Adroddiad y Pwyllgor Menter a Dysgu

Cynllunio rheilffyrdd y dyfodol

Cyflwyniad

Derbyniodd y Pwyllgor dystiolaeth yn ei gyfarfodydd ar 19 Medi a 24 Hydref mewn perthynas â chynllunio rheilffyrdd y dyfodol. Yn benodol, ystyriodd y Pwyllgor oblygiadau Papur Gwyn Llywodraeth y DU **Darparu Rheilffordd Gynaliadwy** ac **Asesiad Cynllunio Rheilffyrdd Cymru**, a gyhoeddwyd ill dau ym mis Gorffennaf 2007, ar Gymru. Derbyniodd y Pwyllgor dystiolaeth gan Uned Rheilffyrdd Llywodraeth Cynulliad Cymru, yr Adran Cludiant, Network Rail, Passenger Focus a'r Consortia Cludiant Rhanbarthol.

Rhagolygon galw

Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth fod y twf diweddar mewn galw am wasanaethau teithwyr yn ne-ddwyrain Cymru wedi mynd y tu hwnt i ragolygon a bod y tuedd hwn yn debygol o barhau o ystyried y rhaglen o welliannau sy'n cael ei gweithredu. Dywedodd SEWTA eu bod yn poeni am "natur geidwadol rhai o'r amcangyfrifon" a bod rhagolygon y DU a Chymru'n "cuddio ffigur sylweddol uwch" yn rhanbarth y de-ddwyrain. Esboniodd yr Adran Cludiant (DfT) fod yr HLOS yn pennu'r allbynnau y mae'n dymuno i reilffyrdd eu darparu a'i fod yn barod i'w hariannu yn y cyfnod pum mlynedd rhwng Ebrill 2009 a Mawrth 2014. Mae hyn yn cynnwys cyfanswm y galw blynyddol ychwanegol y mae'n rhaid ymdrin ag ef ar bob un o'r 23 o deithiau strategol Network Rail ledled Cymru a Lloegr ac, yn ychwanegol, y galw pellach mewn perthynas â chymudwyr i ddinasoedd mawr, gan gynnwys Caerdydd.

Datganodd y DfT fod "HLOS yn chwilio am ddigon o le i deithwyr er mwyn gwireddu twf cyfartalog o 14.5% yn nifer y siwrneiau trên gan deithwyr yng Nghymru a Lloegr bob blwyddyn yn ystod y pum mlynedd 2009-14. Roeddent yn cydnabod bod y rhagolwg twf cyffredinol ar gyfer teithiau yng Nghymru'n is na'r cyfartaledd hwn. Esboniodd y DfT hefyd fod y rhagolygon cyffredinol is yng Nghymru'n cael eu cydbwyso gan "gyfradd twf oriau brig uchel o 15% yn y pum mlynedd tan fis Mawrth 2014" ar gyfer siwrneiau i Gaerdydd. Cytunwyd ar y ffigur hon gyda Llywodraeth Cynulliad Cymru ac mae'n "gyson yn gyffredinol ag Asesiad Cynllunio Rheilffyrdd Cymru".

Mae Asesiad Cynllunio Rheilffyrdd Cymru a baratowyd ar y cyd gan y DfT a LlCC yn rhagweld bod twf mewn galw gan deithwyr trenau ledled Cymru'n debygol o dyfu 23% rhwng 2005 a 2016, yn seiliedig ar ragolwg cyffredinol, er y gallai'r twf fod cymaint â 35%. Hyd yn oed ar ôl ystyried y cyfnodau amser gwahanol a gwmpesir gan yr HLOS a'r WRPA, mae'r rhagolygon yn yr WRPA yn awgrymu y gallai'r rhagolygon a ddefnyddiwyd ar gyfer yr HLOS fod yn rhy isel, yn enwedig yn ardal Caerdydd. Mae'r WRPA yn datgan tybiaeth weithredol y gallai twf mewn galw dros gyfnod o ddeng mlynedd ar gyfer siwrneiau ar adegau brig i/o Gaerdydd, yn enwedig ar reilffyrdd y Cymoedd, gyrraedd 34 y cant, ynghyd ag 1 y cant arall y flwyddyn o bosibl. Yn eu tystiolaeth nhw, mae SEWTA yn awgrymu y gellid mynd y tu hwnt i'r rhagolygon yn yr WRPA hefyd mewn perthynas ag ardal Caerdydd.

