



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

ADRODDIAD

Buddsoddiad blaenorol i wella'r seilwaith rheilffyrdd

Cyllid ar gyfer gwella'r rheilffyrdd yng Nghymru

Cyhoeddwyd gyntaf: 19 Medi 2020

Diweddarwyd ddiwethaf: 19 Medi 2020

Wrth ailgyflwyno'r achos strategol dros fuddsoddi yn rheilffyrdd Cymru, mae angen inni hefyd gydnabod y lefel is o fuddsoddiad mewn gwelliannau i reilffyrdd Cymru. Mae gwelliannau yn gwella gallu, capasiti a dibynadwyedd y rhwydwaith rheilffyrdd; mae'r gyfran gyfyngedig o fuddsoddiad o'r fath yng Nghymru wedi arwain at wasanaethau cymharol lai deniadol, sy'n denu llai o deithwyr ac yn arwain at lai o gyfran o bobl yn defnyddio'r dull hwn o drafnidiaeth a chymorthdaliadau uwch. Mae hyn yn wahanol i'r Gwariant Gweithrediadau, Cynnal a Chadw, ac Adnewyddu (OMR) at ddibenion cynnal gallu a dibynadwyedd presennol y rhwydwaith.

Eglurwyd y mater yn yr **Achos dros Fuddsoddi** yn 2018, lle rhwng 2011-2015, amcangyfrifwyd bod y diffyg mewn buddsoddiad i wella'r rheilffyrdd yn £1 biliwn. Er nad oedd ORR a Network Rail (NR) wedi cynnal ffigur yn swyddogol ar gyfer Cymru cyn 2011, rydym fodd bynnag wedi ceisio asesu'r gwelliannau i'r rheilffyrdd yn ôl at ddechrau Cyfnod Rheoli 2 (CRh2; 2001 – 2004) drwy adolygu

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o [LLYW.CYMRU](https://llyw.cymru), efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Manyleb Allbwn Lefel Uchel Llywodraeth y DU (HLOS) ar gyfer dogfennau'n ymwneud â'r rheilffyrdd neu debyg.

- [Effeithlonrwydd blynyddol a asesiad cyllid o Network Rail 2018-19 - 26 Gorffennaf 2019](#)
- [Fframwaith ariannu ar gyfer Crossrail](#)
- [Diweddariad blynyddol Crossrail 2020](#)
- [Cynllun cyflawni Network Rail ar gyfer 2019-2024](#)

Rydym hefyd wedi adlewyrchu cyllid canlyniadol Barnett a gafwyd i gynyddu cyllideb yr Adran Drafnidiaeth yn 2015 ar gyfer y cyfnod hyd at 2019 ac wedi edrych ymlaen at 2029, gan gynnwys y gwariant sylweddol ar HS2 (na fydd yn effeithio'n uniongyrchol ar y rhwydwaith rheilffyrdd neu wasanaethau yng Nghymru, ac yn seiliedig ar dystiolaeth gan HS2 Ltd, a fydd yn debygol o arwain at anfanteision economaidd anuniongyrchol sylweddol). O ystyried natur gymhleth ecosystem cyllido'r rheilffyrdd ac anhawster o ran cael y ffigurau perthnasol i gyd ynghyd, dylid edrych ar y dadansoddiad hwn fel canllaw "trefn maint".

Amcangyfrifwyd y buddsoddiad gwirioneddol ar gyfer gwelliannau ac sydd wedi'i addo gan Lywodraeth y DU (gan gydnabod ychydig o gyllid trydydd parti fel bod gostyngiad o 15% yn y cyfansymiau a gyhoeddwyd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (ORR) a/neu Network Rail), o 2001 hyd at ddiwedd CRh6 (2024) ac yna ei ragweld hyd at ddiwedd CRh7 (2029) ac felly'n cynnwys rhannau o brosiectau megis HS2 ([Cadeirydd archwiliad HS2 Cyf - Awst 2019](#)) (£78 biliwn), Diweddarau Llwybr traws-Penwynion (£3 biliwn), Rheilffordd rhwng y Dwyrain a'r Gorllewin (£1 biliwn) i fod yn swm ceidwadol o ryw £102 biliwn.

