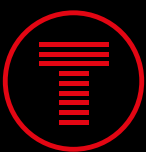




Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Gofynion o ran gwella prif linellau rheilffordd

Medi 2020



TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES

Cyd-destun

Ers 2018, mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wedi gwneud rhagor o waith i ddatblygu'r Achosion Strategol dros fuddsoddi yn rhwydwaith rheilffyrdd Cymru. Rhydd y papur hwn grynoded o'r achosion hynny sy'n datblygu, gan ddefnyddio corff eang o waith, gan gynnwys:

- » **2018, Yr Achos dros Fuddsoddi (ac Achosion Amlinellol Strategol Rhaglenni ategol)ⁱ**
Nododd y rhain fanteision gwerth mwy na £2 biliwn i ddefnyddwyr trafnidiaeth y gellid eu sicrhau ledled Cymru gyda rhaglen buddsoddi cyfalaf gymesur; byddai'r ffigur hwn yn uwch pe bai'r ystod lawn o gynlluniau a nodir isod, a'r Manteision Economaidd Ehangach, yn cael eu hystyried
- » **2019, Rheilffordd i Gymruⁱⁱ**
Mae'r ddogfen hon yn nodi'r achos dros ddatganioli pwerau dros reilffyrdd, cynlluniau presennol, ystyriaethau ehangach o ran llesiant ac uchelgeisiau ar gyfer datblygu rheilffyrdd ac arloesi ledled Cymru yn y dyfodol. Fe'i hategwyd gan ddatganiad a oedd yn nodi dyheadau Llywodraeth Cymru o ran gwasanaethau allweddol
- » **Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru: Casgliadau sy'n dod i'r amlwg^{iv}**
Mae'r gwaith hwn yn nodi pwysigrwydd buddsoddiad ychwanegol sylweddol ar

hyd coridor Prif Linell De Cymru (drwy gyflwyno gwasanaethau a gorsafoedd ychwanegol â mwy o gapasiti) i ddarparu 'asgwrn cefn' rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus integredig ledled De Cymru

- » Roedd gwaith ffurfiol ychwanegol a wnaed gan Trafnidiaeth Cymru a phartneriaid rhanbarthol i ddatblygu cynlluniau ac achosion busnes yn ymwneud â phrosiectau fel Metro Bae Abertawe, Metro Gogledd Cymru, gwella amllder y gwasanaeth ar reilffordd Glynebwy, gwella amllder y gwasanaeth ar reilffordd Maesteg a choridor Gogledd-orllewin Caerdydd/ Cardiff Crossrail^v
- » Mae Network Rail hefyd wedi bod yn datblygu Achosion Amlinellol Strategol o dan arweiniad yr Adran Drafnidiaeth ar gyfer cynlluniau gan gynnwys: Uwchraddio Llinellau Lliniaru, gwelliannau i Brif Linell Gogledd Cymru ac amseroedd teithio rhwng Abertawe a Chaerdydd. Er bod y rhain i'w croesawu, mae angen gwneud llawer mwy er mwyn cyflawni uchelgais strategol Llywodraeth Cymru ar gyfer y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru.

Yn ogystal â'r cynlluniau trafnidiaeth strategol, rhoddir enghreifftiau o'r prosiectau datblygu economaidd pwysicaf sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth sy'n mynd rhagddynt neu sy'n cael eu cynllunio ledled Cymru.

Er bod amrywiaeth o safbwyntiau polisi ehangach yn ategu'r angen i fuddsoddi mwy mewn trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru, yr un mwyaf dybryd yw'r argyfwng hinsawdd. Mae angen i bob un ohonom weithio tuag at ddatgarboneiddio ein systemau trafnidiaeth a lleihau ein dibyniaeth ar geir, a oedd, cyn pandemig COVID-19, yn cyfrif am fwy nag 80% o gyfran dulliau cymudo. Mae hyn yn cyd-fynd â'n hamcanion amgylcheddol a llesiant ehangach ac mae'n mynd y tu hwnt i ymyriadau trafnidiaeth yn unig.

Mae Llywodraeth Cymru yn croesawu'r ffaith bod Llywodraeth y DU bellach yn ystyried y cyfle i lefelu buddsoddiad mewn rheilffyrdd tuag i fyny ledled y DU ac yn nodi bod llwyddiant y Bargeinion Dinesig a'r Bargeinion Twf ar draws Cymru yn dibynnu i wahanol raddau ar welliannau ategol i gysylltedd rheilffyrdd, yng Nghymru a rhwng Cymru a Lloegr.

Yn fwy penodol, mae Llywodraeth Cymru o'r farn na all 'lefelu tuag i fyny' olygu nifer bach o brosiectau rheilffordd ad hoc, newydd y penderfynir arnynt yn San Steffan yn unig a bod yn rhaid iddo fod yn rhan o ddull strategol o hyrwyddo twf ym mhob rhan o'r DU. Hrfyd mae'n rhaid iddo ymwneud â mwy na chyfle cyfartal – h.y. mwy na dim ond y gallu i wneud cais i ffynonellau newydd o gyllid – mae'n rhaid iddo ymwneud â chanlyniadau ac ymdrech wirioneddol i gau'r bwlch gwirioneddol o ran buddsoddi yn y seilwaith rheilffyrdd rhwng Cymru a gweddill y DU er mwyn helpu i gynyddu twf a ffyniant economaidd. Bydd hyn yn gofyn am rywfaint o wahaniaethu cadarnhaol er mwyn gwrthbwyso manteision cynhenid ardaloedd fel De-ddwyrain Lloegr. Mae'n rhaid i 'lefelu tuag i fyny' fod yn rhywbeth sy'n sicrhau bod llywodraethau datganoledig yn chwarae rhan ystyrlon yn y broses o lunio a llywodraethu'r dull gweithredu.



Trosolwg strategol

Fel y nodwyd yn yr Achos Dros Fuddsoddi a gyhoeddwyd yn 2018, mae angen buddsoddi mewn gwasanaethau a seilwaith trafniadaeth er mwyn cyflawni uchelgeisiau economaidd a llesiant Llywodraeth Cymru.

- » Cynyddu lefelau cynhyrchiant Cymru a gwella ei Gwerth Ychwanegol Gros (GYG) y pen (sy'n cyfateb i ddim ond 73% o gyfartaledd y DU^{vii})
- » a chyflawni ei rhwymedigaethau o ran datgarboneiddio, cynaliadwyedd a llesiant.

Mae hyn yn bwysicach fyth o ystyried maint ac effaith economaidd bosibl cynlluniau rheilffordd sy'n cael eu datblygu mewn rhannau eraill o'r DU (yn enwedig HS2 a allai gael effaith negyddol ar economi Cymru heb ragor o ymyriadau trafniadaeth).

Mae ein dadansoddiad yn glir bod angen rhaglen o fuddsoddiadau yn seilwaith rheilffyrdd Cymru er mwyn cefnogi economi gryfach, fwy cynhwysol a thecach, sy'n sicrhau ffyniant i bawb drwy gysylltu pobl, cymunedau a busnesau â swyddi, gwasanaethau a marchnadoedd.

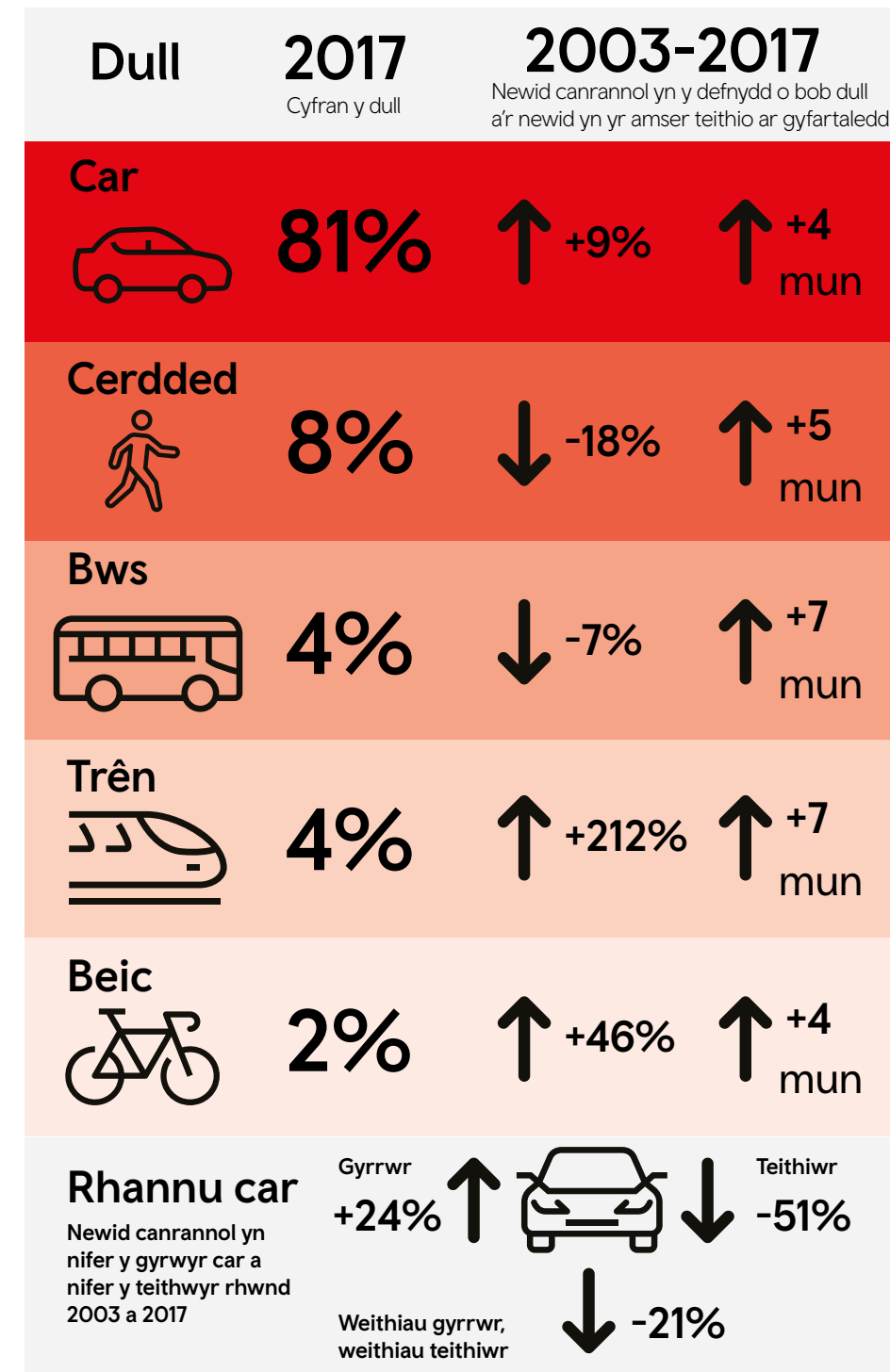
Mae'r gwaith a wnaed gan Lywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru i ddatblygu achosion strategol hefyd wedi cynnwys cryn dipyn o ryngweithio â rhanddeiliaid allweddol (er enghraifft, grwpiau busnes fel y CBI, Growth Track 360, Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru; cyrff iechyd, y Byd Academaidd, Awdurdodau Lleol, Bargeinion Dinesig a Bargeinion Twf) sydd oll wedi llywio a chefnogi'r cynigion sy'n cael eu datblygu.