Mae'r Pwyllgor yn ystyried bod y twf mewn galw gan deithwyr yng Nghymru ac yn arbennig yn ardal Caerdydd tan 2014 a thu hwnt yn debygol o fynd y tu hwnt i'r lefelau a ddefnyddir gan yr Adran Cludiant yn ei Manyleb Allbwn Lefel Uchel a gallai fynd y tu hwnt i'r rhai a ddefnyddiwyd yn Asesiad Cynllunio Rheilffyrdd Cymru.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru fod yn cynllunio i ariannu'r isadeiledd sy'n ofynnol i ymdopi â'r twf ychwanegol hwn. Dylai'r Strategaeth Defnyddio Llwybrau i Gymru sy'n cael ei pharatoi ar hyn o bryd nodi lle mae angen y gallu ychwanegol hwn fwyaf.

Gwella Heol y Frenhines Caerdydd

Clywodd y Pwyllgor fod symud y cyfyngiad gallu rhwng Cyffordd Cogan a Chyffordd Ogleddol Heol y Frenhines Caerdydd yn flaenoriaeth allweddol. Mae'r cyfyngiad hwn yn effeithio ar wasanaethau gogledd-de a dwyrain-gorllewin a hon yw blaenoriaeth uchaf SEWTA. Rhestrodd Pwyllgor Isadeiledd Rheilffyrdd a Gwasanaethau Gwell i Deithwyr yr Ail Gynulliad hon fel blaenoriaeth hefyd. Caiff y cynllun ei nodi yn HLOS yr Adran Cludiant. Fodd bynnag, eglurodd yr Adran Cludiant fod y cyllid HLOS wedi ei gyfyngu i £20 miliwn er y gallai cyfanswm y gost fod yn debycach i £50 miliwn, yn dibynnu ar yr angen i ailadeiladu'r bont ar draws Heol Casnewydd. Mae Network Rail yn archwilio gwahanol opsiynau, gan gynnwys opsiwn sy'n cynnwys peidio ag ailadeiladu'r bont. Esboniodd SEWTA i'r Pwyllgor nad oeddent yn ffafrio'r opsiwn hwn gan y byddai'n cynnwys siwrneiau hirach i 50 neu 60 y cant o deithwyr neu'r gofyn i'r teithwyr hyn newid trên yn Radyr. Dywedasant wrth y Pwyllgor eu bod o'r farn fod "y trydydd lled dros bont Heol Casnewydd yn hanfodol". Bydd gofyn penderfynu ar hyn erbyn mis Ebrill 2008 er mwyn cydweddu â rhaglen ailosod signalau ardal Caerdydd.

Mae'r Pwyllgor yn cefnogi pwysigrwydd tynnu'r cyfyngiad rhwng Cyffordd Cogan a Chyffordd Ogleddol Heol y Frenhines Caerdydd. Mae'n croesawu'r ffaith bod y cynllun hwn wedi ei restru fel blaenoriaeth yn y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru ddarparu unrhyw gyllid ychwanegol i ategu at yr £20m sy'n cael ei ddarparu gan yr Adran Cludiant trwy'r HLOS er mwyn cael gwared ar y cyfyngiad allweddol rhwng Cyffordd Cogan a Chyffordd Ogleddol Heol y Frenhines, Caerdydd. Gallai hyn gynnwys ailadeiladu'r bont dros Heol Casnewydd os gwelir bod angen hyn, er mwyn darparu'r gwasanaethau gwell a gynlluniwyd gan SEWTA.

