

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 15	WRI 15
Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru	North Wales Economic Ambition Board



north wales economic ambition board

bwrdd uchelgais economaidd gogledd cymru

Y Pwyllgor Menter a Busnes
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd CF99 1NA

Ymateb Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru i Ymgynghoriad Y Pwyllgor Menter a Busnes ar y Blaenoriaethau ar gyfer dyfodol Seilwaith y Rheilffyrdd yng Nghymru

Mae Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru ('y Bwrdd') yn gweithio'n glos â Llywodraeth Cymru ac mae'n gorff sy'n cynrychioli chwe Awdurdod Lleol Gogledd Cymru, ynghyd â Chadeiryddion tri Parth Menter Gogledd Cymru, cynrychiolwyr o'r *Mersey Dee Alliance*, y sector academiaidd a'r Sector Preifat drwy Gyngor Busnes Gogledd Cymru. Pwrpas y Bwrdd yw datblygu economi gogledd Cymru ac mae cael gwell cysylltedd yn ganolog er mwyn cyflawni hyn.

Nid yw'r rhwydwaith rheilffyrdd yng ngogledd Cymru wedi gweld llawer o fuddsoddiad dros y degawdau diweddar ac mae ar ei hôl hi wrth gymharu â'r rhwydwaith rheilffyrdd mewn rhannau eraill o'r Deyrnas Gyfunol, yn enwedig wrth ystyried y buddsoddiad cyfredol a'r buddsoddiad sydd wedi'i gynllunio yng ngogledd-orllewin Lloegr. O ganlyniad i hynny, mae rhwydwaith rheilffyrdd gogledd Cymru yn methu â chyflwyno gwasanaeth sy'n bodloni gofynion cyfredol y farchnad; mae'n gweithredu fel rhwystr i ddatblygiad economaidd ar y ddwy ochr i'r ffin ac yn cyfrannu at dagfeydd cynyddol ar rwydwaith ffyrdd trawsffiniol sydd dan bwysau aruthrol yn barod. Nid yw'r rheilffordd sydd ar gael yn medru cystadlu â'r ffordd ac mae'n methu ag annog pobl i ddefnyddio cludiant cyhoeddus yn hytrach na cludiant preifat. Ni all y sefyllfa hon barhau fel hyn. I symblu potensial economaidd llawn y rhanbarth cyfan mae'n rhaid i'r rhwydwaith rheilffyrdd gyflwyno gwasanaethau sy'n fwy cyflym ac aml a chynnig mwy o gapasiti er mwyn dod yn opsiwn cludiant deniadol. Rhaid i'r rheilffyrdd gynnig gwell gwasanaethau sy'n gwella cysylltiadau â lleoliadau allweddol sydd o bwys i economi gogledd Cymru, yn cynnwys y pyrth rhyngwladol ym meysydd awyr Manceinion, Lerpwl a Birmingham. I gyflawni hyn, rydym angen pecyn eang o fuddsoddiadau, yn cynnwys trydaneiddio'r rhwydwaith fel rhan greiddiol o'r dasg o drawsnewid ein rhwydwaith.

Dyma sylwadau'r Bwrdd ar y pynciau a nodwyd yn y briff Ymgynghori o safbwynt gogledd Cymru:

1. Blaenoriaethau lefel uchel ar gyfer datblygu seilwaith y rheilffyrdd i ddarparu'r capasiti a'r cysylltedd angenrheidiol i gefnogi lles cymdeithasol ac economaidd Cymru

Mae lein rheilffordd gogledd Cymru yn goridor rheilffordd hanfodol sy'n cysylltu Iwerddon, gogledd Cymru a gogledd Lloegr, ynghyd â marchnadoedd allweddol de-ddwyrain Lloegr a chyfandir Ewrop. Mae cael cysylltiadau gwych ledled y rhanbarth, a chyda Llundain a'r cyfandir, yn hanfodol i symblu twf economaidd. I hwyluso hyn, mae angen i'r seilwaith rheilffordd yng ngogledd Cymru weld y gwelliannau a ganlyn:



CYNGOR SIR
YNYS MÔN
ISLE OF ANGLESEY
COUNTY COUNCIL



CYNGOR
Sir Ddinbych
Denbighshire
COUNTY COUNCIL



CYNGOR
Sir y Fflint
Flintshire
COUNTY COUNCIL



wrexham
COUNTY BOROUGH COUNCIL
CYNGOR BWRDEISTREF SIROL
WRECSAM

Gwelliannau i Gyflymder y Lein

Y cyflymder mwyaf ar Brif Lein Gogledd Cymru (PLGC) yw 90 mya, gyda sawl rhan wedi'i chyfyngu i 75mya. Mae bron i holl y stoc cerbydau a ddefnyddir ar PLGC gyflymder mwyaf sy'n uwch na hynny: *Class 221 Super Voyagers* 125 mya, *Class 175* 100 mya a *Class 158* 90 mya. Mae'r cyfyngiadau hyn ar gyflymder y brif lein yn golygu na all potensial ein stoc cerbydau ei ddefnyddio i'r eithaf i ostwng amseroedd siwrne.

Un canlyniad i gyflymder lein cyfyngedig (ac eithrio siwrneiau i Lundain ac oddi yno), yw bod amseroedd siwrneiau i leoliadau allweddol eraill o ogledd Cymru yn rhy faith i fedru cystadlu â dulliau cludiant eraill, e.e. Cyffordd Llandudno – Manceinion (88 milltir) 2 awr 5 munud, Cyffordd Llandudno - Liverpool Central (61 milltir) 1 awr 50 munud, Caergybi – Cyffordd Llandudno (40 milltir) 50 munud. (Cymharwch hyn â Manchester Piccadilly – London Euston 198 milltir 2 awr 9 munud). Er enghraifft, i fod yn fwy cystadleuol, dylai rhai gwasanaethau rhwng Cyffordd Llandudno a Manceinion gael eu cwtdogi i 90 munud.

