



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Y Rhwydwaith Rheilffyrdd yng Nghymru

Yr achos dros fuddsoddi – Crynodeb

Professor Mark Barry

12 Gorffennaf 2018



Mark Barry
M&G Barry Consulting Ltd
www.mgbarryconsulting.com



Arweiniwyd yr astudiaeth hon gan yr Athro Mark Barry o Brifysgol Caerdydd ac fe'i cyflawnwyd gan dîm cyfunol: M & G Barry Consulting, ARUP, Mott MacDonald, Cogitamus a SDG. Sicrhawyd cefnogaeth a chyfraniadau gan Lywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru, Network Rail ac amrywiaeth eang o randdeiliaid hefyd. Cefnogir y ddogfen "grynoded" ar gyfer y cyhoedd gan ddau Achos Amlinellol Strategol manylach ar gyfer y rhaglen; un ar gyfer y Gogledd ac un ar gyfer y De.

CRYNODEB

1.1 Cefndir

Yn dilyn canslo trydaneiddio ym mis Gorffennaf 2017 ar Brif Linell y Great Western (GWML) rhwng Caerdydd ac Abertawe, cyhoeddodd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ddatblygiad achosion busnes ar gyfer cynlluniau gwella rheilffyrdd ledled Cymru. I gefnogi'r gwaith hwn, ym mis Mai eleni cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth, Ken Skates y byddai'r Athro Mark Barry o Brifysgol Caerdydd yn arwain rhaglen i sefydlu'r achos strategol ac economaidd dros fuddsoddi yn seilwaith rheilffyrdd Cymru. Y crynodeb gweithredol hwn - 'Yr Achos dros Fuddsoddi' - ac Achosion Amlinellol Strategol y Rhaglen (PSOC) yw allbynnau'r gwaith hwnnw.

Rydym wedi datblygu achos cadarnhaol a chymhellol dros fuddsoddiad sylweddol yn y rheilffyrdd sy'n mynd i'r afael ag uchelgeisiau economaidd Llywodraeth Cymru a'n hamcanion amgylcheddol a llesiant ehangach. Mae hyn yn bwysicach nag erioed o gofio maint ac effaith economaidd bosib datblygiad cynlluniau rheilffyrdd mewn mannau eraill yn y DU a'r angen i ymateb i ganslo trydaneiddio'r GWML i Abertawe.

Mae'r dadansoddiad yn glir bod angen rhaglen o fuddsoddiad yn y seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru i gefnogi economi gryfach, cynhwysol a mwy cyfiawn, gan sicrhau ffyniant i bawb trwy gysylltu pobl, cymunedau a busnesau i swyddi, gwasanaethau a marchnadoedd. Bydd gwell seilwaith a gwasanaethau rheilffyrdd yn helpu i gyflawni anghenion cymdeithasol ac economaidd troswaol amrywiol, fel y nodir yn natganiad Ysgrifennydd y Cabinet:

*"... gwella cysylltedd a lleihau'r amser teithio rhwng dinasoedd yng Nghymru; ehangu ardaloedd yr ardaloedd dinas-ranbarth ledled Cymru; tyfu economïau trawsffiniol; gwella cysylltedd o Gymru i Lundain; gwella mynediad i feysydd awyr; cynyddu i'r eithaf fanteision posibl a gwrthbwysu canlyniadau negyddol HS2; darparu dewisiadau teithio cymhellol i ddefnyddwyr yr M4 lle y ceir tagfeydd yn Abertawe; a bodloni safonau rhwydwaith traws-Ewropeaidd."*¹

Mae'r dadansoddiad hwn yn cefnogi'r achos dros newid ac mae'n cyflwyno canfyddiadau ac argymhellion allweddol y gwaith a wnaed ers y cyhoeddiad trwy ddau Achos Amlinellol Strategol y Rhaglen. Mae'r gwaith yn adlewyrchu trafodaethau helaeth â rhanddeiliaid yn y Gogledd a'r De yn cynnwys busnes, addysg, llywodraeth leol a'r diwydiant rheilffyrdd.

Wrth wneud hynny, nodwyd gweledigaeth, amcanion a rhai ymyriadau posib a fydd yn cael eu datblygu drwy achosion busnes manylach. Maent yn cynnwys mesurau i fanteisio i'r eithaf ar effeithiau economaidd cadarnhaol HS2 yn y Gogledd, ac i fynd i'r afael â'i effeithiau economaidd negyddol posib yn y De. Mae'r cyfleoedd y mae'r cynigion hyn yn eu cyflwyno i fwy ohonom deithio'n fwy effeithlon a chynaliadwy yn llawn mor bwysig.