Tabl 1 Cyfanswm buddsoddiad Llywodraeth y DU i wella'r rheilffyrdd ar draws y DU (drwy NR a sefydliadau eraill)

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Cyfnod/ Prosiect	Gwelliannau'r DU (£biliwn)	Enghreifftiau o brosiectau mawr
CRh2 (2001-2004)	£2.00	Prif Linell Arfordir y Gorllewin
CRh3 (2004-2009)	£4.93	Prif Linell Arfordir y Gorllewin
CRh4 (2009-2014)	£11.26	Crossrail, Prosiect Trydaneiddio Great Western (GWEP), Thameslink, Gwella gorsafoedd
CRh5 (2014-2019)	£16.80	GWEP, Crossrail, Diweddarau Prif Linell Canolbarth Lloegr
CRh6 (2019 – 2024)	£8.84	Crossrail, Gwella Prif Linell Arfordir y Dwyrain (ECML), Prif Linell Canolbarth Lloegr, Rhaglen Trydaneiddio Great Western (GWEP), Diweddariad Cychwynnol Llwybr traws- Penwynion (TPU), Cydnerthedd y De-orllewin
CRh7 (2024-2029)	£8.50	Parhad tybiedig TPU, y Rheilffordd rhwng y Dwyrain a'r Gorllewin, Gwella Cyffordd Clapham
Gwariant HS2 hyd at	£5.10	Dyluniad, Cyd-osod y tir

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Evch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Cyfnod/ Prosiect	Gwelliannau'r DU (£biliwn)	Enghreifftiau o brosiectau mawr
-----------------------------	---------------------------------------	--

haf 2019

Cam 1 HS2 (llai wedi'i wario)	£31.90	Adeiladu i Birmingham
-------------------------------------	--------	-----------------------

Cam 2a HS2	£4.00	Adeiladu hyd at Hyb Crewe ac adeiladu'r Hyb
------------	-------	---

Crossrail hyd at 2019	£8.00	Amcangyfrif Llywodraeth y DU drwy capex neu fenthyciad (heb gynnwys cyllid trydydd parti drwy GLA, TfL etc)
--------------------------	-------	--

Costau pellach Crossrail hyd at 2022	£1.00	Amcangyfrif o orwariant pellach yn erbyn amcangyfrif 2019.
---	-------	---

Cyfanswm Rhwydwaith y DU	£102 biliwn	
---	--------------------	--

Yn ystod yr un cyfnod, amcangyfrifir gwariant Llywodraeth y DU ar welliannau i'r rheilffyrdd yng Nghymru fel a ganlyn:

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Tabl 2: Buddsoddiad Llywodraeth y DU i wella rhwydwaith rheilffyrdd Cymru drwy NR neu yr ymrwymwyd drwy Trafnidiaeth Cymru)

Cyfnod	Gwelliannau i Rwydwaith Cymru (£Biliwn)	Prif Brosiectau
CRh2 (2001-2004)	£0.05	Ni allem nodi unrhyw brosiectau gwella sylweddol a ariennir gan Lywodraeth y DU felly dyrannwyd gwerth enwol o £50 miliwn
CRh3 (2004-2009)	£0.10	Ni allem ddod o hyd i unrhyw brosiectau gwella sylweddol a ariennir gan Lywodraeth y DU felly dyrannwyd gwerth enwol o £100 miliwn Cafodd y prif brosiectau a ariannwyd (Gwelliannau i Linell Bro Morgannwg, Glyn Ebwy, Merthyr) eu hariannu gan Lywodraeth Cymru.
CRh4 (2009-2014)	£0.20	Ychydig o CASR (sy'n bennaf yn brosiect adnewyddu); Estyniad Glynebwy (ariannwyd gan LIC)
CRh5 (2014-2019)	£0.74	GWEP (gan gynnwys SWML drwy Dwnnel Hafren i Pilning). Dyma'r ffigur a roddwyd gan ORR ar gyfer Gwelliannau NR yng Nghymru (ac eithrio cyllid trydydd

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Cyfnod **Gwelliannau i Rwydwaith Cymru (£Biliwn)** Prif Brosiectau

parti a oedd yn gyfanswm o £160 miliwn)

CRh6 (2019 – 2024) £0.35 Amcangyfrif o gyfraniad Llinell Graidd y Cymoedd (CVL) (£190 miliwn), Diweddarau Gorsaf Ganolog Caerdydd (£60 miliwn), Cwblhau GWEP

CRh7 (2024-2029) Amherthnasol Dim wedi'i ymrwymo hyd yma

Cyfanswm Rhwydwaith Cymru £1.44BILIWN

Os ychwanegir amcangyfrif o £755miliwn o gyllid canlyniadol Barnett a gafwyd yn 2015 (sy'n gysylltiedig â chynnydd yng nghyllideb Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU ar gyfer y cyfnod hyd at 2019, yn hytrach na phenderfyniadau pendant a wnaed gan Lywodraeth y DU), mae cyfanswm y "buddsoddiad" i wella'r rheilffyrdd yng Nghymru, rhwng 2001 a 2029, yn rhyw £2.2 biliwn. Mae hyn yn ddehongliad haul iawn ac yn debygol o fod lawer yn uwch na'r ffigur gwirioneddol.