Cynigir gwneud gwelliannau i gyflymder y lein ar PLGC fel un o'r dewisiadau ar gyfer cyllidwyr yn CP6 a dylai Llywodraeth Cymru gefnogi bod hyn yn cael ei gynnwys yn y Cynllun Diwydiant Cychwynnol (IIP) ac yna ym Manyleb Deilliannau Lefel Uchel (HLOS) Llywodraeth y DG ar gyfer cyfnod cynllunio nesaf y diwydiant rheilffyrdd.

Ar hyn o bryd, mae Network Rail yn tybio y bydd diweddarau signalau yn hwyluso cyflymderau mwyaf o 100mya ar rannau o'r trac. Bydd gan drenau newydd ar gyfer masnachfreintiau newydd mewn mannau eraill y gallu i gyrraedd cyflymder mwyaf o 120mya. Mae'r diweddariadau sydd wedi'u cynllunio ar gyfer lein gogledd Cymru yn seiliedig ar drenau heddiw, ac nid ar drenau'r dyfodol, ac mae hyn yn cyflwyno cyfyngiad ar ddatblygiadau yn y dyfodol.

Cynyddu Capasiti

Mae angen cael mwy o gapasiti i deithwyr ar drenau a mwy o gapasiti ar yr adeg iawn i fodloni galw teithwyr ar gyfnodau brig. Mae'r lefelau cyfredol o orlenwi ar wasanaethau brig yn atal ac yn llethu'r galw, yn enwedig ar y gwasanaeth Llandudno – Manchester Piccadilly. Bydd cael trenau cyflymach yn cynyddu'r galw hwn ymhellach ac felly mae angen mwy o stoc cerbydau i leihau gorlenwi.

Byddai'r gwaith uwchraddio signalau arfaethedig (ac ymrwymedig) ar hyd PLGC yn caniatáu i fwy o drenau redeg gan gynyddu capasiti, felly mae'n siomedig bod Cam 1 y gwaith uwchraddio signalau sydd wedi'i gynllunio ar gyfer rhan o PLGC wedi'i oedi, o bosib hyd 2019. Rhaid i Lywodraeth Cymru, drwy ei berthynas â Network Rail, sicrhau nad oes unrhyw oedi pellach a bod buddion y gwaith signalau yn cael eu cyflawni cyn gynted ag y bo modd. Rhaid i Gam 2 y gwaith uwchraddio signalau rhwng Llandudno a Chaergybi barhau ar amser er mwyn cwblhau yn CP6.

Ni ellir manteisio i'r eithaf ar y gwaith uwchraddio signalau hyd oni y gwneir gwaith i wella cyflymder y lein yn ogystal. Mae hyn yn ychwanegu at bwysigrwydd cynnwys gwneud gwelliannau i gyflymder y lein yn y HLOS ar gyfer CP6.

Os am gymryd mantais lawn o'r buddsoddiadau hyn a bod mwy o wasanaethau am gael eu rhedeg ar hyd Prif Lein Gogledd Cymru, bydd angen mwy o stoc cerbydau. Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi nodi y bydd yn rhaid cynllunio masnachfaint nesaf Gogledd Cymru a'r Gororau o gwmpas y fflyd gyfredol o oddeutu 128 o drenau. Bydd hyn yn cyfyngu ar y buddion posib a ddaw yn sgil cael mwy o gapasiti ar y rhwydwaith ac yn cyfyngu ar y capasiti i gael gwasanaethau newydd o ogledd Cymru i Lerpwl, Manceinion a'u meysydd awyr. Mae cysylltiad uniongyrchol rhwng buddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd a buddsoddi mewn stoc cerbydau addas ac mae cael un heb y llall yn gostwng effaith y buddsoddiad yn sylweddol. Yn barod, mae Trenau Arriva Cymru wedi'i gyfyngu yn sgil diffyg stoc cerbydau diesel ac mae hyn yn cyfyngu ar eu gallu i ddarparu gwasanaethau ychwanegol. Yn wyneb y galw cynyddol am deithio ar y rheilffyrdd a chyda'r angen am fwy o wasanaethau yng ngogledd Cymru, ni ddylai'r stoc cerbydau fod yn ffactor sy'n cyfyngu.

O ran y stoc cerbydau, mae gan ogledd Cymru ddyhead i ddatblygu'r traffig twristiaeth sy'n cyrraedd ar y rheilffyrdd ac fe ddylid creu manyldeb ar gyfer stoc cerbydau sy'n cynnig Wi-Fi, cyfleusterau da ar gyfer teithio pellteroedd maith (toiledau ac arlwy) a digon o le ar gyfer bagiau. Yn ogystal, bydd hyn yn bodloni anghenion prifysgolion y rhanbarth (Bangor a Glyndŵr), sy'n bryderus am ansawdd gwael y gwasanaethau rheilffordd ar gyfer y rhanbarth sy'n effeithio ar ba mor gystadleuol ydyn nhw wrth geisio denu myfyrwyr a staff academiaidd. Ar ben hyn, mae cael stoc cerbydau o ansawdd da yn hanfodol er mwyn gwneud argraff dda ar bobl fusnes sy'n ystyried buddsoddi yng ngogledd Cymru.