Mae'n amlwg y bydd COVID-19 yn effeithio ar weithgarwch cynllunio trafniadaeth yn y dyfodol. Fodd bynnag, hyd yn oed gyda mwy o bobl yn gweithio'n lleol a gartref, rydym yn dal i ddisgwyl, y bydd angen mwy o dtrafnidiaeth gyhoeddus ar ôl pandemig COVID-19, o gofio'r defnydd helaeth iawn a oedd yn cael ei wneud o geir cyn y pandemig (~80% o gyfran dulliau cymudo). Mae gennym gyfle i ddarparu mwy o dtrafnidiaeth gyhoeddus dros amser ac annog mwy o waith datblygu mewn lleoedd y gallir eu cyrraedd ar dtrafnidiaeth gyhoeddus – sef "Datblygu sy'n seiliedig ar Systemau Trafnidiaeth" fel y'i gelwir. Mae hyn yn hanfodol, o gofio bod llawer o swyddi, gwasanaethau manwerthu a gwasanaethau cyhoeddus heddiw wedi'u lleoli mewn lleoedd sydd ond yn hygyrch gan ddefnyddio car. Mae'r rhain yn ystyriaethau allweddol yn Strategaeth Trafnidiaeth newydd Cymru, sy'n cael ei datblygu, a'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol.



Cymudo

Newidiadau o ran dulliau cymudo yng Nghymru, 2003-2017



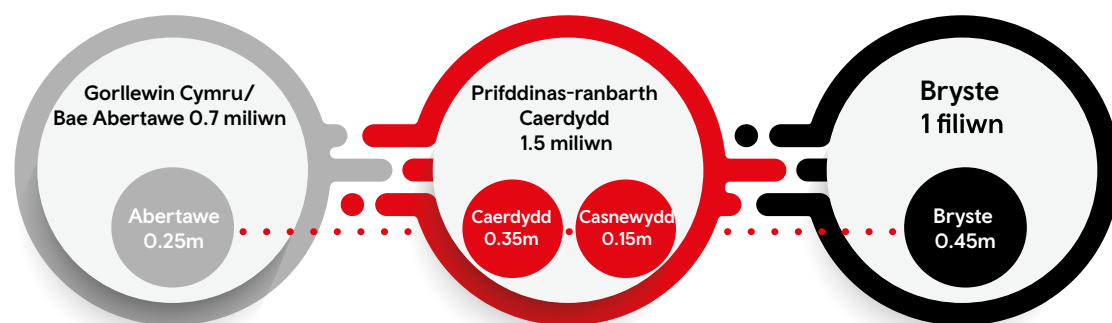
Ffigur 1 Newidiadau i gyfrannau Dulliau Cymudo (Ymchwil y Senedd)



De Cymru

Yn y de, mae Caerdydd, gyda'i chysylltiadau rheilffordd helaeth â threfi o'i hamgylch, yn ffurfio dinas-ranbarth sylweddol â phoblogaeth o 1.5 miliwn, a dinas-ranbarth Abertawe hefyd i raddau llai, gyda phoblogaeth o fwy na 0.7 miliwn (Ffigur 2). Mae gan ddinas Caerdydd ei hun boblogaeth o bron 370,000 bellach, o gymharu â 310,000 yn 2001, ac mae'n chwarae rôl hollbwysig yn economi Cymru.

Pan ystyrir agosrwydd Bryste/Caerfaddon, mae hyn yn creu is-ranbarth economaidd a phoblogaeth o fwy na 3 miliwn sydd a chryn botensial crynhoi ar draws nifer o ddiwydiannau gan gynnwys gwasanaethau ariannol a phroffesiynol, lled-ddargludyddion, biodechnoleg a chynhyrchu rhaglenni teledu/ffilmiau.



Ffigur 2 Mae Prif Linell Great Western/Prif Linell De Cymru yn gwasanaethu mwy na 3 miliwn o bobl rhwng Bryste ac Abertawe

Bydd gwella'r cysylltiadau a lleihau amseroedd teithio rhwng Dinas-ranbarth Bae Abertawe a Prifddinas-ranbarth Caerdydd, Bryste, Llundain a Heathrow, fel y nodwyd yn 2017 gan Ysgrifennydd Gwladol Cymruvii, yn cefnogi rhagor o gyfleoedd datblygu economaidd.

Dylid nodi hefyd rôl sefydliadau addysg uwchmwyaf blaenllaw Cymru a'u heffaith ar yr economi genedlaethol; er enghraifft, mae Prifysgol Caerdydd yn un o brif brifysgolion ymchwil y DU ar ôl cael ei rhoi ymhlith y pum prifysgol orau yn yr asesiad ffurfiol diwethaf o ragoriaeth ym maes ymchwil yn 2014^{viii}.

Chwaraeodd rôl hollbwysig yng nghytundeb diweddar Bargen Ddinesig Prifddinas-ranbarth Caerdydd^x i ddatblygu clwstwr lled-

ddargludyddion cyfansawdd^x yn y rhanbarth.

Mae angen i Ddinas-ranbarth Bae Abertawe feithrin a thyfu cwmnïau uwch-dechnoleg – rhywbeth a nodir ym Margen Ddinesig Bae Abertawe^{xi}.

Mae'r fargen yn cynnwys amrywiaeth o brosiectau sy'n seiliedig ar themâu allweddol Cyflymu Economaidd, Gwyddor Bywyd a Llesiant, Ynni a Gweithgynhyrchu Clyfar; mae hefyd yn cynnwys menter sy'n cwmpasu'r rh anbarth cyfan i gefnogi yr economi genedlaethol; er enghraifft, mae arloesedd a thwf carbon isel.