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Dros yr un cyfnod, mae Llywodraeth Cymru wedi buddsoddi, neu wedi ymrwymo i fuddsoddi, ryw £1 biliwn. Mae hyn yn cynnwys prosiectau megis ailagor llinellau Glyn Ebwy a Bro Morgannwg, sawl gorsaf newydd a rhai wedi'u gwella, a'n hymrwymiad mawr i Fetro De Cymru.

I gymharu, byddai dosraniad cyfanswm gwariant y DU rhwng 2001 a 2029 i welliannau yng Nghymru ar sail dyraniad poblogaeth (-5%) yn rhyw £5.1 biliwn neu, ar sail hyd y llwybr (11%), yn £10.2 biliwn. Mae hyn yn awgrymu "tanfuddsoddiad" o ryw £2.9 biliwn neu £8 biliwn. Er hynny, rydym yn cydnabod bod CRh5 wedi bod yn fwy manteisiol i Gymru o ystyried y buddsoddiad mewn trydaneiddio prif linell Great Western i Gaerdydd (er canslo'r gwaith trydaneiddio i Abertawe) ond dylid cofio bod y costau a dyrannwyd i lwybr Cymru hefyd yn cynnwys yr holl gostau hynny sy'n gysylltiedig â thrydaneiddio Twannel Hafren. Mae hyn yn gosod cynsail i ddyfarnu buddsoddiadau ar gyfer gwelliannau ar sail llwybr yng Nghymru.

Fodd bynnag, gan ragamcanu'r ymrwymadau y gwyddys amdanynt ar gyfer y cyfnod rhwng 2019 a 2029, rydym yn amcangyfrif y diffygion i fod rhwng £2.4 biliwn a £5.1 biliwn. Mae hyn yn seiliedig ar fuddsoddiad o £350miliwn gan Lywodraeth y DU ar gyfer gwelliannau (gan gynnwys rhan o CVL a Chaerdydd Canolog) o gymharu ag o leiaf £50 biliwn ar draws y DU i gyd.

Er bod rhywfaint o lwfans gwallau yn amlwg yn y dadansoddiad hwn, mae'n glir bod y broses bresennol o ddatblygu a chyllido gwelliannau mawr i'r rheilffyrdd yn y DU wedi rhoi, ac yn parhau i roi rhwydwaith rheilffyrdd Cymru dan anfantais pan fo achos sylweddol dros fuddsoddi ar draws sawl rhaglen strategol a fydd yn fanteisiol i Gymru a'r DU. Yr hyn sy'n gyfrifol yn bennaf am hyn yw'r ffaith nad yw'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru wedi'i ddatganoli a'r ffordd y caiff cynlluniau eu hasesu a'u blaenoriaethu ar sail "Cymru a Lloegr".

Dylid dweud hefyd fod lefelau is o fuddsoddiad ar gyfer gwelliannau dos gyfnod estynedig yn cyfrannu at gyfran is o fuddsoddiad OMR parhaus (Llwybr Cymru gyda 11% o'r rhwydwaith yn cael tua 6% o fuddsoddiad OMR). Yn debyg, mae

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Evch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

rheilffordd nad yw'n cael ei wella yn mynd yn llai deniadol dros amser, ac yn denu llai o deithwyr sy'n arwain at gymorthdaliadau uwch. Mae'n gylch anrhinweddol.

Mae hyn yn wahanol iawn i'r sefyllfa yn yr Alban sydd wedi arwain at welliannau sylweddol i'w rhwydwaith ers 2006 pan drosglwyddwyd pwerau a chyllid i Lywodraeth yr Alban.

Bu llawer o drafod hefyd ynghylch cymhwyso fformiwla Barnett. Fodd bynnag, mae ei natur gymhleth a'i gymhwyso ar lefel adrannol yn gwneud unrhyw ymyriadau lliniaru i fynd i'r afael â thangyllido gwelliannau rheilffyrdd yng Nghymru yn eithaf heriol. Er enghraifft, roedd cynnydd blaenorol yng nghyllideb yr Adran Drafnidiaeth (o ganlyniad i brosiectau megis HS2 ac yn ôl pob tebyg, Crossrail) yn ystod yr adolygiad gwario pum mlynedd diwethaf yn 2015, ar gyfer y cyfnod rhwng 2015/16 i 2020/21, wedi arwain at ddyraniad Barnett. Roedd hyn oherwydd y ffactor priodoli uwch gan yr Adran Drafnidiaeth oherwydd yn y flwyddyn ariannol flaenorol, roedd prosiectau nad oedd wedi'u datganoli megis HS2 yn gyfran gymharol fach o wariant cyffredinol yr Adran (ac nid oedd gwelliannau NR wedi'u cynnwys o gwbl). Fodd bynnag, heddiw mae HS2 (a gwariant NR bellach ar welliannau) wedi cynyddu cyfran "anatganoledig" cyllideb yr Adran Drafnidiaeth sy'n debygol o arwain at ostyngiad sylweddol yn ffactor priodoli Barnett yr Adran. Yna, dim ond cyllid canlyniadol lawer yn llai a fydd yn deillio o newidiadau'r adolygiadau gwario yn y dyfodol i ddyraniadau cyllideb yn yr Adran Drafnidiaeth (wedi'u datganoli neu heb eu datganoli).