Stoc estynedig

Sefydlodd y Pwyllgor nad yw unrhyw rai o'r 300 o gerbydau trên ychwanegol sy'n cael eu cyflenwi gan yr Adran Cludiant i ymdrin â'r twf cyflym mewn galw gan gymudwyr dinasoedd rhwng 2009 a 2014 yn dod i Gymru. Mae hyn oherwydd, o dan *Deddf Rheilffyrdd 2005,* Llywodraeth Cynulliad Cymru sy'n gyfrifol am ariannu masnachfraint Cymru a'r Gororau ac mae'n gyfrifol felly am ariannu stoc estynedig ychwanegol er mwyn cynyddu gallu gwasanaethau Arriva Trains Cymru. Tynnodd Passenger Focus sylw at y ffaith fod gan Gymru un o'r fflydoedd hynaf ym Mhrydain Fawr, gyda llawer o'r trenau'n "methu'n llwyr â bodloni disgwyliadau teithwyr". Maent yn dadlau y bydd angen "cyflwyno fflyd o drenau newydd er mwyn newid canfyddiadau teithwyr yn sylweddol o ran teithio ar drenau yng Nghymru".

Mae Papur Gwyn yr Adran Cludiant yn datgan y bydd Llywodraeth y DU yn cynhyrchu cynllun stoc estynedig erbyn mis Ionawr 2008 a fydd yn gosod allan yn fanwl sut y bydd stoc estynedig yn cael ei defnyddio i wella gallu. Dywed y Papur Gwyn hefyd fod Llywodraeth y DU wedi dechrau asesu rhaglen i gael gwared ar y trenau Sprinter a Pacer.

Clywodd y Pwyllgor fod angen cydlynu cynlluniau caffael stoc estynedig ledled Cymru a Lloegr er mwyn atal galw diangen yn y farchnad. Dadleuodd SEWTA ac eraill y byddai'n well cael stoc estynedig newydd yn hytrach na rhaeadru hen stoc estynedig o rywle arall.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru gynhyrchu cynllun stoc estynedig i Gymru, ochr yn ochr â'r cynllun i'w gyhoeddi gan yr Adran Cludiant, a fydd yn gosod allan yn fanwl sut y bydd stoc estynedig newydd neu a ailwampiwyd yn cael ei defnyddio i wella gallu a sut y bydd hyn yn cysylltu â chynlluniau Llywodraeth y DU.

Cludiad

Clywodd y Pwyllgor fod Llywodraeth Cynulliad Cymru'n annog newid dulliau cludiad o'r ffyrdd i'r rheilffyrdd trwy grantiau cludiad. Mae'r gyllideb flynyddol rhwng £1m a £2m y flwyddyn.

Fodd bynnag, clywodd y Pwyllgor dystiolaeth hefyd y gallai'r twf mewn galw gan deithwyr arwain at wrthdaro rhwng defnyddio'r rhwydwaith ar gyfer traffig cludiad a gwasanaethau teithwyr. Mae Network Rail yn datblygu Rhwydwaith Rheilffyrdd Strategol, yn rhannol i ymdrin â'r mater hwn.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru roi mwy o flaenoriaeth a mwy o adnoddau i annog newid dulliau cludo o'r ffyrdd i'r rheilffyrdd. Bydd angen rheoli hyn yn ofalus mewn partneriaeth â Network Rail a'r cwmnïau gweithredu trenau er mwyn atal gwrthdaro â thraffig teithwyr.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru weithio'n agos gyda Network Rail er mwyn sicrhau bod Cymru'n cael budd o ddatblygu'r Rhwydwaith Cludiad Strategol.

Gallu Consortia Cludiant Rhanbarthol

Dywedwyd wrth y Pwyllgor fod cyllid ar gyfer gwaith y pedwar consortiwm Cludiant rhanbarthol wedi ei ostwng yn ddiweddar ar adeg pan roedd gofyn iddynt wneud mwy o waith i baratoi Cynlluniau Cludiant Rhanbarthol a chyfrannu at ddatblygu cynlluniau'r dyfodol o ran gwella gwasanaethau trenau i Gymru. O ganlyniad, roedd yn anoddach i'r consortia ddiwallu eu hymroddiadau.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru arolygu cyllid y consortia cludiant rhanbarthol yn sgil eu cyfrifoldebau ychwanegol.