Y prif faterion sy'n ymwneud â thrafnidiaeth yn Ne Cymru

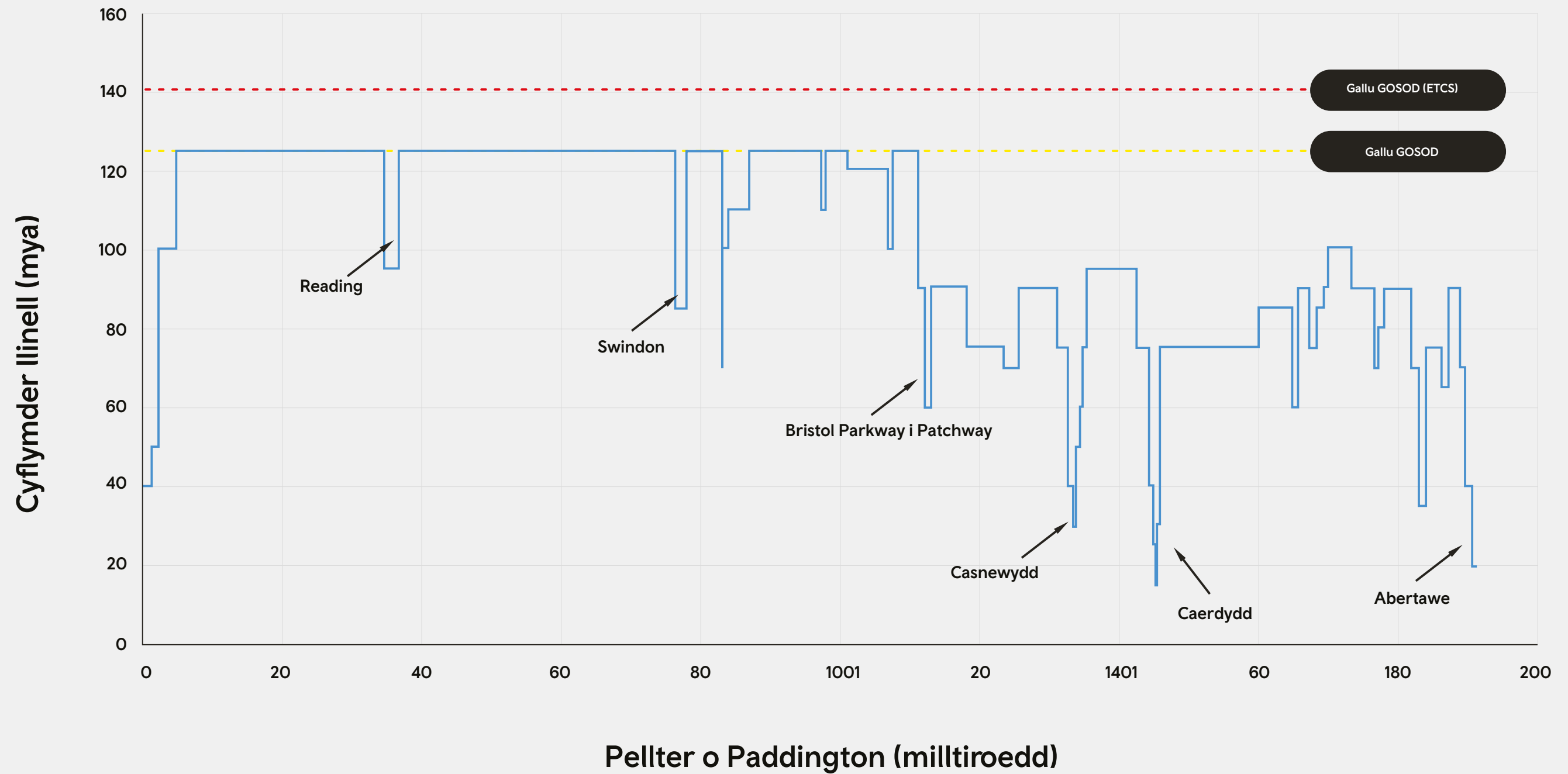
Isod ceir crynodeb o'r materion allweddol sy'n ymwneud â thrafnidiaeth a nodwyd drwy gorff o waith a wnaed yn Ne Cymru yn ystod yr ychydig flynyddoedd diwethaf:

- » Mae amseroedd teithio ar drenau rhwng gorllewin Cymru a Bryste/ Llundain yn wael; mae rhan helaeth o brif linell De Cymru yn rheilffordd 90mya neu lai o gymharu â 125mya i'r dwyrain o Bristol Parkway (ffigur 3); mae hyn yn cyfyngu ar y galw ac yn annog mwy o ddefnydd o geir ar ffyrdd lle y ceir tagfeydd eisoes, gydag effeithiau canlyniadol ar ansawdd aer. Hefyd, Caerdydd yw'r ddinas fawr â'r cysylltiadau rheilffordd gwaethaf yn y DU^{xii} o ran gwasanaethau uniongyrchol i ddinasoedd mawr eraill yn y DU
- » Amllder gwasanaethau isel a gorlenwi rhwng Caerdydd a Bristol Temple Meads – 2 drên yr awr. Mae'r galw i deithio ar drenau rhwng Caerdydd a Bryste a amcangyfrifwyd ar gyfer 2043 yn astudiaethau Network Rail o lwybrau, yn debyg i'r galw rhwng Manceinion a Leeds lle y ceir 6 thrên yr awr. Caiff cysylltedd rhwng Leeds a Manceinion ei wella ymhellach drwy Raglen Uwchraddio 'Trans Pennine' gwerth £3 biliwn sy'n mynd rhagddi; mae cynlluniau mwy uchelgeisiol, a fydd yn costio £30 biliwn, hefyd wedi'u nodi'n ddiweddar fel rhan o gynllun 'Northern Powerhouse Rail',^{xiii} Transport for the North
- » Mae rhan helaeth o ddwyrain Caerdydd a Chasnewydd (poblogaeth drefol o fwy na 300,000) yn cael ei gwasanaethu'n wael gan reilffyrdd a thrafnidiaeth gyhoeddus ranbarthol integredig, sy'n cyfrannu at ddefnydd helaethach o geir, mwy o dagfeydd a phroblemau o ran ansawdd aer; yn enwedig mewn ardaloedd trefol ac ar yr M4
- » Mae'r ffaith nad oes gwasanaeth rheilffordd cymudo lleol penodol ar gyfer ardal drefol Bae Abertawe (poblogaeth o ryw 300,000), ynghyd ag aliniad Prif Linell De Cymru a Llinell Dosbarth Abertawe drwy Abertawe a Chastell-nedd Port Talbot, yn golygu mai prin yw'r gwasanaethau rheilffordd a'u bod yn gymharol anuniongyrchol o gymharu â'r rhwydwaith ffyrdd sy'n arwain at dagfeydd a phroblemau ansawdd aer
- » Mae rhanddeiliaid allweddol wedi nodi mai ychydig o ddefnydd a wneir o'r rheilffordd o orllewin rhanbarth Bae Abertawe (Aberdaugleddau, Penfro a Chaerfyrddin) i ddwyrain y rhanbarth (Caerdydd, Bryste a Llundain), yn rhannol oherwydd yr amseroedd teithio gwael.





Cyflymder Llinell Paddington – Abertawe (Cyfeiriad i Lawr)



Ffigur 3 Cyflymder llinellau ar GWWL rhwng Paddington ac Abertawe (ffynhonnell ARUP)



Gogledd Cymru

Mae gan Gogledd Cymru boblogaeth o ryw 697,000 gyda'r trefi ar y llain arfordirol i'r dwyrain o Gonwy yn cyfrif am ryw 175,000. Mewn cymhariaeth, mae gan Orllewin Swydd Gaer a Chilgwri boblogaeth gyfunol o 660,000 ac mae ganddynt fynediad uniongyrchol i ganolfannau mawr Caer, Lerpwl a Manceinion ac ardaloedd cyflogaethyn mawr. Mae ardal Mersi a'r Ddyfrdwy yn yn cynnwys gogledd-ddwyrain Cymru, gorllewin Swydd Gaer a Chilgwri. Er ei bod yn rhychwantu'r ffin rhwng Cymru a Lloegr, mae ardal Mersi a'r Ddyfrdwy wedi cael ei chydabod yn un is-ranbarth economaidd, gyda phoblogaeth sy'n agos at filiwn o bobl.

Yn y gogledd, mae clwstwr diwydiannol sy'n canolbwyntio ar y sectorau modur, ynni ac awyrofo a'r sector gweithgynhyrchu uwch yn ymestyn ar draws y ffin o Gymru tuag at Gaer.

Dylid nodi hefyd y rôl y mae sefydiadau addysg fel Coleg Cambria yn ei chwarae wrth gefnogi'r economi ranbarthol yng ngogledd-ddwyrain Cymru. Yng ngogledd-orllewin Cymru, mae datblygu economi ynni'r môr (gan gynnwys cynigion ar gyfer datblygiadau ynni'r llanw newydd ym Mae Colwyn) hefyd yn bwysig, yn ogystal â'r economi dwristiaidd sy'n effeithio ar wasanaethau rheilffordd ac yn cynnig cyfleoedd i wella mynediad a sichrau twf pellach. Ac eithro ardaloedd y gororau, mae gogledd Cymru wedi'i chael hi'n anodd denu a chadw swyddi o ansawdd uwch yn y sector preifat ac mae'n dibynnu'n fwy ar y sector cyhoeddus. Bydd Bargaen Twf y Gogledd^{xiv}, a ddatblygwyd gyda Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru^{xv}, yn helpu i fynd i'r afael â'r materion hyn a darparu sylfaen i alinio datblygu economaidd â gwell cysylltedd ar hyd coridor Prif Linell Gogledd Cymru.

Y prif faterion sy'n ymwneud â thrafnidiaeth yng Ngogledd Cymru.

Isod ceir crynodeb o'r materion allweddol sy'n ymwneud â thrafnidiaeth a nodwyd drwy'r corff o waith a wnaed yng Ngogledd Cymru yn ystod yr ychydig flynyddoedd diwethaf.

- Dibyniaeth fawr ar geir ar gyfar llawer o deithiau sy'n arwain at dagfeydd a phroblemau cysylltiedig o ran ansawdd aer.
- Cyflymderau llinell isel ar Brif Linell Gogledd Cymru (Terfyn y Llinell 90mya) ac amllderau cymharol isel sy'n effeithio ar wasanaethau i Fanceinion, Lerpwl, Llundain a De Cymru; signalau o oes Fictoria mewn rhai lleoedd.
- Dim ond 2 drên yr awr o Gaer i Crewe sy'n ymwneud â chyfyngiadau ar gapasiti a chyfyngiadau gweithredol yn Ngorsaf Caer.

- Yr angen i wasanaethu Bangor yn well, sef yr orsaf brysaf ar Brif Linell Gogledd Cymru yn ngogledd Cymru.
- Nid yw Lein y Gororau yn cael ei defnyddio ddigon gydag amlder gwasanaethau isel; mae amseroedd teithio hefy yn gyharol wael ac yn methu â chystadlu â'r car; mae'r ffaith nad oes cyfres drwodd i Lerpwl yn golygu nad yw'n gwasanaethu'r farchnad cymudwyr bosibl yn dda er ei bod yn agos ati.