Ar ben hynny, nid yw'n glir eto a fydd Llywodraeth y DU yn derbyn a ddylid ystyried trosglwyddiad y CVL i Gymru yn ffactor priodoli Barnett yn ystod yr adolygiad gwario nesaf.

I Gymru, bydd sicrhau bod prosiectau megis HS2 a gwariant gwella rheilffyrdd wedi'u cynnwys yn DEL yr Adran Drafnidiaeth a bod ganddynt ffactor priodoli "datganoledig", yn helpu Llywodraeth Cymru i sicrhau cyfran fwy cymesur o gyllid gwella rheilffyrdd y DU. Fel arall, gallai HS2 a NR aros y tu allan i DEL yr

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Evch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Adran Drafnidiaeth (annhebygol iawn) ond bod yr holl wariant perthnasol yn cael ei nodi fel gwariant “datganoledig” a fyddai'n arwain at 100% o ddyraniadau yn seiliedig ar briodoliad.

Er bod penderfyniadau ynghylch buddsoddiadau yn cael eu gwneud yn y pen draw gan wleidyddion yn San Steffan, mae'r tanfuddsoddiad systematig hwn nid yn unig yn rhan o'r broses blaenoriaethu cynlluniau ac yn cael ei chwyddo gan y broses honno, ond hefyd gan y fframwaith dadansoddol y mae Llywodraeth y DU yn dibynnu arno i lunio achosion busnes ac asesiadau gwerth am arian. Mae dull rhagweld y diwydiant wedi goramcangyfrif yn sylweddol y galw am gynlluniau yn Llundain (gymaint â 50%) ac wedi tanamcangyfrif y galw amdanynt mewn mannau eraill yn y DU (dros 50%), gan gynnwys Cymru. Mae rhagolygon uwch ar gyfer teithwyr yn golygu mwy o arbedion amser (manteision mwy), rhagolygon cynyddol o ran refeniw (costau is), ac achosion sy'n rhoi gwell gwerth am arian.

Mae'n glir bod rhwydwaith rheilffyrdd Cymru wedi'i ddibrisio ac y tanfuddsoddwyd ynddo o gymharu â'r rhwydwaith yn Lloegr. Mae hyn yn llesteirio ein gallu i ddatblygu rhwydwaith trafnidiaeth integredig, gan gyfyngu ar ein gallu i ddenu teithwyr rhag defnyddio eu ceir, lleihau allyriadau niweidiol, a pherfformiad ein heconomi. Er bod croeso i unrhyw ymrwymiad i gyllido gwelliannau i'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru gan Lywodraeth y DU, mae datgysylltiad amlwg rhwng ymrwymiad Llywodraeth Cymru i drafnidiaeth gyhoeddus i hybu datgarboneiddio a chydaddoldeb, anghenion pobl Cymru i gael mynediad i swyddi, gwasanaethau ac addysg, a'r prosesau gwneud penderfyniadau a ddefnyddir gan Lywodraeth y DU i ddsbarthu cyllid ar draws y rhwydwaith yng Nghymru a Lloegr.

Rhaid i agenda Llywodraeth y DU i fynd i'r afael â'r anghydaddoldebau hyn gynnwys trawsnewid yn llwyr y broses ar gyfer datblygu, cyllido a chyflawni cynllun rheilffyrdd yng Nghymru. Mae trosglwyddo CVL i Lywodraeth Cymru yn gatalydd ar gyfer diwygio pellach ac hebdo byddwn yn parhau i ddibynnu ar Lywodraeth y DU i ariannu a chyflawni gwelliannau sydd yn amlwg eu hangen ar

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Evch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

ein rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru. Nid yw parhau'r status quo yn opsiwn.

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Ynghylch y ddogfen hon

Mae'r ddogfen hon yn gopi o'r dudalen we [Buddsoddiad blaenorol i wella'r seilwaith rheilffyrdd](#) a lawrlwythwyd.

Ewch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Efallai na fydd y ddogfen hon yn hollol hygyrch; darllenwch ein [datganiad hygyrchedd](#) i gael rhagor o wybodaeth.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).

Cafodd y ddogfen hon ei lawrlwytho o LLYW.CYMRU, efallai nad dyma'r fersiwn mwyaf diweddar.

Ewch i <https://llyw.cymru/buddsoddiad-blaenorol-i-wellar-seilwaith-rheilffyrdd-html> i weld y fersiwn ddiweddaraf.

Gwybdaeth am [hawlfraint](#).