Felly, rhaid i gomisiynydd y fasnachfaint rheilffordd nesaf, sef Llywodraeth Cymru yn ôl pob tebyg (dan ddêl ddatganoli nad ydyw'n gyhoeddus hyd yma), gael strategaeth i ymestyn a gwella ansawdd y stoc cerbydau sydd i'w ddefnyddio yn y rhanbarth.

Trydaneiddio

Mae'n hanfodol trydaneiddio'r llwybrau o Crewe a Warrington i Gaerdybi, os am gyflawni gwasanaethau cyflymach ac amlach ar hyd PLGC. Cafodd y buddion o weithredu trenau wedi'u trydaneiddio eu crynhoi gan y Gweinidog Trafnidiaeth: *'electric trains can help cut greenhouse gas emissions, offer a better passenger experience and are cheaper to purchase, operate and maintain than their diesel equivalents'*.

Mewn cyd-destun economaidd, dyma'r buddion a fyddai'n dod yn sgil trydaneiddio PLGC:

Bydd trydaneiddio llwybr Crewe/Warrington – Caerdybi yn cyfrannu'n gryf at yr economi rhanbarthol ac at yr economi cenedlaethol drwy ychwanegu o leiaf £400m mewn buddion trafndiaeth a buddion economaidd ehangach¹. Mae cael gwasanaethau cyflymach sy'n arwain at siwrneiau byrrach yn agor cyfleoedd cyflogaeth yn Swydd Gaer, Glannau Mersi a gogledd-orllewin Lloegr. Yna, bydd gan gyflogwyr bwl ehangach o weithwyr i recriwtio ohono.

Mae siwrneiau teithio cyflymach yn dda i fusnes: mae cwtogi'r pellter rhwng y cwsmer a'r cyflenwr, yn cynyddu graddfa'r gweithgarwch masnachol ac yn denu mwy o gwmnïau i'r ardal. Mae'r tybiaethau cynllunio trafndiaeth ar gyfer Pwerdy'r Gogledd wedi'u seilio ar gwtogi amseroedd siwrneiau rhwng Lerpwl – Manceinion – Leeds – Sheffield – Newcastle. Mae dwy o'r dinasoedd hynny, Lerpwl a Manceinion, yn effeithio ar economi Gogledd Cymru ac mae'n hanfodol bod cysylltedd rheilffordd cyflym ac effeithiol rhwng y tri, ac nid dim ond rhwng y ddwy ddinas.

Er nad yw'r achos busnes dros drydaneiddio Crewe/Warrington – Caerdybi yn gryf o ran meini prawf arferol yr Adran Drafndiaeth, y gred gyfredol yw bod angen rhoi mwy o bwyslais ar y buddion economaidd a ddaw yn sgil buddsoddi mewn trydaneiddio; barn sydd wedi'i chefnogi gan Andrew Jones AS fel Cadeirydd Tasglu Trydaneiddio Gogledd Lloegr. Mae gwaith pellach ar y gweill gan y Bwrdd a Llywodraeth Cymru fydd yn adeiladu ar yr achos busnes ac yn ei gryfhau.

Dylid ystyried trydaneiddio yn fwy strategol: efallai nad oes gan un llwybr achos busnes cryf ond dylid rhoi sylw i ystyriaethau eraill. Er enghraifft, sut y byddai PLGC wedi'i thrydaneiddio yn integreiddio â llwybrau eraill sydd wedi'u trydaneiddio mewn manau eraill a pha fuddion cydredol fyddai'n dod yn ei sgil, e.e. effeithiolrwydd adeiladu, neu'r defnydd a wneir o'r stoc cerbydau ac ati. Ni all ardal gogledd Cymru fforddio cael ei gadael ar ôl mewn byd disel mewn rhwydwaith sy'n gynyddol gael ei drydaneiddio. Felly, mae gogledd Cymru angen i Lywodraeth Cymru gwffio ar gyfer trydaneiddio gogledd Cymru fel bod hyn yn cael ei gynnwys fel un o'r cynlluniau yn yr HLOS ar gyfer CP6.

¹ *Economic Growth and Social Value Benefit potential from Modernisation of Rail Services in North Wales Phase 2 Report* Medi 2014

2. I ba raddau y mae blaenoriaethau Llywodraeth Cymru o ran seilwaith rheilffyrdd, gan gynnwys y blaenoriaethau a nodwyd yn y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol, ac adroddiad y Tasglu Gweinidogol ar Drafnidiaeth yng Ngogledd Cymru, yn diwallu anghenion Cymru

Mae'r Bwrdd yn cytuno bod y blaenoriaeth yn y ddwy ddogfen yn cyfrannu at fodloni anghenion Cymru. Fodd bynnag, byddai'r Bwrdd wedi croesawu cynnwys ailddyblu Rossett – Wrexham yn y CTC yn yr un modd ag y cyfeirir yn benodol at ailddyblu rhan arall o'r lein dan R15, tudalen 24. Mae ailddyblu'r rhan hon hefyd yn cysylltu â R16 gwella amseroedd teithio Gogledd – De Cymru a bydd o bwys cynyddol i Wrecsam drwy gynyddu capasiti'r rheilffordd tua'r gogledd i Gaer, Lerpwl drwy Halton Curve a gweddill gogledd-orllewin Lloegr.

Yn ogystal, mae'r Bwrdd yn croesawu'r ystyriaeth a roddir i leiniau rheilffordd newydd dan R18 yn y CTC a byddai'n gofyn am ymgysylltiad actif â Llywodraeth Cymru o ran y broses o gynnig cynlluniau posib.