Buddsoddiadau Llywodraeth Cymru

Ers 2001, mae Llywodraeth Cymru wedi ariannu, yn llawn neu'n rhannol, nifer o welliannau sylweddol er mai cyfrifoldeb heb ei ddatganoli yw hwn. Mae'r prosiectau'n cynnwys:

- » Ailagor Llinell Bro Morgannwg
- » Ailagor Llinell Glynebwy
- » Codi pont newydd dros Afon Llŵchwr a sefydlu rheilffordd dau drac
- » Gorsafoedd newydd (rhai gyda chyfraniad gan Lywodraeth y DU) mewn lleoedd fel Enau'r-glyn, Pye Corner, Bow Street, Tref Glynebwy a gwelliannau i orsafoedd ym mhob rhan o'r rhwydwaith megis Tre-gŵyr.
- » Gwella amseroedd teithio rhwng y Gogledd a'r De
- » Gwella amllder y.

Gwasanaeth ym Merthyr Tudful Nawr, drwy drosglwyddo Cledrau Craidd y Cymoedd ac fel rhan o fasnachfaint newydd Cymru a'r Gororau, mae Trafnidiaeth Cymru yn cyflawni cam nesaf rhaglen uchelgeisiol Metro De Cymru. Bydd y buddsoddiad gwella hwn sy'n werth £740m (gyda thua £190m gan Lywodraeth y DU a £160m gan yr UE) yn cyflawni'r nodau canlynol:

- » Trydaneiddio cledrau'r cymoedd.
- » Gwasanaethau cyflymach ac amlach gan ddefnyddio cerbydau tri-modd a thram-trên..
- » Adeiladu gorsafoedd newydd a gwell.

Mae hyn yn dangos yr hyn y gall Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru ei gyflawni gyda phwerau a chyllid datganoledig mewn perthynas â seilwaith rheilffyrdd.





Cynlluniau â blaenoriaeth yn y 2020au...

Gan adeiladu ar yr hyn y mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru eisoes yn ei gyflawni, mae amrywiaeth o gynlluniau ar hyd coridorau prif linellau De Cymru a Gogledd Cymru a fu'n destun gwaith datblygu cychwynnol gan Lywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a/neu awdurdodau lleol dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf.

Mae pob un o'r rhain yn canolbwyntio ar yr angen i gynyddu capasiti rheilffyrdd, darparu teithiau byrrach, adeiladu mwy o orsafoedd ac integreiddio'n well â gwasanaethau bysiau a dulliau teithio llesol. Y prif ffactorau ysgogi yw galluogi marchnadoedd llafur mwy effeithlon, cefnogi datblygu economaidd cynaliadwy, yr angen i bob un ohonom fynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd a'r nod o gynnig dewisiadau mwy cynaliadwy o ran symudedd.

Ar ôl pandemig COVID-19, mae'r cyfle i gefnogi'r economi drwy ddatblygu seilwaith hefyd yn ystyriaeth allweddol. I grynhoi, mae'r prif gynigion a fu'n destun gwaith datblygu cychwynnol ac sy'n

Cynigion ar gyfer De Cymru

#1 Prif Linell De Cymru

Er mwyn sicrhau bod prif Linell De Cymru yn cyrraedd yr un safon a'r "prif linellau" eraill ledled y DU, bydd angen ei huwchraddio'n sylweddol drwy wella cyflymder y llinell, cynyddu ei chapasiti a'i thrydaneiddio. Mae hyn yn hanfodoler mwyn cyflawni uchelgeisiau Llywodraeth Cymru ar gyfer amseroedd teithio a'r economi ac integreiddioag uchelgeisiau Llywodraeth y DU o ran y 'Western Gateway' yn ne-orllewin Lloegr^{xvi}

Bydd hefyd yn helpu i sicrhau bod y buddsoddiad yng Nghledrau Craidd y Cymoedd, y mae Llywodraeth Cymru bellach yn gyfrifol amdanynt, yn dod â'r manteision mwyaf posibl. Mae'r gofynion allweddol yn cynnwys:

- » Gwasanaethau ychwanegol o Lundaina Bristol Temple Meads i Gaerdydd, Abertawe a Gorllewin Cymru
- » Gwasanaethau lleol a gorsafoedd/cyfnwidydd newydd ar Brif Linell De Cymru/Llinellau Lliniaru, gan gynnwys: Magwyr, Llanwern, Parcfordd Caerdydd, Rover Way/Heol Casnewydd, Cyffordd 34yr M4, y Cocyd a Sanclêr

» Caerfyrddin i weithredu fel parcfordd Gorllewin Cymru gangefnogi gwasanaethau cyflymach o Gaerdydd yr holl ffordd i Aberdaugleddau gan ddefnyddio Llinell Dosbarth Abertawe

» Addressing bottlenecks on Network Rail's network impacting the future development of services and Metros (for example Park/Ebbw Junction, Cardiff West junction and the two track sections of the SWML west of Cardiff)

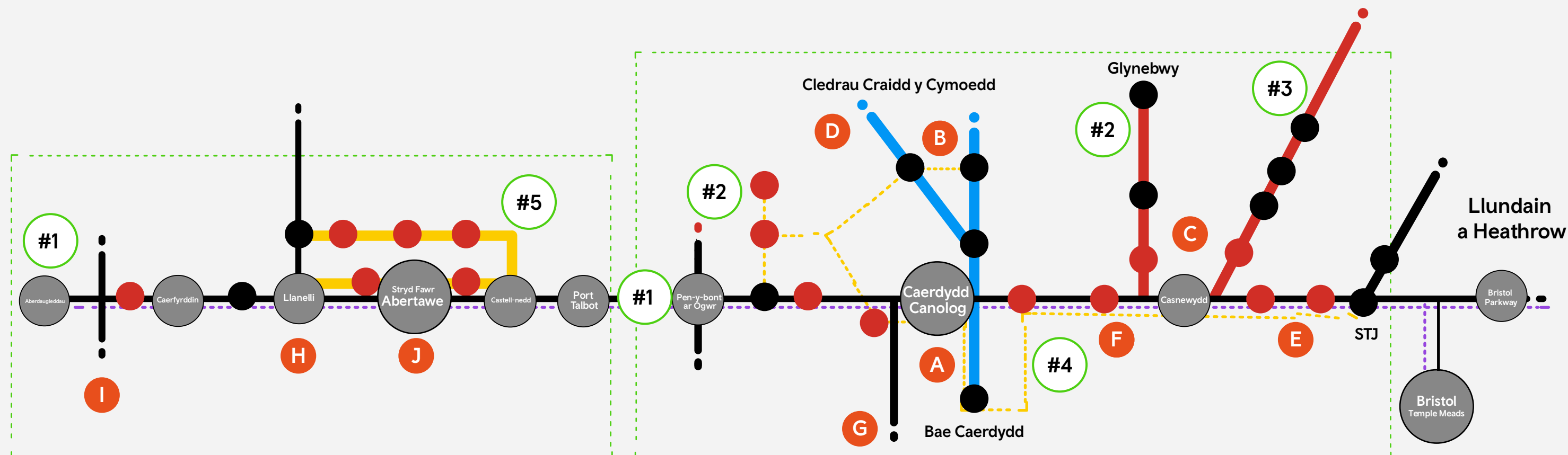
» Mynd i'r afael â mannau cyfyng ar rwydwaith Network Rail sy'n effeithio ar y potensial i ddatblygu gwasanaethau a Metros yn y dyfodol (er enghraifft, Cyffordd Parc/Glynebwy, cyffordd Gorllewin Caerdydd a'r rhannau deudrac o Brif Linell De Cymru i'r gorllewin o Gaerdydd)

Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi nodi rhai uchelgeisiau ar gyfer amseroedd teithio

- 🕒 Llundain > Caerdydd **85 munud**
- 🕒 Caerdydd > Abertawe **30 munud**
- 🕒 Caerdydd > Bristol Temple Meads **30 munud**
- 🕒 Caerfyrddin > Caerdydd **75 munud**



Blaenoriaethau Coridor SWML



- Prif linellau rheilffordd/ gwasanaethau cyflym
- Gorsafoddd mawr
- Gorsafoddd newydd
- Datblygiadau sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth
- Gwell Llinell y Gororau, Cwm Ebwy a Maesteg
- Metro Rheilffordd Ardal Drefol Bae Abertawe

- Ardaloedd Metro
- Cardiff Crossrail/Coridod y Gogledd-orllewin a Thram/Trên ar Brif Linell De Cymru
- Gwell Gwasanaethau 'Intercity' a Chymudo ar Brif Linell De Cymru

ffigur 3

enghraifft yw hyn ac nid yw'n dangos pob gorsaf



Yn y cyfamser, mae angen pecyn o fesurau tactegol (e.e. cael gwared ar groesfannau rheilffordd) er mwyn uwchraddio Prif Linell De Cymru rhwng Cyffordd Twnnel Hafren ac Aberdaugleddau (gan gynnwys Llinell Dosbarth Abertawe a llinellau lliniaru) er mwyn ei gwneud yn haws i redeg cymysgedd o wasanaethau cymudo 'intercity' cyflym a gwasanaethau cymudo pob arhosfan.