Mae'r gwaith hwn hefyd yn cefnogi ac yn llywio'r Achosion Amlinellol Strategol manylach y mae'r Adran Drafnidiaeth wedi gofyn i Network Rail ymgymryd â nhw mewn perthynas â chynlluniau penodol yng Nghymru, gan gynnwys gwelliannau i'r seilwaith ar brif linell Arfordir y Gogledd, llinell Wrecsam i Bidston, a rhwng Twnnel Hafren a Chaerdydd.

1.2 Tanfuddsoddiad hirdymor yn seilwaith rheilffyrdd Cymru

Un o ganfyddiadau allweddol y gwaith hwn yw nodi a mesur tanfuddsoddiad hirdymor a systematig yn isadeiledd rheilffyrdd Cymru o'i gymharu â'r DU yn ei chyfanrwydd. Er enghraifft, mae data'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd² ar gyfer 2011-2016 yn dangos mai dim ond ychydig dros 1% o'r gyllideb wella (£198m o gyfanswm Cymru a Lloegr o £12.2 biliwn) mae Llwybr Cymru wedi'i derbyn, er ei bod yn cynnwys 11% o rwydwaith y DU. Mae'r dewisiadau a'r blaenoriaethau hyn yn cael eu penderfynu gan Lywodraeth y DU ar ran Cymru. Mae Cymru wedi'i thanariannu, o ddefnyddio Llwybr Cymru fel sail, o fwy na £1 biliwn yn ystod y cyfnod hwnnw. Mae hyn ar adeg pan fo'r DU yn ymrwymo £56 biliwn i High Speed 2, a £30 biliwn o bosib i Crossrail 2 yn Ne-

¹ Dyfyniad o Ddatganiad gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth: Uchelgeisiau ar gyfer Prif Linellau Rheilffordd Great Western a Gogledd Cymru, 08 Mai 2018 <http://record.assembly.wales/Plenary/4981#A43301>

² ORR Annual Efficiency and Finance Assessment 2014-15 | Network Rail - Wales Route Plan 2014-2019

ddwyrain Lloegr, a £70 biliwn i Transport for the North³ dros y 30 mlynedd nesaf i gyflwyno cynlluniau mawr fel Northern Powerhouse Rail (NPR).

Mae gwelliannau yn gwella gallu, capasiti a dibynadwyedd y rhwydwaith rheilffyrdd, ac felly mae'r buddsoddiad cyfyngedig yng Nghymru yn cyfrannu at lai o wasanaethau llai sy'n llai deniadol, gan arwain at gyfran foddol is ar gyfer y rheilffyrdd a chymorthdaliadau uwch fesul teithiwr.