Mae'r Bwrdd yn dymuno gweld yr un pwysigrwydd a blaenoriaeth yn cael ei rhoi i drydaneiddio PLGC a'r hyn a roddir i gynlluniau trydaneiddio yn ne Cymru. Dylid cael cydbwysedd rhwng y buddsoddiad a wneir yn y rheilffyrdd yng ngogledd Cymru a de Cymru, ac yn y ddau ranbarth y cysylltedd Dwyrain – Gorllewin i ac o ranbarthau trawsffiniol cyferbyn sydd o bwys hanfodol. Bydd y Bwrdd yn cefnogi Llywodraeth Cymru i weithio tuag at yr amcan hwn ond bydd arno angen adnodd a chapasiti i wneud hynny.

3. Sut mae datblygiad seilwaith rheilffyrdd Lloegr, a'r modd y defnyddir y seilwaith hwnnw, yn effeithio ar Gymru, ac i'r gwrthwyneb;

Ac eithrio ailddyblu Rossett i Saltney Junction, mae buddsoddiad diweddar a buddsoddiadau sydd wedi'u cynllunio yn y gogledd wedi bod, ac am fod, ar ochr Lloegr i'r ffin ac felly'r her i Lywodraeth Cymru yw darganfod sut i elwa o hyn. Rydym yn bryderus bod posibilrwydd i rai buddsoddiadau yn y seilwaith dynnu buddion i ffwrdd o ogledd Cymru: nid yw cynlluniau Hwb y Gogledd yn ystyried bod gwasanaethau gogledd Cymru yn rhedeg i Fanceinion er bod hwn yn brif lwybr o bwys; ac ni fydd unrhyw waith o drydaneiddio'r llwybr yn y gogledd-orllewin rhwng Manceinion a Leeds yn y dyfodol yn cael unrhyw effaith ar ogledd Cymru heb i'r rhanbarth hwn gael ei drydaneiddio hefyd.

Eithriad i hyn yw Halton Curve, fydd yn gadael i wasanaethau redeg o ganol Lerpwl i ogledd Cymru drwy Runcorn gan agor cyfleoedd cyflogaeth yn ardal de Lerpwl. Mae hon yn enghraifft dda o ddatblygiad seilwaith yn Lloegr yn cael gwir fudd yng Nghymru cyhyd ag y bo gwasanaethau trwodd i ogledd Cymru'n cael eu darparu.

Bydd HS2 yn ddatblygiad seilwaith arall yn Lloegr fydd yn cael effaith ddofn ar ogledd Cymru. Fodd bynnag, ni ellir cyflawni buddion llawn HS2 os na chaiff y llwybr o Crewe i Gaerdybi ei drydaneiddio hefyd. Dyma gyfle i Lywodraeth Cymru ymgysylltu â HS2 Limited i edrych ar y gwaith o gynllunio hwb Crewe, fel y gellir rhedeg trenau *Classic Compatible* HS2 drwodd i Gaerdybi. Gallai rhedeg trenau HS2 drwodd i Gaerdybi arwain at y budd ychwanegol o ddenu teithwyr awyren Gwyddelig yn ôl at y rheilffyrdd, ac yn ei dro bydd hyn yn cryfhau'r achos busnes dros drydaneiddio Crewe – Caerdybi a HS2.

Heb fuddsoddi mewn gwelliannau i seilwaith rheilffyrdd gogledd Cymru ni ellir cyflawni'r buddiannau a ddaw yn sgil buddsoddi yng ngogledd-orllewin Lloegr yn y rhanbarth hwn. Felly, mae rheswm amlwg pam y dylai Llywodraeth Cymru chwarae rhan actif yn nhrefodaethau buddsoddiadau rheilffordd Northern Rail sy'n effeithio ar ogledd Cymru, ac i'r gwrthwyneb, fel nad yw'r penderfyniadau a wneir yn diystyru ystyriaethau trawsffiniol. Fel ag y mae, mae'r seilwaith yn cael ei ddatblygu ar gyflymder gwahanol ar y naill ochr i'r ffin ac os bydd hyn yn parhau, gallai arwain at economi ddwy haen sy'n cael ei gwahanu gan y ffin.

4. Effaith datblygiadau allweddol arfaethedig yn Lloegr ar Gymru, gan gynnwys rheilffyrdd cyflym, trydaneiddio, Pwerdy'r Gogledd/Trafnidiaeth ar gyfer y Gogledd a datganoli cyfrifoldeb dros y rheilffyrdd yn ehangach o fewn Lloegr

Bydd y datblygiadau a nodir yn y cwestiwn uchod yn cael mwy o effaith bosib ar ogledd Cymru nac ar rannau eraill o Gymru. Fodd bynnag, mae risg na fydd y buddion posib hyn yn cael eu cyflawni'n llawn os na fydd y datblygiadau hyn yn cynnwys cyfranogiad a chynllunio cywir.

Mae HS2 yn enghraifft dda o hyn. Crewe yw'r lleoliad a ffafrir ar gyfer hwb HS2 gan ei fod yn ganolog mewn nifer o lwybrau, yn cynnwys llwybrau i ogledd Cymru. Ond, ar hyn o bryd, y cynllun yw y bydd yn rhaid i deithwyr o ogledd Cymru newid trenau yn hwb Crewe i ymuno â'r gwasanaeth cyflymder uchel i Lundain. Mae'r angen i newid trenau a'r oedi posib yn sgil ailinio'r amserlenni yn rhesymau pam allai effaith HS2 ar ogledd Cymru fod yn negyddol. Er mwyn i ogledd Cymru deimlo budd llawn HS2, dylai trenau *Classic Compatible* redeg rhwng Llundain a Chaerdybi fel y gellir teithio'n ddi-dor. Mae trydaneiddio'r llwybr rhwng Crewe a Chaerdybi yn hanfodol er mwyn i hyn ddigwydd.