Ar hyd y coridor hwn mae cyfleoedd datblygu sylweddol y bydd y cynigion hyn yn dylanwadu arnynt; er enghraifft: Parcffordd Caerdydd, Caerfyrddin a Chasnewydd, Caerdydd a Chanolfannau Dinas Abertawe.

Er mwyn manteisio i'r eithaf ar y buddsoddiad sy'n ofynnol ar y SwmL, a'r hyn a gyflawnwyd yng Nghanol y Metro, mae angen hefyd i ddatblygu "gwasanaethau bwydo" integredig yn gyflenwol sy'n cysylltu ac yn integreiddio â'r gwasanaethau SWML ychwanegol. Y rhain yw:

#2 Llinellau Cwm Ebwy a Maesteg

Wedi'u llywio gan y gwaith datblygu a wnaed, mae angen buddsoddiad sylweddol i ddarparu amllderau'r Metro, sef 4 trên yr awr, ar goridor Cwm Ebwy (sef yr amllderau a geir ar Gledrau Craidd y Cymoedd) gyda gorsafoedd a gwasanaethau ychwanegol i Gasnewydd a Chaerdydd, a rheilffordd gangen i Abertyleri. Mae cyfyngiadau sylweddol ar y rhwydwaith hefyd, sy'n effeithio ar y gallu i gynyddu nifer y gwasanaethau ar linell gangen Maesteg i fwy nag 1 trên yr awr.

Bydd gwella cysylltedd Cwm Bydd gwella cysylltedd Cwm Ebwy, sy'n wynebu heriau economaidd sylweddol, â Chaerdydd ac, yn arbennig, Gasnewydd yn helpu i gefnogi gwaith datblygu ac adfywio pellach yng Nghwm Ebwy ei hun a'r ardaloedd o'i amgylch.

#3 Llinell y Gororau

Cyflwyno amllder gwasanaethau metro ar linell y Gororau mor bell â'r Fenni, gyda rhagor o orsafoedd newydd mewn lleoedd fel Caerllion lle mae'r galw yn cyfiawnhau hynny. Mae hyn yn bwysig i le fel Pont-y-pŵl sydd, yn debyg i Lynebwy, yn delio â rhai heriau economaidd difrifol. Bydd mwy o wasanaethau cymudo i Bont-y-pŵl a'r Fenni a gorsafoedd newydd yn helpu i ddarparu opsiynau teithio mwy cynaliadwy ar gyfer datblygiadau newydd fel pentref trefol Mamheilad a Sebastopol.

#4 Cardiff Crossrail' (a choridor y Gogledd-orllewin)

Bydd rhaglen 'Cardiff Crossrail' yn uwchraddio asedau rheilffordd nas defnyddir ddigon ac yn eu cysylltu er mwyn ei gwneud yn bosibl i redeg 4 trên yr awr ar bob llinell reilffordd yng Nghaerdydd (e.e. Llinellau Coryton a'r Ddinas). Bydd hyn yn sicrhau bod gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus mynych o ansawdd uchel sy'n integreiddio â Phrif Linell De Cymru ar gael i rannau helaeth o'r ddinas yn ogystal â chysylltu nifer o ddatblygiadau defnydd cymysg mawr a/neu ddatblygiadau tir llwyd (e.e. Bae Caerdydd, Arena, Parcffordd, Plasdŵr, Canolfan Gwyddor Bywyd GE). Bydd y llwybr hefyd yn cysylltu Sblot a Thremorfa â'r Metro, sef ardaloedd sydd yn y 10% uchaf yn y Mynegrif Amddifadedd Lluosog ar gyfer Cymru (MALIC)^{xvii}.

Mae cwmpas llawn 'Crossrail' yn ymestyn tua'r gorllewin ar hyd "Coridor y Gogledd-orllewin" i ardal Rhondda Cynon Taf a chyfnwidfa bosibl â Phrif Linell De Cymru ym Mhont-y-clun. Yn amodol ar waith dadansoddi pellach, gallai gweithrediadau tram-trên Cledrau Craidd y Cymoedd gael eu hymestyn tua'r dwyrain o linell y bae drwy ddoc y Rhath a chilffyrdd llanwol i'r llinellau lliniaru i Barcfordd Caerdydd, Casnewydd neu Gyffordd Twnnel Hafren hyd yn oed. Mae hyn yn cynnig cyfle i gynyddu capasiti rheilffyrdd ar Goridor Prif Linell De Cymru drwy osgoi'r cyfyngiad ar



Cynigion ar gyfer Gogledd Cymru

y rhwydwaith drwy Gaerdydd Canolog ac i'r gorllewin.

#5 Metro Ardal Drefol Bae Abertawe

Er mwyn ehangu gwasanaethau ychwanegol Prif Linell De Cymru i Orllewin Cymru, mae Trafnidiaeth Cymru wedi dechrau ar y gwaith cychwynnol o ddatblygu metro rheilffordd trefol sy'n gwneud gwell defnydd o Linell Dosbarth Abertawe gyda gorsafoedd newydd a gwasanaethau lleol uniongyrchol i Abertawe a Chastell-nedd. Bydd hyn yn gofyn am seilwaith newydd er mwyn cysylltu Llinell Dosbarth Abertawe a'r brif linell, gorsaf well yn Stryd Fawr Abertawe a nifer o orsafoedd lleol newydd.

Mae cyfle i gysoni'r rhaglen hon ag adleoli cyrff yn y sector cyhoeddus i ganol trefi/dinasoedd (e.e. DVLA) a mentrau datblygu economaidd ac adfywio mawr yn Abertawe a Chastell-nedd. Bydd y Metro hefyd yn helpu i gefnogi datblygiadau preswyl mwy cynaliadwy sy'n gysylltiedig â systemau trafndiaeth gyhoeddus, o amgylch gorsafoedd newydd ar y rhwydwaith hwn. Fel gyda Chledrau Craidd y Cymoedd, mae'r buddsoddiad hwn yn darparu sail ar gyfer parhau i ddatblyguac ymestyn Metro Bae Abertawe dros y 10 i 20 mlynedd nesaf

#6 Prif Linell Gogledd Cymru

Er mwyn sicrhau bod Prif Linell Gogledd Cymru yn cyrraedd yr un safon a'r "prif linellau" eraill ledled y DU, bydd angen ei huwchraddio'n sylweddol drwy wella cyflymder y llinell, cynyddu ei chapasiti a'i thrydaneiddio. Mae hyn yn hanfodol er mwyn cyflawni uchelgeisiau Llywodraeth Cymru ar gyfer amseroedd teithio a'r economi ac integreiddio â 'Northern Powerhouse' Llywodraeth y DU. Mae'r gofynion allweddol yn cynnwys::

- » Gwasanaethau 'intercity' prif linell â llai o arosfannau er mwyn lleihau amseroedd

teithio

- » Gwasanaethau cymuno pob arhosfan rhwng Llandudno a Crewe/Wreccsam a Chaergybi a Chyffordd Llandudno
- » Mwy o wasanaethu o Ogledd Cymru draw i Fanceinion a Leeds
- » Gorsafoedd newydd yn Nhreffynnon a Brychdyn

Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi nodi rhai uchelgeisiau ar gyfer amseroedd teithio

Llandudno > Crewe 60 munud
Caergybi > Caer 60 munud

Yn y cyfamser, mae angen pecyn treiglo o fesurau tactegol i uwchraddio pob llinell yng Ngogledd Cymru er mwyn ei gwneud yn haws i redeg cymysgedd o wasanaethau cymudo 'intercity' cyflym a gwasanaethau cymudo pob arhosfan (drwy gael gwared ar groesfannau rheilffordd, rhannau o reilffyrdd â thrac sengl, ac ati).

#7 Crewe-Caer-Wreccsam-Yr Amwythig

Mae angen mynd i'r afael â chapasiti a dibynadwyedd gwasanaethau drwy orsaf Caer ar fyrder; yn yr un modd, ni ddylai cynlluniau ar gyfer integreiddio HS2 yn Crewe roi gwasanaethau rheilffordd yng Nghymru o dan anfantais.

Mae angen gwella'r coridor rhwng Caer a'r Amwythig drwy Wreccsam drwy osod dau drac yn lle'r trac sengl, cael gwared ar groesfannau rheilffordd a chyflwyno gorsafoedd newydd yng Ngogledd a De Wreccsam wedi'u halinio â gwasanaethau cymudo 'pob arhosfan' newydd.

