

Effeithiau Economaidd Rhanbarthol a Lleol Buddsoddiadau Rheilffyrdd



Crynodeb o adroddiad ar gyfer Llywodraeth Cymru

Cefndir a chwmpas

Ym mis Mai 2010 comisiynodd Llywodraeth Cymru gonsortwm, a arweiniwyd gan Mott MacDonald a'i gefnogi gan Colin Buchanan Associates a'r Sefydliad Astudiaethau Trafnidiaeth ym Mhrifysgol Leeds, i gynnal ymchwil wedi ei fwriadu i:

- Roi trosolwg ar fuddsoddi diweddar mewn rheilffyrdd yng Nghymru ac ar lefel strategol yn y DU yn ehangach, yng nghyd-destun datblygiadau cyffredinol y diwydiant rheilffyrdd.
- Rhoi dadansoddiad o dueddiadau diweddar defnyddio'r rheilffyrdd, yn cynnwys dadansoddi proffil defnydd o'r fath.
- Adolygu astudiaethau achos o lenyddiaeth flaenorol ar effeithiau economaidd buddsoddiadau rheilffyrdd yng Nghymru, yn y DU a gwledydd y Sefydliad ar gyfer Cydweithrediad a Datblygiad Economaidd (OECD) ehangach.
- Dod i gasgliadau addas o'r dystiolaeth parthed effeithiau ac effeithiolrwydd gwahanol fathau o fuddsoddiadau i'r seilwaith rheilffyrdd, a nodi lle gallai fod angen ymchwil pellach.

Prif amcanion yr ymchwil oedd nodi dangosyddion bras o'r manteision economaidd y gellid eu cyflawni drwy fuddsoddiadau rheilffyrdd yng nghyd-destun Cymru.

Cynhaliwyd yr ymchwil a amlinellir yn yr adroddiad hwn fel rhan o Raglen Ymchwil Economaidd Llywodraeth Cymru a oruchwylir gan y Panel Cyngorol ar Ymchwil Economaidd.

Methodoleg

Mae'r fethodoleg a ddefnyddiwyd wedi ei chanolbwyntio ar ymchwil desg. Ategwyd y gwaith hwn drwy gysylltu â nifer fechan o academyddion a rhanddeiliaid rheilffyrdd yng Nghymru, gweddill y DU ac Ewrop er mwyn canfod ac archwilio effaith economaidd a chymdeithasol rheilffyrdd o dan y penawdau canlynol:

- Lleoliad busnes/Crynodref
- Lleoliad cartrefi/marchnad lafur
- Adfywio a gwerthoedd tir
- Hygyrchedd ac arbedion amser
- Logisteg, dewis dull a newid dull
- Cymdeithasol

I ddechrau ystyriwyd effeithiau amgylcheddol ond oherwydd diffyg tystiolaeth berthnasol, eithriwyd y rhain o ddadansoddiad pellach. Mae'r ymchwil hefyd wedi ceisio categorïddio'r

Effeithiau Economaidd Rhanbarthol a Lleol Buddsoddiadau Rheilffyrdd



math o fuddsoddiad a'i berthnasedd yng nghyd-destun Cymru o dan nifer o benawdau: llinell newydd/llwybrau wedi eu hail-agor; gorsafoedd newydd; gwelliannau i gyflymder llinellau; gwelliannau i amlder gwasanaeth; cyflwyniad gwasanaethau uniongyrchol yn dileu cyfnewidfeydd; cerbydau newydd; trydanu; cyflymder uchel; rheilffordd ysgafn; cynnydd mewn capasiti; gwledig; trefol; teithwyr; a chludo nwyddau.

Cydnabuwyd er mai astudiaethau terfyn rhaglen o effaith rheilffyrdd fyddai'r dull a ffefrir, mae'n debygol mai prin fyddai'r rhain. Oherwydd diffyg tebygol dadansoddiad terfyn rhaglen manwl cynlluniau rheilffyrdd newydd byddai data rhag-blaen - wedi ei ddarparu fel arfer i gefnogi achosion busnes cynlluniau - yn debygol o fod ar gael.