Mae deiliant Adroddiad Hendy wedi gostwng sgôp cynlluniau trydaneiddio yn CP5, sy'n golygu bod rhai cynlluniau ymrwymedig megis trydaneiddio'r *Trans Pennine*, *Midland Mainline* a Abertawe – Caerdydd bellach yn cael eu cyflwyno yn CP6 rhwng 2019 a 2024. Yn anochel felly bydd hynny'n rhoi pwysau ar allu Network Rail i gyflwyno cynlluniau trydaneiddio posib eraill yn ystod y cyfnod hwnnw gan olygu y gallai trydaneiddio PLGC gael ei oedi tan gyfnod rheoli diweddarach. Byddai hynny'n oedi'r buddion economaidd a ddaw yn sgil trydaneiddio hyd y dyfodol pell. Felly, byddai'r Bwrdd yn croesawu cefnogaeth Llywodraeth Cymru i sicrhau bod trydaneiddio PLGC hefyd yn cael ei gynnwys yn CP6. Mae hyn yn bwysig o ystyried bod angen i ogledd Cymru fod yn barod ar gyfer HS2 (h.y. wedi'i drydaneiddio) erbyn i HS2 gyrraedd Crewe erbyn 2027 yn unol â'r cynlluniau.

Un pryder sylweddol yw mai dim ond llwybrau Acton Grange (Warrington) – Caer a Crewe – Chester sy'n cael eu trydaneiddio. Casglodd Tasglu Trydaneiddio Gogledd Lloegr bod y llwybr cyntaf uchod yn llwybr Haen 1 ac yna, mewn gweithred ar wahân, dosbarthodd y *Network Rail Utilisation Strategy – Refresh 2014* yr ail llwybr uchod fel llwybr Haen 1. Pe byddai gwasanaethau trydan yn gorffen yng Nghaer, byddai'n rhaid i deithwyr i ac o ogledd Cymru newid trenau. Byddai gorfodi teithwyr i newid trenau yng Nghaer yn cael effaith negyddol ddifrifol ar economi Cymru a Lloegr. Casglodd Greengauge 21 (ymgynghorwyr), yn y senario hon, y byddai bron i £600mn o fuddion trafndiaeth a £476mn o fuddion cydgrynhoad B2B yn cael eu colli (gan ddefnyddio prisiau 2010 i gyfrifo hynny)². Byddai gorffen y gwaith trydaneiddio yng Nghaer yn ei gwneud yn anoddach i sefydlu achos busnes hyfyw ar gyfer y rhan Caer – Caerdybi yn ddiweddarach. Felly, mae'n hanfodol bod Llywodraeth Cymru yn parhau i gefnogi trydaneiddio yng ngogledd Cymru fel rhan o un cynllun cyffredinol o Crewe/Warrington – Caerdybi.

Mae cysyniad Pwerdy'r Gogledd yn cynyddu twf economaidd drwy gwtogi ar yr amseroedd teithio rhwng pum prif ddinas yng ngogledd Lloegr: Lerpwl – Manceinion – Leeds – Sheffield – Newcastle upon Tyne. Fodd bynnag, mae gogledd Cymru yn rhan annatod o sector gogledd-orllewin y Pwerdy o ran cynllunio trafndiaeth. Mae economi ffyniannus yn bodoli rhwng gogledd Cymru a Swydd Gaer, Glannau Mersi a Greater Manchester. Mae'r mewnlifiad mwyaf o weithwyr i mewn i ardal Cheshire Warrington LEP yn dod o Sir y Fflint³ ac mae hynny'n ffurfio rhan o dros 1mn o symudiadau traws ffiniol bob mis⁴. Mae'r ffin hon yn anweladwy o safbwynt busnes felly mae'n hanfodol cael gwell cysylltiadau rheilffordd o ogledd Cymru i ardal Pwerdy'r Gogledd os yw'r ddwy ardal am wireddu eu potensial i'r eithaf.

² *Economic Growth and Social Value Benefit potential from Modernisation of Rail Services in North Wales Phase 2 Report* Medi 2014.

³ *Cheshire Warrington LEP Draft European Structural and Investment Funds Strategy 2014 - 2020*

⁴ Adroddiad Mickledore 2013

Mae Trafnidiaeth ar gyfer y Gogledd (TfN) a Rail North (RN) wedi'u creu yn briodol ac yn weithredol, er mai dyddiau cynnar yw hi. Dros y ddwy flynedd nesaf, bydd Rail North yn dod yn gorff Rheoli Masnachfaint Rheilffordd ar gyfer Trafnidiaeth ar gyfer y Gogledd. Heb gael perthynas weithio rhwng Llywodraeth Cymru a'r cyrff hyn, mae risgiau posib i ogledd Cymru: un enghraifft yw'r prif ffocws sydd gan TfN a RN ar reoli a chryfhau cysylltiadau trafndiaeth o fewn ardal ddaearyddol TfN, ac felly mae'n bosib na fyddant yn ystyried cysylltiadau trawsffiniol i mewn i ogledd Cymru. Risg arall yw'r flaenoriaeth a roddir i wasanaethau Northern a TPE i Faes Awyr Manceinion yn hytrach na Threnau Arriva Cymru. Y dystiolaeth sy'n cefnogi'r farn hon yw'r posibilrwydd y gallai gwasanaethau gogledd Cymru gael eu hadleoli o Manchester Piccadilly i Manchester Victoria yn y dyfodol, a'r ffaith bod Northern wedi gwrthwynebu cais Trenau Arriva Cymru i ymestyn gwasanaethau i Faes Awyr Manceinion. Gan bod economi gogledd Cymru yn rhyngddibynnol ar ogledd-orllewin Lloegr a Phwerdy'r Gogledd, byddai ymgysylltiad rhwng Llywodraeth Cymru â TfN a RN yn cryfhau'r berthynas economaidd ac yn hanfodol, yn rhoi mewnbwn i'r penderfyniadau a wneir ar drafndiaeth.