#8 Lein y Gororau: Wreccsam-Glannau Mersi

Lein y Gororau yw perthynas dlawd y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru. Y tu hwnt i'r 2 drên yr awr sydd wedi'u Y tu hwnt i hynny, mae angen ymgymryd â rhaglen fawr o welliannau. contractio, mae angen gwella'r seilwaith cyn gynted â phosibl er mwyn sicrhau bod y gwasanaeth yn stopio ym mhob arhosfan, cyflwyno gorsaf newydd ar Ystad Ddiwydiannol Glannau Dyfrdwy ac gwasanaethau i Benbedw. ymestyn

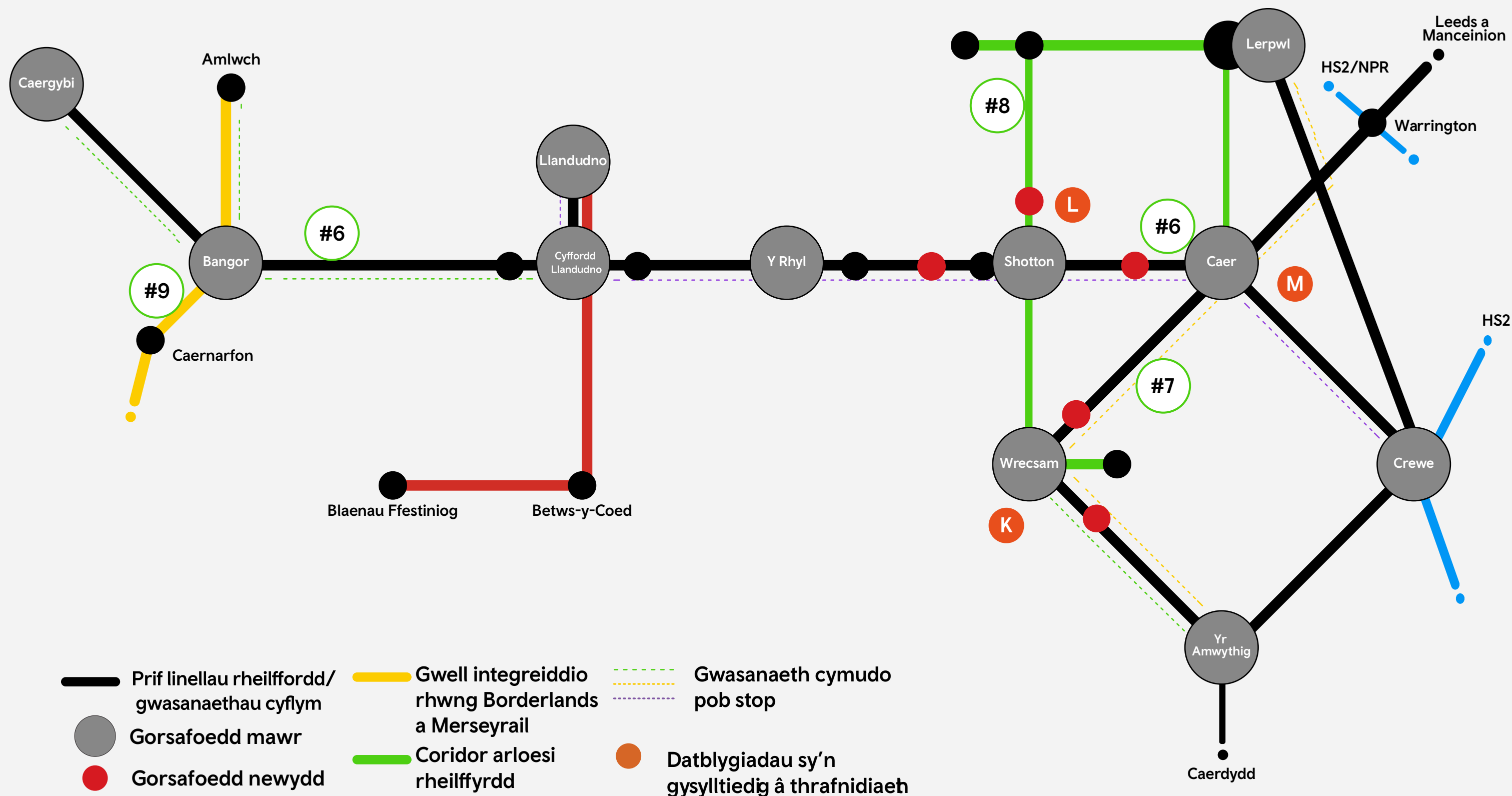
Bydd hyn yn cynnwys uwchraddio'r llinell gyfan drwy wella cyflymder y llinell a chynyddu ei chapasiti ac, yn bwysicach fyth, integreiddio Merseyrail i'r de o Bidston er mwyn rhedeg 4 trên yr awr a gwasanaethau uniongyrchol i Lerpwl. Yr un mor bwysig, gallai'r prosiect hwn ysgogi amrywiaeth o ddatblygiadau (yn enwedig tai) o amgylch gorsafoedd ar y llinell.

#9 Arloesi

Er nad yw'n ymwneud yn uniongyrchol â Phrif Linell Gogledd Cymru na Phrif Linell De Cymru, mae Trafnidiaeth Cymru yn ystyried y posibilrwydd o ddefnyddio gwahanol safonau ar gyfer rheilffyrdd ar goridorau eraill yng Nghymru i asesu a allai arloesi o ran safonau rheilffordd ei gwneud yn bosibl i atebion rheilffordd, na fyddent yn bosibl gyda Rheilffyrdd Trwm traddodiadol, gael eu datblygu. Bydd hyn, o bosibl, yn galluogi opsiynau newydd ar gyfer cysylltedd rhwng y Gogledd a'r De yng ngorllewin y wlad.mae angen ymgymryd â rhaglen fawr o welliannau.



Blaenoriaethau Coridor NWML



ffigur 4

enghraifft yw hyn ac nid yw'n dangos pob gorsaf



Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru

Yn gynharach eleni cyhoeddodd yr Arglwydd Burns (sy'n arwain Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru) ei gasgliadau sy'n dod i'r amlwg. Mae cryn orgyffwrdd rhwng y canfyddiadau hyn sy'n dod i'r amlwg a'r cynigion y mae Llywodraeth Cymru am fwrw ymlaen â nhw. Mae'n werth ailddatgan rhai o'r canfyddiadau allweddol o grynodedb gweithredol yr Arglwydd Burns:

"Yn ystod oriau brig y mae tagfeydd ar yr M4 yn achosi problem gan fwyaf, a hynny'n bennaf mewn perthynas â chymudo. Mae cynnydd cymharol fach mewn traffig yn arwain at gynnydd anghymesur mewn tagfeydd. Nid yw'r draffordd yn gydnerth, ac mae'r problemau yn effeithio ar rwydwaith ffyrdd Casnewydd hefyd, yn enwedig yn ystod achosion ('incidents'). Defnyddir yr M4 yn bennaf ar gyfer teithio rhanbarthol, pellter canolig, gyda llawer o deithiau yn dechrau neu'n dod i ben yn ninasoedd Caerdydd, Casnewydd a Bryste. Mae'r rhan fwyaf o deithiau dros bellterau canolig neu hir; nifer cymharol brin o deithiau pellter byr a wneir ar y draffordd. Nid oes gan lawer o bobl ddewisiadau trafniadaeth amgen da, ar wahân i'r draffordd. Nid yw'r cyfuniad o rwydweithiau rheilffordd, bysiau a theithio llesol yn addas ar gyfer yr amrywiaeth o deithiau y mae pobl yn eu gwneud, yn enwedig wrth gymudo. Nid yw'r gwasanaethau a gynigir gan y rhwydweithiau rheilffordd, bysiau a theithio llesol yn ddigonol. Nid yw'r moddau unigol wedi'u hintegreiddio'n effeithiol ychwaith, o ran cyfnewidfeydd, amserlenni na thocynnau. Mae hyn yn cyfyngu ar werth pob rhan unigol.

Nid oes digon o drefniadau cydgysylltu rhanbarthol ar waith. Mae penderfyniadau defnydd tir mewn perthynas â chartrefi, swyddfeydd a pharciau manwerthu wedi cyfrannu at dagfeydd a, gan ystyried y trywydd cyfredol, mae'r sefyllfa hon yn debygol o barhau. Ar yr un pryd, rhagwelir y bydd poblogaeth dinasoedd y rhanbarth yn cynyddu'n sylweddol. Heb unrhyw gamau gweithredu, bydd hyn yn rhoi pwysau ychwanegol ar y draffordd. Er mwyn lleihau tagfeydd, mae angen i ni greu dewisiadau amgen deniadol a hyfyw i bobl. Hyd nes y bydd y dewisiadau hyn ar gael, mae'n anodd iawn datrys y broblem mewn ffordd gynaliadwy. Wrth gwrs, mae epidemig COVID-19 wedi newid y sefyllfa yn sylweddol – ond am ba hyd? Mae lefelau traffig yn llawer is ac nid ydym yn disgwyl i dagfeydd achosi cymaint o broblem yn ystod y cyfnod y bydd trefniadau cadw pellter cymdeithasol ar waith. Yn yr hirdymor, gallai cynnydd sylweddol a pharhaus mewn trefniadau gweithio o bell gael effaith ystyrlon ar leihau traffig. Fodd bynnag, rydym yn parhau i gredu bod angen opsiynau trafniadaeth ychwanegol nad ydynt yn golygu teithio mewn car ar y rhanbarth er mwyn gweithredu'n effeithlon"



Agweddau allweddol:

Tair elfen allweddol o ymateb a nodwyd gan y comisiwn y mae Llywodraeth Cymru, mewn egwyddor, yn eu cefnogi yw:

- Datblygu grid trafndiaeth gyhoeddus ar draws De-ddwyrain Cymru gyda chymysgedd o wasanaethau rheilffordd cyflym a gwasanaethau bysiau a rheilffordd lleol sy'n gyson â "rhwydwaith dewisiadau amgen" y comisiwn.
- Mesurau rheoli'r galw, gan gynnwys codi tâl am ddefnyddio ffyrdd (er mwyn dosrannu costau allanol sylweddol defnyddio ceir, sef allyriadau carbon, damweiniau ffyrdd, ansawdd aer a galw a ysgogir gan flerdwf trefol, yn decach)
- Polisi cynllunio ac, yn arbennig, benderfyniadau ynghylch defnydd tir i annog a chymell mwy o ddatblygiadau sy'n seiliedig ar systemau trafndiaeth.