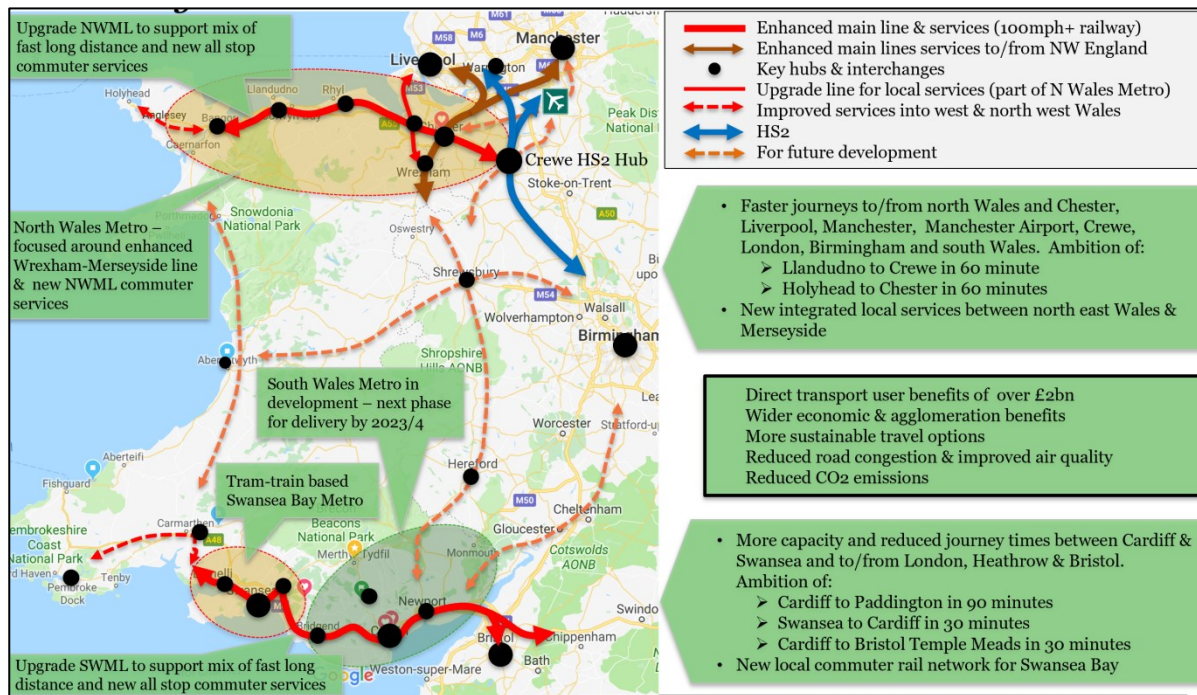
Mae hwn yn ddadansoddiad a gadarnhawyd gan y Pwyllgorau Dethol Seneddol ar Faterion Cymreig a Thrafnidiaeth yn San Steffan. Yn ddiweddar, daeth Pwyllgor Trafnidiaeth Tŷ'r Cyffredin i'r casgliad bod prosesau presennol gwneud penderfyniadau'r Adran Drafnidiaeth a systemau presennol gwerthuso cynlluniau yn gweithio yn erbyn rhanbarthau y tu allan i dde-ddwyrain Lloegr gan eu bod wedi'u pwysoli'n drwm tuag at leihau'r tagfeydd presennol. Wrth ddatblygu cynlluniau ar gyfer cynlluniau rheilffyrdd newydd, ni allwn gael ein cyfyngu gan broses sydd â hanes o roi Cymru dan anfantais ond yn hytrach mae'n rhaid iddi ganolbwyntio ar ddatblygu cynlluniau sy'n cyflawni ein hamcanion ehangach.

1.3 Gweledigaeth ar gyfer y rheilffyrdd yng Nghymru

Dangosir ein gweledigaeth drosfwaol ar gyfer rheilffyrdd yng Nghymru isod (*Ffigur 1*). Er mwyn llunio cynllun mwy manwl a datblygu achos busnes, rydym wedi datblygu gyda rhanddeiliaid weledigaethau trosfwaol a set o amcanion ar gyfer gwelliannau rheilffyrdd ar draws pedair ffrwd waith allweddol gyda rhanddeiliaid fel a ganlyn:

- Y Gogledd
 - Prif Linell y Gogledd
 - Wrecsam-Glannau Mersi (llinell y Gororau)
- Y De
 - Prif Linell y De
 - Ardal Drefol Bae Abertawe

Bydd y ffocws cychwynnol hwn yn cefnogi datblygiad achosion busnes ar gyfer yr ardaloedd hyn gan yr Adran Drafnidiaeth. Gellir datblygu cynlluniau Achos Amlinellol Strategol pellach y Rhaglen wrth i'r gwaith fynd rhagddo.



Ffigur 1 Golwg Cymru Gyfan o Weledigaeth ac amcanion trosfwaol

³ https://transportforthenorth.com/wp-content/uploads/TfN-Strategic-Plan_Drafft_Ir.pdf

1.3.1 Prif Linell y Gogledd (NWML)

Gweledigaeth: Gan adeiladu ar waith GrowthTrack 360 i gefnogi twf economaidd cynhwysol a chytbwys yng Nghymru a gogledd orllewin Lloegr, trwy ddarparu gwasanaethau cyflymach ac amlach trwy fuddsoddi yn llinell arfordir y Gogledd a thrwy fanteisio i'r eithaf ar fanteision HS2.