Mae'r paragraff blaenorol yn nodi sut allai datganoli i ranbarth yng ngogledd-orllewin Lloegr gael effaith andwyol ar (ran o) Gymru. Ni ddylid diystyru'r ffaith y gallai rheilffyrdd gael eu datganoli yn y West Midlands hefyd, ac mae i hyn oblygiadau i ganolbarth Cymru. I liniaru'r effeithiau andwyol posib yn sgil datganoli rheilffyrdd ar ochr Lloegr i'r ffin, dylai Llywodraeth Cymru ystyried cael perthynas fwy ffurfiol rhwng y rhanbarthau o Gymru sydd ar y ffin â rhanbarthau o Loegr. Heb hynny, mae risg y bydd y feddylfryd o ymraniad ffiniol yn cryfhau.

Fel y dywedodd yr Adran Drafndiaeth ei hun, *“good transport connectivity is essential for cities and regions to build and maintain their economic competitiveness, and regions served by rapid rail services prosper at the expense of those with inferior connections”*

5. Beth yw'r ffordd orau i Lywodraeth Cymru ymgysylltu â datblygiadau seilwaith yn Lloegr, yn ogystal â datblygiadau ym maes gwasanaethau teithwyr a chludo nwyddau sy'n defnyddio'r rhwydwaith, a dylanwadu ar y datblygiadau hyn.

Bydd y gyfradd y mae strwythurau llywodraethu yn Lloegr yn newid a'r amrediad eang o drefniadau datganoli sy'n cael eu trafod yn cael effaith ddofn ar benderfyniadau trawsffiniol a wneir ar drafndiaeth. Dylai Llywodraeth Cymru fynd ati'n egniol i ehangu ei ymgysylltiad ag amrediad ehangach o gyrff a sefydliadau sy'n gyfrifol am ddatblygu seilwaith rheilffyrdd, pan fo posibilrwydd y gallai'r gwaith effeithio ar Gymru. Dyma rai awgrymiadau:

DfT, National Infrastructure Commission, Rail North, Trafnidiaeth ar gyfer y Gogledd, Network Rail London North West, Freight Transport Group, y tri ROSCO: Angel, Eversholt, a Porterbrook.

Yr amcan fyddai datblygu gweithio, meddwl a chynllunio trawsffiniol mwy cynhyrchiol. Mae angen hyn yn enwedig o ran materion rhwng gogledd Cymru a gogledd-orllewin Lloegr, pan fo'r ffin yn cael ei hystyried yn rhwystr rhwng dwy weinyddiaeth ar wahân ond ble mae'r ffin, o ddydd i ddydd, yn anweladwy. Enghraifft dda o hyn oedd sgôp Tasglu Trydaneiddio Gogledd Lloegr y llynedd a fu'n ystyried y rhannau Warrington – Caer a Crewe – Caer o'r llwybr i Gaergybi yn unig; felly o ganlyniad, ni fesurwyd y buddion sy'n dod o'r llwybr cyfan.

Dylid annog y diwydiant rheilffyrdd, yn enwedig rhannau Network Rail a Chomisiynwyr gwasanaethau rheilffordd (Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth ar gyfer y Gogledd/Rail North), i weithio ar draws ffiniau yn ardaloedd y gororau i sicrhau y cynllunnir ar gyfer cael rhwydwaith holistaidd sy'n bodloni anghenion yr economi real, yn hytrach na ffiniau gwleidyddol a gweinyddol artiffisial.

6. A yw'r broses adolygu gyfnodol yn diwallu anghenion Cymru ac yn ystyried anghenion teithwyr a defnyddwyr sy'n cludo nwyddau yng Nghymru, a sut y dylid datblygu hyn.

Byddai'r Bwrdd yn tynnu i sylw Llywodraeth Cymru bod y *Draft Wales Route Study for Consultation 2015 Network Rail* wedi seilio eu rhagolygon teithwyr ar gyfer Gogledd Cymru ar y Farchnad Pellter Hir. Er bod teithio o Lundain i ogledd Cymru yn ffactor bwysig, byddai wedi bod yn fwy perthnasol defnyddio'r Farchnad Rhyng-drefol ar gyfer y rhagolygon er mwyn cynnwys teithio busnes a hamdden sylweddol rhwng gogledd Cymru a Chaer, gogledd Cymru a Manceinion, Wrecsam a Chaer a Wrecsam a'r Amwythig, er enghraifft.

