y Gororau, a changhennau oddi ar brif linell de Cymru yw'r llinellau rheilffordd cludo llwythi prysuraf sy'n gwasanaethu cwsmeriaid a therfynellau, gan gynnwys:

- TATA Steel yn Llanwern, Port Talbot a Throstre;
- Celsa Steel;
- Associated British Ports yn Nociâu Casnewydd, Dociau Caerdydd, Dociau'r Barri, a Harbwr Port Talbot;
- Terfynell olew Robeston; a
- Chwarel Machen.

Ailagorodd iard cludo llwythi Cyffordd Llandudno ym mis Gorffennaf 2022 i gario llechi o Gymru i Luton, Lloegr.

5. Dyfodol Rheilffyrdd yng Nghymru

Diwygio rheilffyrdd ar draws Prydain

Cafodd **Adolygiad Williams o reilffyrdd** ei lansio yn 2018 i archwilio'r diwydiant rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr gan gynnwys darparu gwasanaethau i deithwyr. Yn dilyn hyn, cyhoeddodd Llywodraeth y DU Bapur Gwyn, **Great British Railways: Williams-Shapps Plan for Rail'** (2021). Nododd y Papur Gwyn faterion allweddol gyda strwythur y rhwydwaith rheilffyrdd, datgysylltiad rhwng y system a'i chwsmeriaid, ac anallu i addasu.

Gwnaeth nifer o gynigion, a'r mwyaf arwyddocaol o'r rhain oedd creu sefydliad cyhoeddus newydd i fod yn berchen ar seilwaith rheilffyrdd a'i reoli, rheoli gwasanaethau, penderfynu ar brisiau a gosod amserlenni. Er bod gwasanaethau a seilwaith yn cael eu rheoli ar wahân ar hyn o bryd, byddai'r cynigion yn dod â hwy at ei gilydd.

Byddai hyn yn dod â threfniadau breinio cyfredol i ben, ac yn symud i ddull consesiwn sy'n seiliedig ar ffioedd – **fel yr amlinellwyd yn gynharach yn y briff hwn** cafodd y newid hwn ei gyflymu i bob pwrpas trwy'r cytundebau brys a roddwyd ar waith o ganlyniad i'r pandemig.

Gwnaeth y cynllun gynnig "meddwl arweiniol" canolog newydd – Great British Railways (GBR) – i integreiddio'r gwaith o gynllunio gwasanaethau a seilwaith. Dywedodd y byddai awdurdodau datganoledig yn parhau i arfer y pwerau presennol, a byddai cytundeb cydweithio newydd yn cael ei archwilio rhwng Trafnidiaeth Cymru a GBR.

Nododd Lee Waters AS, y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ar y pryd, fod Llywodraeth Cymru o'r farn **y dylai GBR fod yn gorff o gyrrff cyfartal lle mae gwledydd datganoledig yn bartneriaid** wrth ddatblygu'r rheilffordd. Gwnaeth Llyfrgell Tŷ'r Cyffredin **gyhoeddi papur ymchwil** yn 2022 yn trafod y cynlluniau hyn ar gyfer diwygio rheilffyrdd yn fwy manwl.

Hyd yn hyn, mae tîm pontio wedi'i sefydlu i ddatblygu GBR a goruchwyllo trosglwyddo Network Rail i'r corff cyhoeddus newydd hwn, a elwir yn Gorff Rheilffyrdd Integredig. Gwnaeth Tîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr **grynhai rôl y Corff Rheilffyrdd Integredig yn ei gylchlythyr ym mis Chwefror 2024**. Mae'r amserlen ar gyfer y pontio hwn yn parhau i fod yn aneglur gan fod **angen newid deddfwriaethol** i greu'r corff cyhoeddus newydd hwn a'r trefniadau eraill a gynlluniwyd.

I ddechrau, cynigiwyd **Bil Trafnidiaeth** gan Lywodraeth y DU yn Araith y Frenhines ym mis Mai 2022. Fodd bynnag, cafodd hyn ei ohirio ac yna ei dynnu'n ôl yn ddiweddarach yn 2022. Cyhoeddwyd **Bil Diwygio Rheilffyrdd Drafft** ym mis Chwefror 2024 ar gyfer craffu cyn deddfu gan Dŷ'r Cyffredin. Mae'n anhebygol y bydd y Bil yn mynd ymhellach na hyn cyn etholiad cyffredinol nesaf y DU.