Amcanion: Er mwyn cyflawni'r weledigaeth hon ar gyfer y Gogledd bydd angen i ymyriadau:

1. Ehangu mynediad i gyflogaeth ar draws y Gogledd, Swydd Gaer a Lerpwl trwy wella gwasanaethau rheilffordd.
2. Datblygu patrwm gwasanaeth (amser ac amlder teithiau) sy'n cefnogi uchelgeisiau Growth Track 360:
 - a. Amserau teithiau o lai nag awr rhwng prif ganolfannau Caerdydd a Chaer; a Llundudno a Crewe
 - b. Dyblu amlder rhwng Caerdydd a Llundain; a Chaerdydd i Gaerdydd/Birmingham
 - c. Dyblu amlder rhwng arfordir y Gogledd a Maes Awyr Manceinion
 - d. O leiaf un trên yr awr o arfordir y Gogledd a Wrecsam i Lerpwl
3. Gwellu cysylltedd rheilffordd o'r Gogledd i byrth rhyngwladol ym meysydd awyr Manceinion a Lerpwl.
4. Hyrwyddo cynhwysiant cymdeithasol trwy wella mynediad lleol at gyflogaeth, gwasanaethau a chanolfannau allweddol.
5. Darparu cludiant cyhoeddus amgen ymarferol yn lle teithiau ceir preifat, ar gyfer pob math o siwrneion gan gynnwys twristiaeth.
6. Darparu digon o gapasiti a gwella gwydnwch y rhwydwaith rheilffyrdd yn y Gogledd i ddiwallu galw yn y dyfodol.
7. Hyrwyddo ymyriadau sy'n integreiddio â HS2 a'r datblygiadau mawr yng ngorsafoedd Crewe a Chaer i gefnogi gofynion teithio teithwyr trawsffiniol
8. Lleihau effaith amgylcheddol trafnidiaeth, yn enwedig allyriadau carbon ac ansawdd aer.
9. Gwellu effeithlonrwydd y rhwydwaith rheilffyrdd er mwyn lleihau'r cymhorthdal sydd ei angen fesul teithiwr yn y dyfodol.

Ar hyn o bryd, rydym yn rhagweld y bydd yr ymyriadau mwyaf tebygol sydd eu hangen i gyflawni'r weledigaeth hon yn cynnwys:

- Moderneiddio Prif Linell y Gogledd (NWML) o Crewe i Gaerdydd (gan gynnwys gwelliannau cyflymder llinell, signalau newydd a thrydaneiddio);
- Gwasanaethau pellter maith cyflymach o ganolfannau allweddol yn y Gogledd i Lundain, Manceinion, Maes Awyr Manceinion, Lerpwl a Chaerdydd sy'n stopio'n llai aml
- Cysylltedd bob awr i Lundain trwy Crewe (yn uniongyrchol a/neu drwy HS2)
- Gwasanaethau cymudo lleol newydd sy'n stopio ym mhob gorsaf yn y Gogledd-ddwyrain a'r Gogledd-orllewin
- Dyblu cledrau Wrecsam-Caer i gefnogi gwasanaethau ychwanegol
- Cynyddu capasiti ar y cledrau a gwelliannau gweithredol yng ngorsaf Caer
- Rhai gorsafoedd newydd ar draws y rhwydwaith

1.3.2 Wrecsam-Glannau Mersi (llinell y Gororau)

Gweledigaeth: Cefnogi twf economaidd a gwella cysylltedd ar draws ardal y Gogledd a Glannau Mersi trwy wella llinell reilffordd y Gororau i ddarparu gwasanaethau cyflymach, amlach a mwy integredig.

Amcanion: Er mwyn cyflawni'r weledigaeth ar gyfer ardal Wrecsam – Glannau Mersi bydd angen i ymyriadau:

1. Ehangu mynediad i gyflogaeth ar draws y Gogledd, Swydd Gaer, Lerpwl a Manceinion trwy wella gwasanaethau rheilffyrdd.
2. Darparu system gludiant sy'n rhedeg yn aml ac sydd â chysylltiadau da sy'n cefnogi dyheadau economaidd rhanbarthau'r Gogledd a Merswy – Dyfrdwy.
3. Hyrwyddo cynhwysiant cymdeithasol trwy wella mynediad lleol at gyflogaeth, gwasanaethau a chanolfannau allweddol.
4. Manteisio i'r eithaf ar botensial gorsafoedd i gyflymu adfywio trefol a gwneud cyfraniad mawr at safleoedd datblygu.
5. Cynyddu cyfran y teithiau yn y Gogledd-ddwyrain a wneir ar y rheilffyrdd.
6. Cyfrannu at ddatblygu Metro'r Gogledd gan gynnwys gwelliannau i gyfnewidfeydd aml-foddol.
7. Lleihau effaith amgylcheddol trafnidiaeth, yn enwedig allyriadau carbon ac ansawdd aer.
8. Gwella effeithlonrwydd y rhwydwaith rheilffyrdd er mwyn lleihau'r cymhorthdal sydd ei angen fesul teithiwr yn y dyfodol.