O ran datblygiad yn y dyfodol, mae angen i'r broses gwerthuso buddsoddiad fod yn llai cymhleth, dylid ei chwblhau dros gyfnod byrrach o amser a dylai fod yn llai costus. Mae mynd â chynllun o'r cysyniad i achos busnes terfynol yn broses hirfaith a drud. (Mae Halton Curve wedi cymryd deng mlynedd i gyrraedd achos busnes terfynol ac mae hwnnw yn ymdrin ag ailagor 3km o lein rheilffordd sy'n bodoli'n barod). Mae proses gwneud penderfyniadau hirfaith yn golygu ei bod yn anodd i'r diwydiant rheilffordd addasu i batrymau galw sy'n newid. Mae gan rai Awdurdodau yn Lloegr, yn enwedig PTE, adrannau trafniadaeth mawr a chyllidebau mwy sy'n ei gwneud yn haws i reoli'r broses hon ac o ganlyniad, mae ganddynt well siawns o ennill buddsoddiad. Mewn sefyllfa o'r fath, bydd yr adolygiad cyfnodol, wrth ddilyn y broses gyfredol, yn gweithio yn erbyn sawl Awdurdod llai megis y rhai sydd yng Nghymru.

7. Effeithiolrwydd Llwybr Network Rail yng Nghymru ac a yw'r dull o reoli, cynnal a chadw, adnewyddu a gwella'r rhwydwaith yn effeithiol wrth sicrhau gwerth am arian, capasiti a chyflymder y gwasanaeth, sicrhau ei fod yn ddibynadwy ac yn rhedeg yn ddigon aml, a sicrhau y gellir mynd i'r afael â phroblemau teithio i deithwyr a defnyddwyr sy'n cludo nwyddau yng Nghymru

Er mwyn ymateb yn llawn i bob pwynt yn y cwestiwn uchod byddai angen dadansoddi'r data perthnasol ac nid yw ar gael yn rhwydd.

Gwnaed y pwynt hwn yn gynharach yn yr ymateb hwn pan nodwyd nad yw trenau'n teithio'n ddigon cyflym yng ngogledd Cymru. Mae rhannau o lein yr arfordir wedi'u cyfyngu i 75mya, a'r cyflymder uchaf ar lein y Gororau yw 50mya. Nid yw hyn yn ddigon cyflym ar gyfer rhwydwaith fodern a ddylai fod yn cyflwyno amseroedd teithio cyflymach yng ngogledd Cymru. Mewn perthynas â hyn, nid yw Network Rail wedi cyflwyno unrhyw welliannau i gyflymder y lein ac mae'n siom enbyd bod unrhyw welliannau o'r fath yn amodol ar iddynt gael eu cynnwys yn yr HLOS nesaf ac hyd yn oed wedyn, mae hyn o leiaf bedair blynedd i fwrdd.

Mae signalau yn ffactor bwysig hefyd wrth alluogi cyflymder uwch a mwy o drenau i redeg ar ran benodol o'r lein. Yn wreiddiol, roedd Cam 1 PLGC i fod i'w gwblhau yn ystod yr haf 2015. Erbyn hyn, mae'r Cam hwnnw wedi'i oedi hyd nes yn ddiweddarach yn CP5 gan olygu bod unrhyw fuddion o ran cyflymder a chapasiti hefyd yn cael eu hoedi.

Mae cael gwasanaethau i Faes Awyr Manceinion wedi bod yn amcan i ogledd Cymru ers amser maith. Er bod achos busnes cryf ar gyfer ymestyn Gwasanaethau Gogledd Cymru i'r maes awyr, nid yw Network Rail Wales wedi cefnogi hyn. Mae'r Bwrdd yn cydnabod bod gormod o alw am lwybrau i'r maes awyr ond mae cyfyngu gogledd Cymru i un gwasanaeth i bob cyfeiriad bob dydd yn golygu nad oes gan un o ddalylchoedd mawr y maes awyr fynediad ato ar y rheilffyrdd. Mae hyn yn andwyol i ogledd Cymru.

Wrth ystyried hyn gyda'i gilydd, cesglir nad yw'r diwydiant rheilffyrdd wedi buddsoddi digon yng ngogledd Cymru i fedru cynnig opsiwn cludiant sy'n ddigon cystadleuol. Mae'n rhaid gweld newid mawr yn y cynnig rheilffordd er mwyn annog pobl i deithio ar y rheilffordd yn hytrach nac ar y ffordd. Fel ag y mae hi, mae teithio o'r dwyrain i'r gorllewin yn gyflymach ac yn rhatach ar y ffordd.

Mae'n rhaid i Network Rail Wales wasanaethu ardal ddaearyddol fawr nad ydyw wedi'i chysylltu'n naturiol. Mae'r llif teithwyr yn ne Cymru yn canolbwyntio'n bennaf ar Gaerdydd, ond yng ngogledd Cymru maent yn drawsffiniol ac yn bennaf yn llifo i ogledd-orllewin Lloegr. Nid yw hyn yn ffit naturiol i Network Rail Wales nac i'r llwybrau y mae'n eu gwasanaethu.

O ganlyniad, mae'n rhaid i gangen Cymru o Network Rail ddatblygu cysylltiadau trawsffiniol a threfniadau cydlynu sy'n golygu y gellir cynllunio rhwydwaith Gogledd Cymru yn holistaidd ac osgoi rhwydwaith darniog a thanfuddsoddi sy'n cael ei achosi drwy gynnal gwerthusiadau sy'n dod i stop ar y ffin.