Pwyllgor Isadeiledd Rheilffyrdd a Gwasanaethau Gwell i Deithwyr - cynlluniau

Darparwyd tystiolaeth i'r Pwyllgor am bwysigrwydd nifer o'r blaenoriaethau eraill a restrwyd gan Bwyllgor Isadeiledd Rheilffyrdd a Gwasanaethau Gwell i Deithwyr yr Ail Gynulliad. Roedd y rhain yn cynnwys gwella'r gwasanaeth gogledd-de gan gynnwys gwella gallu rhwng Wrecsam a Saltney; gwella gallu ar reilffordd Cambrian er mwyn caniatáu gwasanaeth bob awr; gwelliannau i'r amserlen a gwell stoc estynedig ar reilffordd Calon Cymru; trydanu rheilffordd Borderlands rhwng Wrecsam a Bidston; gwella amlder rheilffyrdd y Cymoedd a chael gwared ar y cyfyngiad gallu yn Nhre-gŵyr.

Roedd Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi derbyn mwyafrif argymhellion adroddiad y Pwyllgor uchod, yn amodol ar astudiaethau dichonoldeb.

Clywodd y Pwyllgor hefyd am waith sy'n cael ei wneud i ymchwilio i'r posibilrwydd o drydanu prif linell Arfordir y Gogledd trwy ddefnyddio cyllid Ewropeaidd fel rhan o'r Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd i Iwerddon.

Mae'r Pwyllgor yn argymell, unwaith i'r gwaith ar Astudiaeth Defnyddio Llwybrau Cymru ddod i ben yn 2008, dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru gyhoeddi rhaglen o'r gwelliannau i'r isadeiledd y mae'n bwriadu eu hariannu yn y deng mlynedd nesaf, gan ystyried y blaenoriaethau a nodwyd gan Bwyllgor Isadeiledd Rheilffyrdd a Gwasanaethau Gwell i Deithwyr yr Ail Gynulliad. Dylai'r rhaglen hon cynnwys amserlenni ar gyfer y gwelliannau hyn.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru geisio gwneud y defnydd mwyaf o gyllid Ewrop ar gyfer gwella'r isadeiledd a darparu cyngor a chefnogaeth i eraill mewn perthynas â'r ffordd orau o ddefnyddio'r cyllid hwn.

Meysydd Parcio

Dywedodd Passenger Focus wrth y Pwyllgor fod "meysydd parcio'n rhan sylfaenol o siwrneiau trên" a bod angen "cynllunio ac integreiddio" gwell. Dim ond 45% o deithwyr Arriva Trains Cymru oedd yn fodlon â chyfleusterau parcio. Rhestrwyd diogelwch meysydd parcio fel mater pwysig hefyd.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru a'r Consortia Cludiant Rhanbarthol weithio gyda chwmnïau gweithredu trenau a Network Rail i wella darpariaeth barcio i deithwyr trenau.

Integreiddio trenau a bysiau

Clywodd y Pwyllgor fod integreiddio gwasanaethau trenau a bysiau'n bwysig, gan gynnwys darparu tocynnau trwodd. Dywedodd Passenger Focus y dylai'r Pwyllgor Defnyddwyr Cludiant Teithwyr newydd i Gymru a fydd yn cael ei sefydlu yn 2008 gan Lywodraeth Cynulliad Cymru fod mewn sefyllfa i annog yr integreiddiad hwn.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru a'r consortia Cludiant rhanbarthol hybu integreiddio gwasanaethau trenau a bysiau ledled Cymru trwy Strategaeth Cludiant Cymru a chynlluniau cludiant rhanbarthol.