Ar hyn o bryd, rydym yn rhagweld y bydd yr ymyriadau mwyaf tebygol sydd eu hangen i gyflawni'r weledigaeth hon yn cynnwys:

- Integreiddio gwasanaeth Wrecsam-Bidston gyda Merseyrail yn llawn ar lefel weithredol gan alluogi trenau trwodd cyflymach i ganol Lerpwl a gweithredu gyda phedwar trên yr awr (tph)
- Gorsaf newydd ym Mharc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy gyda chyfleusterau Parcio a Theithio (P&R) a chysylltiadau bws lleol gwell
- Uwchraddio sylweddol yng ngorsaf Shotton i wella'r gyfnewidfa
- Cyfleusterau parcio a theithio mewn rhai gorsafoedd ac integreiddio gwasanaethau bws mewn sawl gorsaf ar hyd y llinell

1.3.3 Prif Linell y De Cymru (SWML)

Gweledigaeth: Cefnogi twf economaidd cynhwysol a chytbwys yng Nghymru a de-orllewin Lloegr trwy ddarparu gwasanaethau cyflymach ac amlach trwy fuddsoddi yng nghoridor rheilffyrdd Great Western.

Amcanion: Er mwyn cyflawni'r weledigaeth ar gyfer Prif Linell y De bydd angen i ymyriadau:

1. Lleihau amserau teithiau rheilffordd rhwng y Gorllewin a Llundain, tuag at dargedau o:
 - a. 90 munud rhwng Caerdydd a Phaddington Llundain
 - b. 30 munud rhwng Caerdydd a Temple Meads Bryste
 - c. 30 munud rhwng Abertawe a Chaerdydd
2. Cynyddu amllder gwasanaethau rhwng y De-orllewin a Llundain; Caerdydd Temple Meads Bryste; ac Abertawe a Chaerdydd.
3. Darparu capasiti digonol a gwella gwydnwch y rhwydwaith rheilffyrdd rhwng Caerdydd a Bryste i ddarparu ar gyfer y galw gan deithwyr a nwyddau yn y dyfodol.
4. Gwella cysylltedd rheilffyrdd â phyrth/meysydd awyr rhyngwladol ac Ardaloedd Menter
5. Gwella'r ddarpariaeth Parcio a Theithio ar gyfer mynediad i Brif Linell y De a lleihau dibyniaeth ar goridor yr M4
6. Gwella'r integreiddio rhwng y brif linell rheilffordd a'r rhwydwaith trafnidiaeth ehangach, yn enwedig y systemau Metro sy'n datblygu yn y De ac ym Mryste.
7. Manteisio i'r eithaf ar botensial gorsafoedd i gyflymu adfywio trefol a gwneud cyfraniad mawr at safleoedd datblygu.
8. Cynyddu nifer y teithiau a wneir gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, gan ganolbwyntio ar deithiau cymudo.
9. Lleihau effaith amgylcheddol trafnidiaeth, yn enwedig allyriadau carbon ac ansawdd aer.
10. Gwella effeithlonrwydd y rhwydwaith rheilffyrdd er mwyn lleihau'r cymhorthdal sydd ei angen fesul teithiwr yn y dyfodol.

Ar hyn o bryd, rydym yn rhagweld y bydd yr ymyriadau mwyaf tebygol sydd eu hangen i gyflawni'r weledigaeth hon yn cynnwys:

- Gwella cyflymder y llinell o Gyffordd Twnnel Hafren i Abertawe a thu hwnt er mwyn gwireddu manteision trenau newydd (gan gynnwys ystyried trydaneiddio a mwy o gapasiti)
- Gwasanaethau newydd yn gweithredu ar batrwm cytbwys o wasanaethau cyflym a rhai sy'n stopio (pedwar trên yr awr o Gaerdydd i Lundain a dau drên yr awr o Abertawe; pedwar trên yr awr o Bristol Mead Meads i Gaerdydd a dau drên yr awr o Abertawe).
- Potensial ar gyfer gorsafoedd newydd ym Magwyr, Llan-wern, Parkway Caerdydd, Rover Way, Meisgyn - Cyffordd 34, Bracla, Y Cocyd a Sanclêr.
- Cyfnewidfa drafnidiaeth well yn Llansamlet gan wneud gwell defnydd o'r ffaith ei bod mor agos at yr M4.