Roedd yr ymchwil cychwynnol yn ceisio datblygu arolwg llenyddiaeth o astudiaethau achos blaenorol o bob rhan o'r byd ynghyd â chyd-destun polisi economaidd a thrafnidiaeth Cymru ac adolygiad cychwynnol o'r galw am reilffyrdd gan deithwyr, a rhai cludwyr nwyddau, a buddsoddiadau diweddar yng Nghymru. Nid oedd gan y canfyddiadau cychwynnol y gallu i ddod i gasgliadau cadarn oherwydd prinder deunyddiau perthnasol cadarn. Fodd bynnag, roedd arsylwadau cynnar yn cynnwys:

- Diffyg gwaith ar effaith economaidd terfyn rhaglen ar reilffyrdd yn gyffredinol – a hyd yn oed llai o ddeunyddiau a oedd yn berthnasol i strwythur economaidd, cymdeithasol a thopograffaid Cymru.
- Mae'r rhan fwyaf o'r adroddiadau sydd ar gael yn ymwneud â llinellau newydd neu ail-agor llinellau (ac maent yn gyffredinol yn rhai rhag-blaen), ac/neu yn trafod rheilffyrdd yn ôl teipoleg (e.e. cyflymder uchel) yn hytrach nag effaith ar ofod daearyddol/economaidd penodol.
- Mae deunyddiau astudiaeth achos yn tueddu i ganolbwyntio ar gynnydd mewn gwerth tir – sydd ei hun dim ond yn fesur procsi ar gyfer twf economaidd.
- Mae deunyddiau astudiaeth achos yn gwahaniaethu rhwng manteision economaidd buddsoddiad rheilffyrdd mewn ardaloedd trefol, rhyng-drefol a gwledig, gyda'r gwledig yn canolbwyntio'n glir ar effeithiau cymdeithasol, peth cymudo a'r perthnasedd i'r sector twristiaeth.
- Twf cadarnhaol mewn galw am reilffyrdd yng Nghymru yn trechu perfformiad y DU gyfan.
- Tystiolaeth anecdotaidd am fuddsoddiadau rheilffyrdd diweddar yng Nghymru yn awgrymu cymysgedd o lwyddiant.

Y prif ymgynghorai y bu eu mewnbwn o gymorth wrth gynhyrchu'r adroddiad hwn oedd:

- Swyddogion Llywodraeth Cymru (arbenigwyr trafndiaeth ac economeg)
- Cyngor Sir y Fflint
- Cyngor Sir Dinas Caerdydd
- Trenau Arriva Cymru
- Network Rail (Cludiant)
- Arbenigwyr/academyddion rheilffyrdd rhyngwladol

Effeithiau Economaidd Rhanbarthol a Lleol Buddsoddiadau Rheilffyrdd



O gofio'r dystiolaeth brin sydd ar gael o astudiaethau blaenorol, ategwyd y deunyddiau a oedd yn bodoli gan ein hastudiaethau achos lefel uchel ein hunain a oedd yn asesu effeithiau gwelliannau mewn gwasanaethau rheilffyrdd ar goridorau a ddewiswyd. Newidiodd hyn gwmpas yr ymchwil o fod yn canolbwyntio ar dystiolaeth empirig mewn astudiaethau perthnasol i reilffyrdd yng Nghymru i asesiad penodol o fuddsoddiad rheilffyrdd lleol yng Nghymru. Manteision y dull hwn a'r defnydd o astudiaethau achos yng Nghymru yw perthnasedd uniongyrchol a gwybodaeth leol am y newidiadau hyn. Mae'r anfoneision yn cynnwys cyfyngiad yr ymchwil o ran y math o fuddsoddiad y gellir ei astudio yn y modd hwn (felly dim Rheilffyrdd Cyflymder Uchel) a phrinder y data eilaidd sydd ar gael (felly dim effeithiau crynodref nac amgylcheddol).

Casgliadau

Byddai angen rhagor o ymchwil (yn cynnwys arolygon gwreiddiol a data arall tebyg) i gynhyrchu deunydd terfyn rhaglen (ac yn wir deunydd rhag-blaen am fuddsoddiadau penodol) a fyddai'n caniatáu i gasgliadau mwy sylweddol gael eu datblygu ac i archwilio'r berthynas rhwng rheilffyrdd a dulliau trafnidiaeth eraill.