8. Y ffaith nad yw cyllid ar gyfer seilwaith rheilffyrdd Cymru wedi'i ddatganoli. Y manteision, anfanteision, cyfleoedd a risgiau a allai fod yn gysylltiedig â datganoli

Mae'n anodd ymateb i'r pwnc hwn heb wybod union fanylion y cynigion datganoli seilwaith i Gymru. Bydd deiliant Adroddiad Shaw yn dilyn yr ymgynghoriad yn cael dylanwad ar y cyllid fydd ar gael i'r seilwaith rheilffyrdd yn y dyfodol a dylai Llywodraeth Cymru roi sylw i hyn wrth iddo ystyried datganoli'r seilwaith. Mae sylwadau'r Bwrdd yn ymwneud â'r egwyddor gyffredinol o ddatganoli'r seilwaith rheilffyrdd.

Yn syml, y brif fantais o ddatganoli'r seilwaith rheilffyrdd yw mai Llywodraeth Cymru fyddai'r prif wneuthurwr penderfyniadau ar fuddsoddiadau rheilffordd yng Nghymru. Ar hyn o bryd, yr Adran Drafnidiaeth sy'n gwerthuso'r holl gynlluniau buddsoddi rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr yn erbyn ei feini prawf ei hun. Gan ei bod yn broses gystadleuol am gyllid prin, gall y penderfyniad gael ei ddylanwadu gan ystyriaethau gwleidyddol sydd wedi'u dylanwadu, ar draul yr achos busnes, a gall hyn weithio yn erbyn Cymru. Gyda datganoli hefyd byddai gan Lywodraeth Cymru'r disgresiwn i werthuso opsiynau buddsoddi yn erbyn cyfres o feini prawf gwahanol, ynghyd â llinio'r broses gwneud penderfyniadau gan arbed amser ac arian. Gallai hynny arwain at gyfle i ymdrin â buddsoddiadau rheilffyrdd yng Nghymru mewn ffordd mwy deinamig, yn yr un modd ac sydd wedi digwydd yn Yr Alban.

Fodd bynnag, mae'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru yn un rhan o rwydwaith cenedlaethol ac mae angen i bob rhan integreiddio a gweithredu'n ddi-dor. Os bydd y seilwaith rheilffyrdd yn cael ei ddatganoli i Lywodraeth Cymru, bydd yn anoddach cyflawni hyn gan y gallai buddsoddiad yng Nghymru gael effaith ar y rhwydwaith yn Lloegr ac i'r gwrthwyneb. Mewn senario yn dilyn datganoli, pe byddai Llywodraeth Cymru'n penderfynu trydaneiddio PLGC, ni fyddai'n ddichonadwy oni bai bod yr Adran Drafnidiaeth yn cytuno i drydaneiddio cysylltiadau ar ochr Lloegr i'r ffin, ac nid oes sicrwydd y byddai hynny'n digwydd. Enghraifft arall yw p'un a fyddai Llywodraeth Cymru yn dymuno rhan-gyllido Halton Curve, sydd wedi'i leoli'n gyfan gwbl yn Lloegr ond sy'n cyflwyno mantais o ran mynediad llwybr Cymru i Lerpwl? Nid yw'r enghreifftiau hyn yn broblem tra saif y penderfyniad â'r Adran Drafnidiaeth, ond byddai'n llawer mwy cymhleth pe byddai dwy ffordd wahanol yn gwneud y penderfyniadau.

Ystyriaeth allweddol arall yw lefel y gyllideb a fyddai'n cael ei dyrannu i Lywodraeth Cymru am dderbyn y cyfrifoldeb am y seilwaith rheilffyrdd. Unwaith y byddai cytundeb wedi'i lunio, byddai Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am gynnal a chadw a gwneud gwaith i ddatblygu'r rhwydwaith. Mae'r risgiau wedi'u lledaenu tra bo rhwydwaith Cymru'n parhau'n rhan o rwydwaith llawer mwy. Pe byddai datganoli'n digwydd, byddai'n rhaid rheoli risgiau megis gorlifo ar lein Dyffryn Conwy neu ddifrod storm i lein y Cambrian o gyllideb llawer llai.

Fodd bynnag, rydym yn grediniol y dylid cyfeirio at allu Llywodraeth Cymru i ychwanegu at arian buddsoddi er mwyn diogelu buddsoddiadau sy'n fasnachol dderbyniol dros gyfnod byrrach a mwy sefydlog o amser, gan nad yw hyn yn bosib drwy'r Adran Drafnidiaeth.

Mae'r ddadl ynghylch datganoli'r seilwaith yn un a benderfynir gan lywodraethau cenedlaethol. Mae'r ddadl dros ddatganoli yn fwy cytbwys yng Nghymru nac yn yr Alban yn sgil natur y gwasanaethau trawsffiniol, yn enwedig yng ngogledd Cymru. Yr hyn sydd yn hanfodol mewn unrhyw drafodaethau ynghylch datganoli yw bod cytundeb clir ar

welliannau a datblygiadau i'r rhwydwaith ar lwybrau trawsffiniol sy'n sicrhau bod siwrneiau yn ddi-dor ac nad oes problemau sylweddol yn codi yn sgil datganoli. Mae'r senario yng ngogledd Cymru yn llawer mwy cymhleth yn sgil rhyngweithiad yr economi trawsffiniol. Mae'r Bwrdd yn bryderus y gallai hyn fynd yn angof yn sgil diffyg gwybodaeth ynghylch yr amgylchiadau penodol hyn yn Llundain ac yng Nghaerdydd.

Gall y Bwrdd gefnogi datganoli buddsoddiadau yn y seilwaith i Gymru ar yr amod, o ran gogledd Cymru, bod unrhyw becyn datganoli yn ymdrin yn benodol â'r mater o gynllunio trawsffiniol i sicrhau y gwireddir gwerthusiad buddsoddi holistaidd a phrosesau cynllunio ar y cyd.