Gorsafoedd

Dywedodd Passenger Focus wrth y Pwyllgor fod anfodlonrwydd â gorsafoedd yn uwch yng Nghymru nag unrhyw le arall ym Mhrydain. Roeddent yn dadlau y byddai angen mwy o fuddsoddiad, yn enwedig mewn gorsafoedd heb eu staffio. Cyhoeddodd Papur Gwyn yr Adran Cludiant £150m ar gyfer moderneiddio 150 o orsafoedd canolig yng Nghymru a Lloegr. Cadarnhaodd yr Adran y gallai'r arian hwn fod ar gael i orsafoedd yng Nghymru ond mai Network Rail fyddai'n cael y gair olaf o ran pa orsafoedd fyddai'n cael eu gwella o ganlyniad.

Yn ogystal, disgrifiodd y Papur Gwyn cynhyrchu cynlluniau teithio gorsafoedd ac awgrymodd y dylai rhyw ddwsin o brosiectau peilot roi'r cysyniad ar brawf.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru a'r Consortia Cludiant Rhanbarthol geisio sefydlu o leiaf un prosiect peilot i gynhyrchu cynlluniau teithio gorsafoedd yng Nghymru.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru weithio gyda Network Rail ac Arriva Trains Cymru i wella ansawdd gorsafoedd Cymru ymhellach.

Gwerthuso cynlluniau

Clywodd y Pwyllgor gan Passenger Focus y dylai cynigion y dyfodol ar gyfer buddsoddi mewn rheilffyrdd ystyried nid yn unig "cymarebau budd:cost pwysig ond buddion cymdeithasol a chymunedol ehangach" hefyd. Clywodd fod y WeITAG (Cyfarwyddyd Gwerthuso Cludiant Cymru) yn cael ei ddefnyddio gan Lywodraeth Cynulliad Cymru erbyn hyn i asesu cynigion ar gyfer buddsoddiadau a bod y WelTAG yn ystyried cynhwysiad cymdeithasol a buddion economaidd ehangach. Dywedodd yr Adran Cludiant wrth y Pwyllgor ei bod yn ystyried y buddion cymdeithasol o gefnogi rheilffyrdd a'i bod yn defnyddio system werthuso debyg.

Mae'r Pwyllgor yn cefnogi defnyddio dulliau gwerthuso sy'n rhoi ystyriaeth i fuddion cymdeithasol ac economaidd ehangach cynigion i fuddsoddi mewn cludiant ac mae'n gofyn i Lywodraeth Cynulliad Cymru arolygu a yw Cyfarwyddyd Gwerthuso Cludiant Cymru'n rhoi digon o ystyriaeth i'r ffactorau hyn.

Masnachfraint First Great Western

Mae'r Pwyllgor yn dymuno sicrhau bod yr Adran Cludiant yn ystyried anghenion Cymru pan fydd yn pennu masnachfreintiau i wasanaethau sy'n effeithio ar Gymru. Clywodd gan yr Adran Cludiant fod *Deddf Rheilffyrdd 2005* yn gofyn bod yr Adran yn ymgynghori â Llywodraeth Cynulliad Cymru ynghylch y masnachfreintiau hyn. Tynnodd y Pwyllgor sylw at y pryderon a ymddangosodd yn dilyn penderfyniad gan First Great Western i derfynu gwasanaeth yn gynnar yn y nos yng Nghaerdydd yn hytrach nag yn Abertawe.

Atodiad 1 - Cyfeiriwch at yr Adroddiad Saesneg ar gyfer Atodiad 1.

Atodiad 2 – Dolenni i'r Dystiolaeth Ysgrifenedig

Y mae'r papur canlynol ar gael yn y Gymraeg. Mae gweddill y dystiolaeth ysgrifenedig yn yr adroddiad Saesneg, Atodiad 2

19 Medi 2007

EL(3)-03-07 (p1): Tystiolaeth i'r Pwyllgor ar gynllunio ar gyfer y gwasanaethau rheilffordd a ddarperir yn y dyfodol - WAG Submission
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third-assem/bus-committees-third-els-home/bus-committees-third-els-agendas.htm?act=dis&id=58362&ds=9/2007