Er ei bod yn anodd i ddod i gasgliadau cadarn ynglŷn ag effaith economaidd buddsoddiadau rheilffyrdd yn y dyfodol ar Gymru, mae nifer o egwyddorion arweiniol yn amlwg, gan ddwyn ynghyd y dadansoddiad o'r arolwg llenyddiaeth a'r astudiaethau achos, a cheir manylion y rhain ym mhenodau 3 i 6, gallwn awgrymu'r canlynol:

- Mae cynnydd buddsoddiad rheilffyrdd mewn llinellau newydd a gwelliannau gwasanaeth yn debygol o ganoli (neu ail-wasgaru) gweithgarwch economaidd i ardaloedd sydd wedi eu cysylltu'n well. Mae lle y canolir gweithgarwch economaidd yn dibynnu ar amodau economaidd gwaelodol yr ardaloedd sydd wedi eu cysylltu. Gall yr effeithiau hyn gael eu gwella pan fo rheilffyrdd yn rhan o fuddsoddiad adfywio ehangach.
- Gall gwasanaethau rheilffordd gynnal cymunedau drwy eu cysylltu i ardaloedd trefol mwy. Gall cymunedau gwledig ac ymylol gyda mynediad at wasanaethau lleol da sy'n darparu dewisiadau cymudo realistig i ganolfannau cyflogaeth mawr weld twf mewn poblogaeth o ganlyniad i fuddsoddiad rheilffyrdd - neu gall atal diboblogi o ardaloedd sydd wedi gweld dirywiad sylweddol mewn gweithgareddau economaidd lleol, drwy ganiatáu iddynt oroesi fel canolfannau cymudo - fel y gwelir yn y Cymoedd. Efallai na ystyrir y gymuned fel anheddiad noswyl fel rhywbeth dymunol ar yr wyneb, ond y canlyniad cadarnhaol yw y gall dirywiad mewn poblogaeth gael ei atal ac y caiff y gymuned ei chynnal.

Byddai cymhwyso'r egwyddorion hyn i fuddsoddiadau rheilffyrdd yng Nghymru yn awgrymu'r canlynol o ran rheilffordd cyflymder uchel, gwasanaethau rheilffordd rhanbarthol a chysylltiadau gogledd-de:

- **Y galw.** Mae adolygiad data tocynnau MOIRA wedi rhoi golwg ddefnyddiol ar effaith gwelliannau gwasanaeth yng Nghymru. Mae'r twf mewn galw yn dilyn buddsoddiadau

Effeithiau Economaidd Rhanbarthol a Lleol Buddsoddiadau Rheilffyrdd



wedi bod yn gadarnhaol ac yn gryf iawn, hyd yn oed pan fo maint y buddsoddiad wedi bod yn gymedrol, ac mae'r manylion a gynhwysir yn yr adroddiad hwn yn awgrymu effeithiau cadarnhaol gyda thwf arbennig o gadarnhaol yn y galw am welliannau gwasanaeth gogledd-de.