1.3.4 Metro (Ardal Drefol) Bae Abertawe (Ffigur 2)

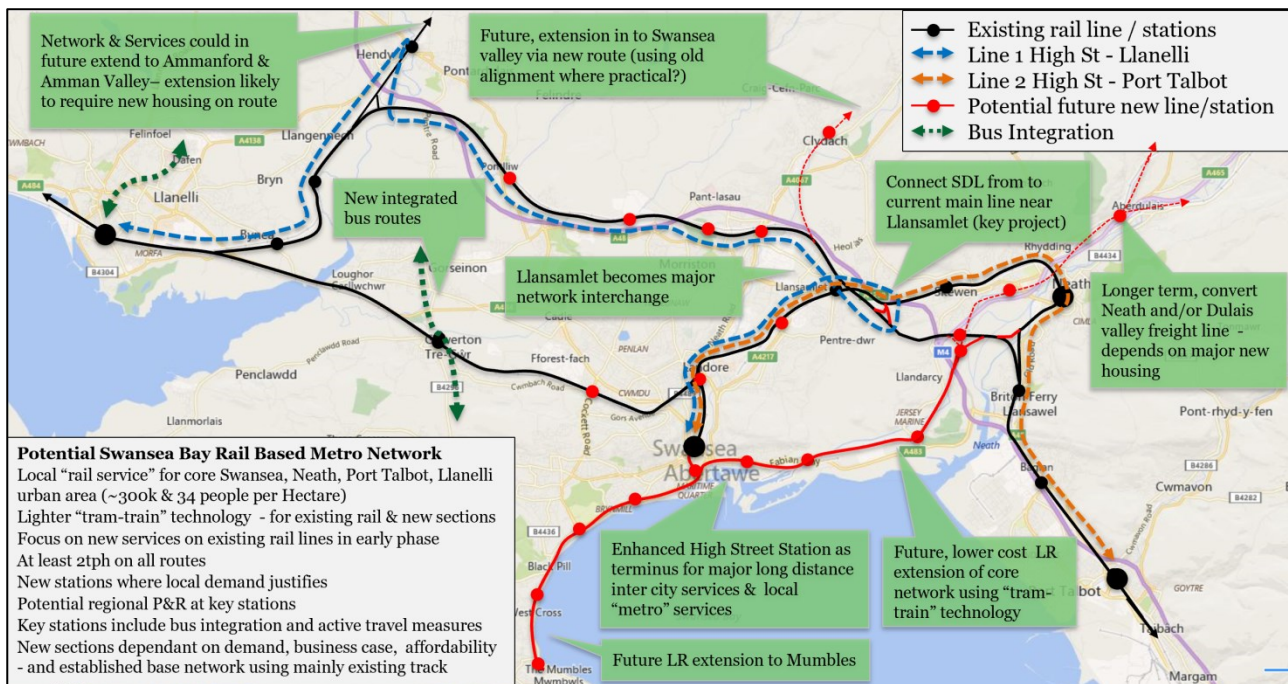
Gweledigaeth: Cyflymu twf economaidd ar draws Dinas Ranbarth Bae Abertawe, ehangu dalgylchoedd y farchnad lafur, ac annog buddsoddiad trwy drawsnewid rhwydwaith rheilffyrdd y ranbarth.

Amcanion: Er mwyn cyflawni'r weledigaeth ar gyfer Bae Abertawe bydd angen i ymyriadau:

1. Lleihau amserau teithio rhwng canolfannau poblogaeth allweddol gan gynnwys Abertawe, Castell-nedd, Port Talbot, Llanelli, Caerfyrddin, Penfro ac Aberdaugleddau.
2. Cynyddu amllder y gwasanaethau
 - a. ar gyfer gorsafoedd lleol ar y brif linell rhwng Caerfyrddin a Phort Talbot, yn enwedig yn ystod cyfnodau brig
 - b. ar linell Calon Cymru i wasanaethu cymudwyr i Abertawe a thu hwnt
 - c. ar draws y De-orllewin i wella addasrwydd ar gyfer cymudo dyddiol
3. Gwellu hygyrchedd trafnidiaeth ranbarthol trwy ehangu cyrhaeddiad gofodol y rhwydwaith a'r gwasanaethau rheilffyrdd.
4. Gwellu'r ddarpariaeth Parcio a Theithio ar gyfer mynediad i ranbarth Bae Abertawe.
5. Darparu trafnidiaeth gyhoeddus ymarferol amgen yn lle coridor yrM4/A48 a'i dagfeydd
6. Cyfrannu at ddatblygu Metro Ardal Drefol Bae Abertawe, gan gynnwys gwelliannau i gyfnewidfeydd aml-foddol.
7. Manteisio i'r eithaf ar botensial gorsafoedd i gyflymu adfywio trefol a gwneud cyfraniad mawr at safleoedd datblygu.
8. Cynyddu nifer y teithiau a wneir gan ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, gan ganolbwyntio ar deithiau cymudo.
9. Lleihau effaith amgylcheddol trafnidiaeth, yn enwedig allyriadau carbon ac ansawdd aer.
10. Gwellu effeithlonrwydd y rhwydwaith rheilffyrdd er mwyn lleihau'r cymhorthdal sydd ei angen fesul teithiwr yn y dyfodol.