Er bod angen newidiadau i ddeddfwriaeth i ddiwygio'r trefniadau ar gyfer pwy yw'r awdurdod masnachfreino ffurfiol, mae **sawl agwedd ar y Cynllun Rheilffyrdd y gellir eu gweithredu** gan yr Adran Drafndiaeth, Network Rail, a Thîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr **heb ddeddfwriaeth newydd**. Mae hyn yn cynnwys cyflwyno tocynnau hyblyg, diwygio'r gweithlu, a mesurau effeithlonrwydd eraill. Mae mesurau **talw wrth fynd** a **chynlluniau peilot prisiau symlach** ar y gweill ar hyn o bryd.

Galw am ddatganoli seilwaith rheilffyrdd

Mae Llywodraeth Cymru wedi galw ers tro am i seilwaith y rheilffyrdd gael ei ddatganoli'n llawn. Mae'n awgrymu **tanfuddsoddi cymharol rhwng £2.9bn ac £8bn rhwng 2001 a 2029** o ran gwelliannau i seilwaith rheilffyrdd Cymru gan Lywodraeth y DU. Mae hyn yn seiliedig ar gyfrifiadau ar sail maint y boblogaeth a dyraniadau hyd llwybrau yng Nghymru. Yn '**Rheilffordd i Gymru**' (2019), mae Llywodraeth Cymru yn dadlau mai'r "setliad datganoli amherffaith hwn sydd wrth wraidd llawer o'r problemau sy'n gysylltiedig â'n rheilffordd".

Mae cam-alinio cyfrifoldebau am wasanaethau teithwyr a seilwaith hefyd wedi'i nodi fel rhywbeth problemus gan **Ganolfan Llywodraethiant Cymru ym Mhrifysgol Caerdydd**. Cynigiodd Pwyllgor Materion Cymreig Tŷ'r Cyffredin yn 2021 y dylid datblygu **Bwrdd Rheilffyrdd Cymru** i hyrwyddo cydweithio rhwng sefydliadau rheilffyrdd a Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU.

Mae **Bwrdd Rheilffyrdd Cymru** yn cynnwys uwch gynrychiolwyr lefel cyfarwyddwr o Lywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru, yr Adran Drafndiaeth, Network Rail a Thîm Pontio Rheilffyrdd Prydain Fawr. Mae wedi **cytuno ar gyfres o flaenoriaethau ar y cyd â Llywodraeth Cymru a'r Adran Drafndiaeth** gan gynnwys uwchraddio a gwella gwasanaethau yng ngogledd Cymru.

Ym mis Ionawr 2024, **cyhoeddodd is-grŵp trafndiaeth y Comisiwn Annibynnol ar Ddyfodol Cyfansoddiadol Cymru ei adroddiad terfynol**. Beirniadodd hyn y trefniadau presennol ac awgrymodd mai'r dull mwyaf effeithiol o gywiro materion fyddai:

... datganoli seilwaith rheilffyrdd gyda chynnydd sylfaenol i wneud iawn am danfuddsoddi hanesyddol ynghyd â chyfran o fuddsoddiad Barnett yn Lloegr yn y dyfodol.

Ailadroddodd Lee Waters AS, y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ar y pryd, yr alwad am ddatganoli seilwaith rheilffyrdd yn llawn yn ystod **Cyfarfod Llawn ym mis Chwefror 2024**:

Yn y pen draw, hoffem weld pwerau a chyllid rheilffyrdd yn cael eu datganoli'n llawn, fel yr argymhellodd comisiwn McAllister-Williams. Ond fel mesur interim, rydym am i Gymru gael yr hyn sydd gan yr Alban, sef ei rhanbarth ei hun o fewn Network Rail, fel y gallwn nodi'r blaenoriaethau ar gyfer ble caiff buddsoddiad ei wneud.