- **Rheilffordd cyflymder uchel.** Byddai rhwydwaith rheilffordd cyflymder uchel yn cryfhau economïau'r dinasoedd sydd wedi eu cysylltu i'r rhwydwaith hwnnw, cyn belled â bod y dinasoedd hyn yn derbyn lefel gwasanaeth da. Byddai rhan o'r cryfhau hwn yn deillio o adleoli gweithgarwch economaidd, o ardaloedd sydd heb eu cysylltu i'r rhwydwaith, i'r dinasoedd hyn. Felly, mae materion ar gyfer Cymru yn debygol o ganolbwyntio ar rôl Caerdydd fel y dynfa allweddol mewn perthynas ag aneddiadau eraill. Mewn mannau eraill mae rhywfaint o dystiolaeth o gysylltiadau rheilffordd cyflymder uchel newydd yn darparu manteision economaidd, gydag adfywiad wedi ei ganfod yn Llundain a Lille, cynnydd prisiau tai yn Llundain ac Ashford a thystiolaeth o weithgarwch economaidd mewn is-orsafoedd ar hyd llinell cyflymder uchel Cologne - Frankfurt. Yn fwyaf diweddar mae darpariaeth gwasanaethau Cyflymder Uchel domestig o Ashford, Caergaint a threfi eraill Swydd Caint wedi dechrau dylanwadu ar economi'r ardal. O safbwynt Cymru, mae'n amlwg y dylai Cymru, er mwyn cael y manteision economaidd gorau o'r rhwydwaith rheilffordd cyflymder uchel cenedlaethol, naill ai gael ei chysylltu'n uniongyrchol neu ddarparu gwasanaethau trên "clasurol-gyfaddas" sy'n bwydo i'r rhwydwaith. Mae'r polisi hwn wedi ei gynnwys ar hyn o bryd yn y cynlluniau cyhoeddus ar gyfer llwybr HS2 cyn belled â Birmingham (cam 1), gyda pharhad ar gledrau "clasurol" i Fanceinion. Gan nad oes gan Lywodraeth Cymru gyfrifoldeb datganoledig nac ariannu ar gyfer y rhwydwaith rheilffyrdd cenedlaethol, cyfrifoldeb y DfT fyddai datblygu ac ariannu'r rhwydwaith rheilffordd cyflymder uchel sydd i ddod, ac felly mae angen cyflwyno'r ddadl i'r DfT am gysylltiad o'r fath i Gymru. Rydym hefyd yn nodi yn y brif astudiaeth y posibilrwydd y gallai rheilffordd cyflymder uchel gael effaith negyddol mewn rhai ardaloedd e.e. drwy agor yr ardal i ragor o gystadleuaeth.
- **Gwasanaethau rheilffordd rhanbarthol.** Gall gwasanaethau rheilffordd sy'n cysylltu cymunedau ymylol i ardaloedd trefol mwy ar wasanaethau trên cymudo gael yr effaith o sefydlogi poblogaethau gwledig. Mae hwn yn fater allweddol yng nghyd-destun Cymru ac mae gwaith astudiaeth achos yn awgrymu perthynas gadarnhaol rhwng twf/sefydlogi poblogaeth a buddsoddiad mewn rheilffyrdd.
- **Cysylltiadau gogledd-de.** Mae profiad mewn ardaloedd eraill wedi dangos bod gwelliannau mewn cysylltiadau rheilffordd pellter hir i raddau mawr yn dileu'r angen am wasanaethau awyr pe gellid lleihau amser siwrneiau i lai na thair awr. Gall amseroedd siwrnai o tua thair awr rhwng Gogledd a De Cymru fod yn ddyhead hir dymor realistig ac mae perfformiad y rheilffordd ar y coridor hwn o gymharu â phatrymau cenedlaethol yn awgrymu fod gan reilffordd y gallu i sicrhau twf drwy newid modd yn hytrach na dim ond cynyddu symudedd.

Effeithiau Economaidd Rhanbarthol a Lleol Buddsoddiadau Rheilffyrdd



- **Buddsoddiadau lleol.** Mae ein hymchwil wedi caniatáu i ni awgrymu y gall buddsoddiadau cymharol gymedrol mewn gwelliannau rheilffyrdd (megis cysylltu gwasanaethau ynghyd i ddarparu cyfleodd siwrneiau uniongyrchol newydd), o gymharu â chostau seilwaith rheilffordd cyflymder uchel mawr ac ati, gael effeithiau manteisiol ar yr economi leol.
- **Cysylltiadau trefol: Caerdydd - Abertawe:** Mae ein hymchwil wedi awgrymu y gall gwell cysylltiadau rhwng canolfannau rhanbarthol cryf naill ai arwain at “fanteision crynoderf” lle gall y ddau leoliad ategu ei gilydd i weithredu fel un lleoliad; neu ail-wasgaru gwasanaethau cyflogi o ganolfannau llai i rai mwy. Mae'r union gydbwysedd rhwng y ddau eithaf hwn yn gymhleth a gall ddibynnu ar feintiau cymharol a faint o gystadleuaeth neu ategu sydd rhwng y ddwy ganolfan. O ran y mater allweddol o well cysylltiadau rheilffordd rhwng Abertawe a Chaerdydd, mae angen rhagor o ddadansoddiad, gan ddefnyddio astudiaethau achos yn y DU.