Ar hyn o bryd, rydym yn rhagweld y bydd yr ymyriadau mwyaf tebygol sydd eu hangen i gyflawni'r weledigaeth hon yn cynnwys:

- Rhwydwaith rheilffyrdd cymudwyr ar gyfer Bae Abertawe sy'n gwasanaethu casgliad o orsafoedd newydd a rhai presennol (er enghraifft, Glandŵr, Felindre, Winch Wen)
- Yn amodol ar ymarferoldeb gweithredol, gellid gweithredu dau lwybr cychwynnol (gan gynnwys rhywfaint o seilwaith newydd) gan ddefnyddio'r cerbydau a fydd yn seiliedig ar y trênn tram a gaiff ei gaffael ar gyfer Metro De Cymru.
 - Gwasanaeth 'Metro' Llanelli – Pontarddulais – Abertawe
 - Gwasanaeth 'Metro' Port Talbot – Castell-nedd – Abertawe.
- Gallu trênn tram i gynnig opsiynau estyniad mwy fforddiadwy a hyblyg mewn cyfnodau diweddarach
- Darpariaeth Parcio a Theithio mewn gorsafoedd allweddol
- Mesurau integreiddio ar gyfer llwybrau teithio llesol a bws i fanteisio i'r eithaf ar gyrhaeddiad y rhwydwaith rheilffyrdd



Ffigur 2 Sylfaen rheilffyrdd posib ar gyfer Metro Bae Abertawe

1.4 Manteision

Mae'r gwaith sydd wedi'i wneud hyd yn hyn yn cyflwyno'r achos dros fuddsoddiad pellach yn seilwaith rheilffyrdd Cymru ac mae wedi nodi manteision uniongyrchol y cynlluniau dan sylw i ddefnyddiwr cludiant o £2 biliwn o leiaf yn nhermau gwerth presennol dros gyfnod o 60 mlynedd. Mae hyn yn seiliedig ar:

- Pecyn o fesurau i gynyddu'r amlder i bedwar trên yr awr ar hyd Prif Linell y Gogledd, taith o awr rhwng Caer a Chaergybi, gorsafoedd ychwanegol, ac integreiddio â HS2;
- Pecyn Wrecsam i Lannau Mersi i ddarparu pedwar trên uniongyrchol yr awr o Wrecsam i Lerpwl trwy Bidston, gyda gorsafoedd ychwanegol;
- Gwelliannau i Brif Linell y De i ddarparu amseroedd teithio llai a gwell amlder gan gynnwys pedwar trên yr awr rhwng y De a Llundain (byddai 2 ohonynt yn cychwyn yn Abertawe neu ymhellach i'r gorllewin), pedwar trên yr awr rhwng Caerdydd a Bryste, ac o leiaf bedwar trên yr awr rhwng Abertawe a Chaerdydd.

Caiff y manteision hyn eu creu trwy leihau amserau teithio i deithwyr rheilffyrdd, gyda manteision sylweddol i ddefnyddwyr busnes. Mae yna fanteision eraill hefyd yn deillio o lai o dagfeydd traffig, manteision amgylcheddol (yn enwedig ansawdd aer gwell a llai o allyriadau CO₂), a gwelliannau diogelwch trwy leihau'r defnydd o geir.

Bydd gwaith dadansoddi yn parhau i fireinio'r manteision hyn ar sail fwy manwl, ac yn cynnwys asesiad o'r manteision economaidd a chrynhoad ehangach sy'n gysylltiedig â'r ymyriadau arfaethedig.