Yn dilyn ei **ymchwiliad ar y mater**, awgrymodd Pwyllgor Materion Cymreig Tŷ'r Cyffredin y **byddai manteision datganoli seilwaith rheilffyrdd yn cael eu gorbwyso gan yr anafteision** yn sgil atebolrwydd ychwanegol a cholli arbedion maint o dan y trefniadau presennol. Yn hytrach, argymhellodd y dylid negodi trefniadau newydd rhwng Great British Railways a Trafnidiaeth Cymru drwy Fwrdd Rheilffyrdd Cymru i gefnogi'r gwaith o wella seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru.

Nid yw'r **Bil Diwygio Rheilffyrdd Drafft** a gyhoeddwyd gan Lywodraeth y DU ar gyfer craffu cyn deddfu ym mis Chwefror 2024 yn newid y setliad datganoli ar gyfer rheilffyrdd yng Nghymru.

Comisiynau Trafnidiaeth

Yn 2019, sefydlodd Llywodraeth Cymru **Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru** i ystyried atebion amgen ar gyfer lliniaru tagfeydd ar yr M4 o amgylch Casnewydd yn dilyn **canslo ffordd liniaru'r M4**.

Cyhoeddodd y Comisiwn, dan gadeiryddiaeth yr Arglwydd Burns, ei **argymhellion terfynol** ym mis Tachwedd 2020. Argymhellodd "rwydwaith o ddewisiadau amgen", **sy'n canolbwyntio ar drafnidiaeth gyhoeddus, i'w gyflwyno drwy bum pecyn**:

- Seilwaith
- Polisiâu rhwydwaith
- Newid ymddygiad
- Llywodraethiant
- Defnydd tir a chynllunio

Mae **blaenoriaethu cyllid a darparu gwasanaethau rheilffordd** gan Lywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru, a Network Rail yn cael eu hargymell gan y Comisiwn gan

ei fod yn ystyried bod rheilffyrdd yn hollbwysig i rwydwaith trafndiaeth effeithiol.

Argymhellodd Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru hefyd y dylid **creu gorsafoedd newydd** ar hyd Prif Linell De Cymru. **Fel yr amlinellir yn y briff hwn** mae mwyafrif y seilwaith rheilffyrdd, gan gynnwys datblygu gorsafoedd newydd, yn **cael ei ariannu gan Lywodraeth y DU a'i reoli gan Network Rail**. Mae Llywodraeth Cymru wedi gwneud cais yn y gorffennol i'r Gronfa Gorsafoedd Newydd ac wedi **cyd-fuddsoddi ochr yn ochr â'r sector preifat** mewn gwelliannau i'r seilwaith rheilffyrdd.

Cafodd **Uned Cyflenwi Burns**, a ariannwyd gan Trafnidiaeth Cymru, ei chreu ym mis Ionawr 2021 i weithredu'r argymhellion a wnaed gan Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru. Mae ei **adroddiad blynyddol ar gyfer 2022-23 yn amlinellu amserlen** o'r gwaith y bydd yr uned yn ei gyflawni rhwng 2021 a 2029. Gwnaeth Trafnidiaeth Cymru **ymgyngori ar gynigion ar gyfer gorsafoedd newydd** ar Brif Linell De Cymru, fel yr argymhellwyd gan Gomisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, yn ystod hydref 2023. Mae'n gwneud yn glir y **byddai angen sicrhau bod cyllid ar gael gan Lywodraeth y DU** er mwyn cyflawni'r rhain.

Sefydlwyd comisiwn tebyg, a gadeiriwyd hefyd gan yr Arglwydd Burns, yn 2022 i **adolygu trafndiaeth yng ngogledd Cymru**. Gwnaeth **Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru** gyhoeddi ei **adroddiad terfynol** ar gyfer gwella atebion trafndiaeth ym mis Rhagfyr 2023. Er mwyn parhau â'r gwaith hwn ac i weithredu argymhellion a wnaed gan y Comisiwn, mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi y bydd **grŵp cyflenwi rhanbarthol Gogledd Cymru** yn cael ei greu.