Canfu adolygiadau astudiaethau achos¹ o goridorau rheilffordd a ddewiswyd yng Nghymru a oedd wedi cael profiad diweddar o fuddsoddiadau a gwelliannau i'r rheilffyrdd y canlynol:

- **Poblogaeth.** Effaith gadarnhaol ar dwf. Fodd bynnag, gall y patrwm hwn fod wedi ei gysylltu i batrymau twf poblogaeth yn genedlaethol.
- **Cyflogaeth.** Arafiad yn nirywiad twf. Gwelodd dalgylchoedd yr astudiaethau achos llai o ddirywiad mewn twf cyflogaeth o gymharu â'r waelodlin.
- **Amddifadedd.** Dim effaith ganfyddadwy.
- **Prisiau tai.** Arafiad yn nirywiad twf. Gwelodd dalgylchoedd yr astudiaethau achos llai o ddirywiad mewn twf prisiau tai o gymharu â'r waelodlin.
- **Ardal Llawr Gros.** Effaith negyddol ar dwf.
- **Perchnogaeth car.** Dim effaith ganfyddadwy.

Mae'n bwysig cydnabod na allwn ynysu effeithiau rheilffordd na thrafnidiaeth yn gyffredinol ar yr economi rhag buddsoddiadau a thueddiadau ehangach. Felly mae effeithiau posibl di-fuddiant a mewndarddiad ar ystadegau economaidd-gymdeithasol yn fater allweddol.

Fodd bynnag, mae'r llenyddiaeth ehangach ar effeithiau buddsoddiadau rheilffyrdd ar ddefnydd tir, cyflogaeth a chynhyrchiant yn gymysg. Ar gyfer gwasanaethau cymudo, mae nifer o astudiaethau ar systemau rheilffyrdd ysgafn wedi canfod dim effaith, er bod astudiaethau eraill yn honni eu bod wedi canfod effeithiau mewn rhai ardaloedd adfywio. Mae'r canlyniadau ar effaith rheilffyrdd ysgafn ar brisiau tai ac eiddo arall yr un mor gymysg; canfu astudiaethau ar gynlluniau mawr mewn rhai o'r dinasoedd mwyaf, yn cynnwys Llundain, Dulyn a Glasgow, effaith, ond ni welwyd effaith gan astudiaethau ym Manceinion, Newcastle, Sunderland a Sheffield.

¹ Seiliedig ar ddadansoddiad cyfres amser o ddata economaidd-gymdeithasol

Effeithiau Economaidd Rhanbarthol a Lleol Buddsoddiadau Rheilffyrdd



Mae dadansoddiad o broffil teithwyr ar goridorau astudiaethau achos yn rhoi peth tystiolaeth sy'n awgrymu bod y rheilffyrdd yn chwarae rôl bwysig mewn darparu cysylltiadau i swyddi, addysg a chyfleoedd eraill ar gyfer y rhai sy'n byw mewn cymunedau y mae'n hysbys eu bod yn rhai o amddifadedd.

Er ei bod yn anodd dod i ganlyniadau terfynol, byddai disgwyl bod buddsoddiad rheilffyrdd sy'n darparu gwasanaethau sy'n ddefnyddiol i gymudwyr a busnesau yn cynhyrchu twf economaidd yng nghyffiniau'r llinell rheilffordd. Mae mynediad at wasanaethau lleol ac addysg hefyd yn swyddogaeth bwysig a gyflawnir gan reilffyrdd. Heb y cysylltedd ehangach hwn efallai na fyddai cymunedau yn endidau economaidd gynaliadwy. Gall peth o'r twf hwn fod o ganlyniad i ail-wasgariad, ond gall buddsoddiad rheilffyrdd (fel gyda buddsoddiad mewn dulliau trafnidiaeth eraill) fod yn bwysig o ran cynnal cymunedau ymylol a dod â chenedl ynghyd.