1.5 Penderfyniadau allweddol

Mae'r cynigion hyn yn cyflwyno cyfleoedd, heriau a phenderfyniadau mawr, ac yn tynnu sylw at rai opsiynau allweddol - gyda manteision ac anfanteision – mae'r rhain yn cynnwys:

- Y ffordd orau o weithredu gwasanaethau rheilffyrdd ar Linell y De o Lundain/Bryste i Gymru ac yn enwedig cydbwyso manteision teithiau cyflym rhwng y prif orsafoedd a rôl gwasanaethau rheilffordd o ran galluogi teithiau lleol. Mae'r cydbwysedd hwn yn arbennig o amlwg ar gyfer gwasanaethau rhwng Port Talbot a Llanelli lle mae galw sylweddol am deithio lleol ond byddai stopio pob trê'n mewn gorsafoedd lleol yn effeithio'n sylweddol ar amseroedd teithio. Bydd penderfynu ar yr ateb gorau posib yn gofyn am drafodaeth bellach gyda rhanddeiliaid a bydd yn arbennig o bwysig lle gallai fod angen isadeiledd newydd.
- Ehangu cwrddpas gwaith Network Rail i wella'r llinellau wrth gefn er mwyn datblygu a chyflwyno ymyriadau ar hyd mwy o Brif Linell y De ac i Temple Meads Bryste er mwyn cynyddu capasiti, gwella dibynadwyedd a lleihau amserau teithio.
- Datblygu rhwydwaith rheilffyrdd newydd ar gyfer cymudwyr Ardal Drefol Bae Abertawe, o bosib gan ddefnyddio cerbydau sy'n debyg i'r dechnoleg trê'n tram sy'n cael ei ddefnyddio ar gyfer Metro De Cymru.
- Y posibilrwydd o integreiddio Wrecsam-Bidston â rhwydwaith Merseyrail a swyddogaeth Gorsaf Shotton yn y dyfodol fel Hyb Metro.
- Cyfeiriadaeth hyb Crewe HS2 a'r angen i sicrhau cysylltedd rhwydd rhwng gwasanaethau HS2 a'r Gogledd, ei effaith ar wasanaethau uniongyrchol rhwng Llundain a'r Gogledd, a llwybr gwasanaethau Caerdydd-Manceinion.
- Cymeradwyo'r holl welliannau signalau a gynigiwyd yn wreiddiol ar gyfer Prif Linell y Gogledd.
- Datblygu mesurau pellach yng ngorsaf Caer i wella gallu gweithredol a dibynadwyedd er mwyn cefnogi'r cynigion a gyflwynir gennym.
- Cwblhau cyswllt rheilffordd Mynediad Gorllewinol Heathrow yn gynnar - gyda'r potensial i gefnogi gwasanaethau uniongyrchol o'r De a de-orllewin Lloegr i Heathrow.
- Profi opsiynau mewn partneriaeth â thrydydd partiön ar gyfer ymyriadau sy'n darparu gwasanaethau cyflymach a mwy o gapasiti rhwng y Gogledd, Caer, Manceinion, maes awyr Manceinion, Lerpwl a Leeds. *Wrth wneud hynny, dylai datblygu Northern Powerhouse Rail (NPR), Cam 2b HS2 a photensial mynediad rheilffordd gorllewinol Manceinion adlewyrchu'r gofyniad hwn.*

Bydd proses barhaus sy'n ymgysylltu â rhanddeiliaid a phartneriaid diwydiant perthnasol yn hanfodol er mwyn sicrhau cefnogaeth ar gyfer ymyriadau a ffefrir. Rydym eisoes a byddwn yn parhau i ymgysylltu â sefydliadau megis Merseytravel, Transport for the North, DfT, Network Rail (NR), awdurdodau lleol yn ogystal â grwpiau sy'n cael eu harwain gan fusnes megis Growth Track 360, y CBI a'r Siambrau Masnach.

1.6 Y Camau Nesaf

Bydd y gwaith yn parhau i ddatblygu ac ymgynghori ar y gwelliannau hyn i'r rhwydwaith rheilffyrdd y mae'n rhaid i Lywodraeth y DU eu gwneud os yw i gyflawni ei haddewid i gydbwyso economi'r DU o'r newydd. Bydd yr achosion rhaglen hyn yn cael eu cwblhau dros yr haf a byddant ar gael i Network Rail a'r Adran Drafnidiaeth i lywio datblygiad eu hachosion busnes penodol ar gyfer y cynllun.

Mae angen ymrwymiad gan Lywodraeth y DU yn awr i ariannu'r gwaith o ddatblygu a chyflwyno rhaglen fuddsoddi uchelgeisiol, realistig a theg yn y rheilffyrdd i Gymru.