Manteision Strategol Cyffredinol Cynigion sy'n Dod i'r Amlwg

Ni all trafndiaeth fodoli ar wahân i'r economi ehangach ac, felly, mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru wedi nodi amrywiaeth o fanteision lefel uchel ar gyfer y gwahanol Achosion Strategol dros y prif lwybrau rheilffordd ledled Cymru, gan gynnwys:

Manteision Economaidd

- » Bydd gwell cysylltedd rhwng canolfannau economaidd allweddol fel Abertawe, Caerdydd a Bryste yn helpu i greu marchnadoedd llafur mwy effeithlon a chyflwyno defnydd cymysg newydd a datblygiadau tai o amgylch gorsafoedd newydd a rhai sy'n bodoli eisoes ar hyd y coridor hwn; mae hyn yn cyd-fynd yn agos â dyhead Llywodraeth Cymru i annog gweithgarwch adfywio a datblygiadau sy'n seiliedig ar systemau trafndiaeth o amgylch gorsafoedd neu'n agos atynt ledled y rhwydwaith
- » Mae Llywodraeth Cymru eisoes wedi amcangyfrif bod Manteision gwerth £2 biliwn i Ddefnyddwyr Trafnidiaeth yn debygol; ffigur sy'n debygol o fod yn uwch pan nodir yr ystod lawn o gynlluniau a phan gynhwysir manteision crynhoi a Manteision Economaidd Ehangach.

Manteision Amgylcheddol a Llesiant

- » Gan fod angen inni fynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd ar fyrder, bydd y mesurau hyn yn sicrhau cynnydd sylweddol yng nghapasiti trafndiaeth gyhoeddus sydd ei angen i leihau lefelau defnyddio car, sy'n uchel iawn ar hyn o bryd. Ledled Ewrop, ceir yw'r cyfrannwr mwyaf (hyd yn oed petai pob car yn un trydan) at allyriadau carbon trafndiaeth (~60%), sef yr unig sector sydd wedi cynyddu ei ôl-troed carbon ers 1990^{xix}
- » Gall llai o ddefnydd o geir hefyd wella canlyniadau iechyd drwy leihau nifer y damweiniau ffyrdd (125,000 y flwyddyn yn y DU, 25,000 o anafiadau difrifol a 1,700 o farwolaethau) a gwella ansawdd aer a fydd yn lleihau nifer y marwolaethau cynamserol a achosir gan lygredd aer, yr amcangyfrifir ei fod yn cyfateb i 30,000 y flwyddyn.

Manteision Systemau Trafnidiaeth

- » Bydd y cynigion a nodir yn sicrhau rheilffordd fwy hyblyg ac effeithlon, a all redeg cymysgedd o wasanaethau cymudo cyflym ac integredig.
- » Bydd cynnig gwasanaethau rheilffordd mwy deniadol i fwy o bobl yn gwella effeithlonrwydd gweithrediadau rheilffordd yn sylweddol ac yn lleihau'r cymhorthdal fesul teithiwr.



Cyfleoedd Datblygu Economaidd ac Adfywio a Ysgogir gan Drafnidiaeth

Y tu hwnt i'r manteision lefel uwch hynny, ceir nifer o gyfleoedd datblygu a gweithgareddau economaidd pwysig ar hyd coridorau Prif Linell De Cymru a Phrif Linell Gogledd Cymru sy'n dibynnu ar wella gwasanaethau rheilffordd a chysylltedd yr holl ffordd o Fryste i Aberdaugleddau ac o Gaerdydd i Gaer neu y gall eu heffaith gael ei chynyddu drwy eu gwella. Mae rhai o'r rhain yn rhan o'r Bargeinion Dinesig a'r Bargeinion Twf sydd wedi'u lleoli o amgylch Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, Bae Abertawe a Gogledd Cymru. Maent yn gynnwys:

Prosiectau ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd

- » Fel rhan o gynllun 'Cardiff Crossrail' mae sawl datblygiad mawr dibynnol. Er enghraifft, yng **Nghaerdydd Canolog/Cei Canolog(A)** a **Bae Caerdydd(A)** gan gynnwys mwy o ddatblygiadau preswyl, gwestai, datblygiadau masnachol ac, o bosibl, Sefydliad Addysg Uwch. Hefyd, gallai **Parc Arloesi Gwyddorau Bywyd(B)**, wedi'i angori gan GE a Chanolfan Genomeg Cymru, gael ei sefydlu yn GE/Forest Farm.
- » Bydd darparu mwy o wasanaethau cymudo i Ganol Dinas Casnewydd o bob rhan o'r ranbarth yn helpu i gefnogi'r gwaith o ddatblygu **Ardal Gwybodaeth Casnewydd(C)** gyda phartneriaid gan gynnwys Alacrity, Alacrity Cyber, Ysgol Seiber Prifysgol De Cymru ac Airbus. Mae cyfle hefyd i ystyried adleoli cyfleusterau Llywodraeth y DU (megis y Swyddfa Batentau a'r SYG) i safle yng nghanol Dinas Casnewydd.

- » Bydd y cynlluniau a nodir yn gwella hygyrchedd **Ystad Ddiwydiannol Nantgarw/Treforest(D)** ac yn helpu i gyflwyno prosiect adfywio defnydd cymysg mawr a fydd yn cynnwys mwy o ddatblygiadau preswyl; mae hyn yn ychwanegol at y cynllun i adleoli'r Adran Gwaith a Phensiynau (DWP) i safle ger y gorsafoedd Metro newydd y bwriedir eu hadeiladu yn Nantgarw.
- » Bydd gwasanaethau cymudo newydd ar Brif Linell De Cymru a gorsaf newydd yn Llanwern yn cysylltu datblygiad preswyl **Llanwern/Glan Llyn(E)** â gweddill y rhanbarth ac yn helpu i gyflwyno rhagor o safleoedd datblygu ger yr orsaf.
- » Mae'r orsaf newydd sy'n cael ei datblygu ym Mharcffordd Caerdydd yn cynnig cyfle am ragor o ddatblygiadau "defnydd cymysg" yn **Llynnoedd Hendre(F)**^{xxii}; mae'r safle hwn yng nghanol y coridor rhwng Casnewydd a Chaerdydd sydd eisoes yn ganolfan ranbarthol i Led-ddargludyddion Cyfansawdd(CS)^{xxiii} (gan gynnwys SPTS, Newport Wafer fab, IQE, Prifysgol Caerdydd)
- » Bydd gwell cysylltedd â Maes Awyr **Caerdydd/Sain Tathan(G)** yn helpu i gynnal canolfan fawr ar gyfer datblygu technolegau batris lithiwm-ion a storio ar gyfer y sector modur. Mae British Volt ym Mro Tathan wedi nodi ei fod yn bwriadu cynnal hyd at 4,000 o swyddi gyda chymorth Adran Busnes, Ynni a Strategaeth Ddiwydiannol Llywodraeth y DU/ Canolfan Diwydiannu Batris y DU.



Prosiectau ym Mae Abertawe a Gorllewin Cymru

- » Bydd gwell mewngysylltedd/cysylltedd rhanbarthol yn helpu i ddatblygu Pentref Gwyddor Bywyd a Llesiant(H) yn Llanelli. Mae'r cyfleuster unigryw hwn yn cynnwys hwb lechyd Cymunedol sydd, yn ei dro, yn cynnwys Canolfan Cyflawni ac Ymchwil Glinigol; Canolfan Sgiliau Llesiant sydd wedi'i chysylltu ag arferion a darpariaeth gwasanaethau clinigol modern; Hwb Llesiant sy'n cynnwys cyfleusterau hamdden, llety byw â chymorth a thai fforddiadwy.
- » **Bydd Hwb Morol Doc Penfro(I)** yn sefydlu canolfan ar gyfer peirianeg forol a fydd yn canolbwyntio ar ynni carbon isel ynghyd â chymorth ymchwil, datblygu ac arloesi. Bydd Hwb Morol Doc Penfro yn ehangu clwstwr ynni a pheirianeg a ddenwyd i ddaearyddiaeth naturiol ac adnoddau ynni o'r radd flaenaf, cadwyn gyflenwi fedrus, seilwaith porthladd ac argaeledd y Grid Cenedlaethol.
- » **Dinas a Glannau Abertawe prosiect Ardal Ddigidol(J)**,sydd wrth wraidd menter adfywio ehangach ac sy'n cynnwys arena â 3,500 o seddi a all gynnal amrywiaeth o ddigwyddiadau a chynadleddau. Mae'r Pentref Digidol a'r Pentref Blychau a'r Parth Arloesi ym Mhrifysgol Cymru Y Drindod Dewi Sant yn cynnig lleoedd deori a chydweithio i fusnesau newydd a busnesau bach. Bydd gwell cysylltedd trafnidiaeth o bob rhan o'r rhanbarth ehangach yn cynyddu effaith y datblygiadau hyn.