HS2 a Chymru

Mae **HS2** yn brosiect gan Lywodraeth y DU i adeiladu rheilffordd cyflym di-garbon rhwng Llundain a Birmingham. I ddechrau, cynlluniwyd i'r llinell redeg i Crewe, ac awgrymodd Llywodraeth y DU y byddai hyn yn **gwella cysylltiadau ac amseroedd teithio** i ogledd Cymru. Yn wahanol i'r Alban a Gogledd Iwerddon, nid yw seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru yn faes sydd wedi'i ddatganoli. Mae Llywodraeth y DU hefyd wedi dosbarthu HS2 fel prosiect i Gymru a Lloegr. Felly **nid oes gan Gymru hawl i gyllid canlyniadol Barnett** yn wahanol i'r gwledydd datganoledig eraill.

Cododd **Geraint Davies AS, yr Aelod Seneddol dros Orllewin Abertawe, y mater hwn gydag Is-Ysgrifennydd Seneddol yr Alban** ym mis Mawrth 2023. Dywedodd:

Wales has only had 1.5% of rail enhancement investment for the UK for 5% of the population, while Scotland gets 8% for its 8% of the population.

O ganlyniad i hynny, **mae amcangyfrifon wedi awgrymu** y cafodd Cymru ddiffyg ariannol o £5bn. Yn ogystal â hynny, dadleuodd y **Comisiwn Annibynnol ar Ddyfodol Cyfansoddiadol Cymru** fod swm y cyllid **Barnett sydd ar gael ar gyfer prosiectau trafndiaeth datganoledig wedi gostwng** gan fod cyfran uwch o gyllid yr Adran Drafndiaeth wedi cael ei ddefnyddio ar gyfer prosiect HS2.

Ym mis Gorffennaf 2021, cynhaliodd Pwyllgor Materion Cymreig Tŷ'r Cyffredin ymchwiliad i'r **seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru**. Daeth i'r casgliad y dylai prosiect HS2 gael ei ailddosbarthu fel prosiect ar gyfer Lloegr yn unig am y rheswm a ganlyn:

Wales will not benefit in the same way as Scotland and Northern Ireland from Barnett consequentials arising from the HS2 project. This is despite the fact that UK Government's own analysis has concluded that HS2 will produce an economic disbenefit for Wales.

Ym mis Medi 2021 nododd **ymateb Llywodraeth y DU** argymhelliad 15 (i ailddosbarthu HS2 fel prosiect ar gyfer Lloegr yn unig) a dywedodd bod Llywodraeth Cymru wedi cael cynnydd sylweddol yn ei chyllid Barnett oherwydd gwariant Llywodraeth y DU ar HS2.

Ym mis Ebrill a mis Hydref 2023 adleisiodd y Senedd y safbwynt hwn. Cytunodd yn unfrydol y byddai cynnig diwygiedig a gyflwynwyd ym mis Hydref 2023 yn galw ar Lywodraeth y DU "i gefnogi rhaglen gynhwysfawr o fuddsoddi yn rheilffyrdd Cymru a fydd yn cael ei datblygu a'i chymeradwyo gan Fwrdd Rheilffyrdd ar y Cyd rhwng Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru".

Cafodd awgrymiadau y dylai'r prosiect gael ei ailddosbarthu fel prosiect ar gyfer Lloegr yn unig eu cryfhau ymhellach yn dilyn **canslo camau 2a, 2b a HS2 yn y dwyrain**, gan gynnwys cymal Crewe y prosiect - sy'n golygu na fydd gwasanaethau yn teithio i'r gogledd o Birmingham mwyach. Yn flaenorol roedd Llywodraeth y DU yn dadlau y byddai'r **orsaf hwb yn Crewe** yn rhoi mynediad i ogledd Cymru i wasanaethau cyflym iawn. Mae Llywodraeth y Deyrnas Unedig **yn dweud o hyd y bydd y prosiect o fudd i Gymru** drwy gyflawni Cam 1 er gwaethaf canslo'r gwaith hyd at Crewe.

Bydd y cyllid yn cael ei ailgyfeirio i gyflawni prosiectau **Network North** gan gynnwys £1 biliwn ar gyfer **trydaneiddio Prif Linell Gogledd Cymru**. Dywedodd James Price, Prif Swyddog Gweithredol Trafndiaeth Cymru, nad yw'n glir **a fydd £1bn o gyllid yn ddigon i drydaneiddio'r rhwydwaith rheilffyrdd** yn y gogledd gan nad oes gwaith wedi'i wneud eto i ddeall hyn.