Prosiectau Gogledd Cymru

- » Bydd prosiect adfywio **Porth Wrecsam(K)**^{xxiv}, sy'n cynnwys themâu academiaidd a masnachol a themâu sy'n ymwneud â chwaraeon, yn cael budd o'r cysylltedd trafnidiaeth gyhoeddus gwell a gynigir ledled gogledd Cymru a gogledd-orllewin Lloegr.
- » **Bydd Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy ac Airbus(L)** a'r clwstwr awyrod ehangach yn cael budd o well hygyrchedd a mwy o gyfleoedd i fanteisio ar gronfa lafur fwy o faint, drwy welliannau i Lein y Gororau, gwasanaethau cymudo ychwanegol ar Brif Linell Gogledd Cymru a gorsafoedd newydd ar Ystad Ddiwydiannol Glannau Dyfrdwy ac ym Mrychdyn.
- » Bydd gweithredu'r cynigion cynhwysfawr yng **Ngorsaf Caer(M)** ac o'i hamgylch yn dod â manteision adfywio sylweddol (yn ogystal â manteision gweithrediadau rheilffyrdd)





Y bwlch ariannu...

Wrth ailddatgan yr achos strategol dros fuddsoddi mewn rheilffyrdd yng Nghymru, mae hefyd angen i ni hefyd gdnabod y lefel is o fuddsoddi mewn gwella rheilffyrdd yng Nghymru o gymharu â gweddill rhwydwaith y DU. Mae gwelliannau yn gwella gallu a dibynadwyedd y rhwydwaith rheilffyrdd ac yn cynyddu ei gapasiti. Felly, mae'r gyfran gyfyngedig o'r fath fuddsoddiad yng Nghymru, dros gyfnod hir, wedi arwain at wasanaethau sydd dipyn yn llai deniadol i deithwyr ac sy'n denu llaio deithwyr, sy'n arwain at gyfran foddol is a chymorthdaliadau uwch o gymharu â gweddill y DU.

Mae hyn yn wahanol i'r Gwariant ar Weithrediadau, Cynnal a Chadw ac Adnewyddu y mae a wnelo â chynnal gallu a dibynadwyedd presennol y rhwydwaith. Er bod unrhyw ymrwymiad gan Lywodraeth y DU i ariannu rheilffyrdd yng Nghymru i'w groesawu, er enghraifft yr ymrwymiad diweddar mewn perthynas â Gorsaf Caerdydd Canolog a'r gwaith i Drydaneiddio Prif Linell Great Western (GWEP), ni allwn anwybyddu effaith tanariannugwaith i wella rhwydwaith rheilffyrdd Cymru dros yr hirdymor.

Maehyn yn effeithio ar berfformiad economaidd Cymru, o gofio'r cysylltiadau hysbys rhwng cysylltedd a gweithgarwch economaidd, yn enwedig marchnadoedd llafur effeithlon. Yn fras, pan gynhwysir Crossrail a HS2, amcangyfrifwn, ledled y DU rhwng 2001 a 2019, fod Llywodraeth y DU wedi ariannu, neu y bydd yn ariannu, gwelliannau reilffyrdd gwerth o leiaf £100 biliwn^{xxvi}.

Dros yr un cyfnod, amcangyfrifwn yn hael mai cyfanswm gwerthy gwelliannau i reilffyrdd yng Nghymru a ariennir gan Lywodraeth y DU yw £2.2 biliwn. Mae'r ffigur hwn hefyd yn cynnwys £755 miliwn o gyllid canlyniadol Barnett sy'n deillio o gynnydd yng Nghyllideb yr Adran Drafnidiaeth ynyr adolygiad o wariant 2015, a'r holl gostau sy'n gysylltiedig â thrydaneiddio Twannel Hafren ac, felly, dyraniad sy'n seiliedig ar Lwybr Cymru.





Pwy ydym ni

Mae Trafnidiaeth Cymru, a sefydlwyd gan Lywodraeth Cymru fel cwmni nid-er-elw yn 2015, yn mynd ati i gyflawni gweledigaeth Llywodraeth Cymru o ddarparu rhwydwaith trafndiaeth diogel, integredig a fforddiadwy o ansawdd uchel.

Rhwydwaith dibynadwy, hygyrch a charbon isel y gall pobl Cymru ymfalchio ynddo. Mae popeth a wna Trafnidiaeth Cymru yn helpu i gyflawni polisiâu Llywodraeth Cymru ac mae'n cyd-fynd â fframwaith polisi Llywodraeth Cymru yn ogystal â'r nodau llesiant a nodir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015.

Mae gwell trafndiaeth gyhoeddus yn sail i dwf economaidd cynaliadwy ac mae hefyd yn cynnig manteision gwirioneddol i bobl, gan ei gwneud yn haws i unigolion fanteisio ar gyfleoedd cyflogaeth a sicrhau bod gwasanaethau addysg ac iechyd a gwasanaethau eraill yn fwy integredig.

Roedd trosglwyddo seilwaith rheilffordd Cledrau Craidd y Cymoedd o Network Rail i Trafnidiaeth Cymru ym mis Mawrth 2020 yn garreg filltir allweddol ac mae wedi galluogi Trafnidiaeth Cymru i ddechrau adeiladu Metro De Cymru.

Yn ogystal â hyn, ers 2018, mae Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru hefyd wedi datblygu achosion busnes dros fuddsoddi yn rhwydwaith rheilffyrdd Cymru.

Mae Trafnidiaeth Cymru hefyd yn gweithio'n galed i wella ansawdd a chysondeb y dystiolaeth sy'n sail i benderfyniadau ynghylch trafndiaeth a buddsoddi yng Nghymru.

Mae Trafnidiaeth Cymru yn datblygu rhwydwaith trafndiaeth cynaliadwy sy'n hanfodol i sicrhau economi ffyniannus yng Nghymru, nawr ac yn y dyfodol. Mae'r ddogfen hon yn crynhoi'r achosion strategol dros gynlluniau rheilffordd â blaenoriaeth yn Ne a Gogledd Cymru.

**Mae gwell
trafnidiaeth
gyhoeddus yn
sail i dwf
economaidd
cynaliadwy
ac mae hefyd
yn cynnig
manteision
gwirioneddol i
bobl**





Tabl 1 Crynodeb o'r cynlluniau a'r Safleoedd Datblygu Economaidd

Cynlluniau Rheilffyrdd	Safleoedd Datblygu Economaidd
#1 Prif Linell De Cymru Er mwyn sicrhau bod	A Caerdydd Canolog, Cei Canolog a Bae Caerdydd
#2 Llinellau Cwm Ebwy a Maesteg	B Parc Arloesi Gwyddor Bywyd GE
#3 Llinell y Gororau	C Ardal Wybodaeth Casnewydd
#4 Cardiff Crossrail' (a choridor y Gogledd-orllewin)	D Ystâd Ddiwydiannol / Nantgarw
#5 Metro Ardal Drefol Bae Abertawe	E Llanwern/Glan Llyn
#6 Prif Linell Gogledd Cymru	F Llynoedd Hendre / Parcfordd Caerdydd
#7 Crewe-Caer-Wrecsam-Yr Amwythig	G Maes Awyr Caerdydd / Parc Busnes St Athan
#8 Lein y Gororau: Wrecsam-Glannau Mersi	H Pentref Gwyddor Bywyd a Lles
#9 Arloesi	I Doc Morol Penfro
	J Ardal y Glannau a Dinas Abertawe
	K Porth Wrecsam
	L Parc Diwydiannol Glannau Dyfrdwy ac Airbus
	M Gorsaf Caer

Cyfeiriadau

i <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2018-12/the-rail-network-in-wales-case-for-investment.pdf> ii <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-09/a-railway-for-wales-the-case-for-devolution.pdf> iii <https://gov.wales/written-statement-principles-public-transport-connectivity> iv <https://gov.wales/south-east-wales-transport-commission> v <https://www.cardiff.gov.uk/ENG/resident/Parking-roads-and-travel/transport-policies-plans/transport-white-paper/Documents/White%20Paper%20for%20Cardiff%20Transport%202019.pdf> vi Stats Wales Balanced GVA B Approach <https://statswales.gov.wales/Catalogue/Business-Economy-and-Labour-Market/Regional-Accounts/Gross-Value-Added-GDP/gva-by-welshnuts3areas-year> vii <https://www.gov.uk/government/news/welsh-secretary-cross-border-working-can-be-the-catalyst-to-wales-future-prosperity> viii <https://www.cardiff.ac.uk/research/impact-and-innovation/quality-and-performance/ref-2014> ix <https://www.cardiffcapitalregion.wales/> x <https://www.cardiff.ac.uk/news/view/744812-university-welcomes-38m-compound-semiconductor-deal> xi <http://www.swanseabaycitydeal.wales> xii http://www.greengauge21.net/wp-content/uploads/Beyond_HS2WEB.pdf xiii <https://transportforthenorth.com/onenorth/> <https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-49321579> xiv <https://www.gov.uk/government/news/transformational-north-wales-growth-deal-signed> xv <https://northwaleseab.co.uk/> xvi <https://westerngatewaystb.org.uk/> xvii <https://statswales.gov.wales/Catalogue/Community-Safety-and-Social-Inclusion/Welsh-Index-of-Multiple-Deprivation/WIMD-2019/localauthorityanalysis> xviii <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2020-07/emerging-conclusions.pdf> xix <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20190313STO31218/co2-emissions-from-cars-facts-and-figures-infographics> xx https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/533293/rrcgb-main-results-2015.pdf xxi <https://www.kcl.ac.uk/news/uk-air-pollution-could-cause-36000-deaths-a-year> xxii <https://www.cardiffhendrelakes.com/> xxiii <https://csconnected.com/> xxv <https://gov.wales/land-acquisition-wrexham-gateway-moves-forward>

Fersiwn 1
23 Medi 2020



TRAFNIDIAETH CYMRU
TRANSPORT FOR WALES

© 2020 Llywodraeth Cymru