Ymchwil pellach

Mae'n amlwg y bydd rhanddeiliaid yng Nghymru am fod yn rhan o'r drafodaeth ynglŷn â rheilffordd cyflymder uchel a gwelliannau mawr posibl eraill yn rhwydwaith rheilffordd y DU. Yn ddiamau yr hyn y mae'r dystiolaeth yn ei gadarnhau yw'r galw clir a chynyddol am deithio ar y rheilffordd yng Nghymru ar bob lefel. Mae prosiectau arwyddocaol megis y rheilffordd cyflymder cyflym yn ymddangos fel pe baent heb eu profi o ran bod eu manteision economaidd yn gyson a chynhwysfawr yn yr holl ardaloedd a astudiwyd – sydd unwaith eto'n pwysleisio pwysigrwydd ffactorau mewndarddol. Mae'n ymddangos yn glir, fodd bynnag, y bydd ardaloedd trefol mawr na ystyrir neu na ddatblygir ar gyfer rheilffordd cyflymder uchel o dan anfantais o ran pa mor atyniadol ydynt i fuddsoddwyr. Mae angen gwaith llawer mwy manwl ar hyn os ydym am wneud casgliadau cadarn yng nghyd-destun Cymru.

Mae bywiogrwydd cyffredinol rheilffyrdd yng Nghymru a'r canlyniadau o'n hastudiaethau achos yn awgrymu y gallai buddsoddiadau ar raddfa lai gynnig sylfaen gadarn ar gyfer gwella twf economi Cymru. Mae'n ymddangos y bydd angen ymchwil pellach gyda chyfeiriadau at astudiaethau achos er mwyn mynd i'r afael â'r cwestiwn allweddol ynglŷn ag a all gwell cysylltiadau rhwng Abertawe a Chaerdydd greu integreiddiad sylweddol rhwng economïau'r ddwy ddinas, a all godi lefelau cynhyrchiant y ddwy ("manteision crynodref"), yn hytrach na'r rhagfynegiad arall o ail-wasgaru'r economi lai a mwy ymylol i'r un fwy. Mae sefyllfaoedd tebyg i un Abertawe-Caerdydd yn bodoli, gyda Manceinion-Lerpwl yn adlewyrchu'n fwyaf agos baru dinas gryfach-gwanach, i'w wrthgyferbynnu â'r paru dinasoedd mwy cytbwys ac ategol a welir yn Manceinion-Leeds ac o bosibl Caeredin-Glasgow.

Mae ein hadroddiad yn amlygu nifer o feysydd lle gallai ymchwil pellach gael ei ystyried yn fanteisiol i wneuthurwyr polisi economaidd yng Nghymru a'r DU. Mae'r rhain yn cynnwys ymhlith pethau eraill:

- Ystyriaeth a all gwell cysylltiadau rhwng Abertawe a Chaerdydd greu gwell integreiddiad rhwng economïau'r ddwy ddinas a all godi lefelau cynhyrchiant yn y ddwy gyda dadansoddiad cymharol rhwng y dinasoedd eraill sydd wedi paru, megis Caeredin: Glasgow, Leeds: Manceinion a Manceinion: Lerpwl.
- Mireinio a gwella'r setiau data economaidd-gymdeithasol a ddefnyddir e.e.:

Effeithiau Economaidd Rhanbarthol a Lleol Buddsoddiadau Rheilffyrdd



- Cael set ddata hwy neu fwy - gallai hyn alluogi cynnal dadansoddiad atchweliad a chynhyrchu profion o arwyddocâd ystadegol (gweler isod).
- Dadansoddiad o ganlyniadau fesul gorsaf yn hytrach na llinell.
- Y galw fesul gorsaf i'w godi fel y gellir gwneud cymhariaeth fwy uniongyrchol gyda chyflogaeth a thwf poblogaeth fesul gorsaf.
- Cynnal arolygon ymddygiad teithwyr a lleoliad busnes er mwyn archwilio'r rhesymau y tu ôl i'r patrymau a geir.
- Cynnal astudiaeth achos mewn perthynas â Rheilffordd y Cymoedd er mwyn profi'r ddamcaniaeth bod gwerth tir/prisiau tai yn digwydd ar ôl darpariaeth gorsaf newydd.
- Defnyddio llinell/coridor rheoli arall.
- Ymestyn y sail tystiolaeth tu hwnt i Gymru, gyda llinell Robin Hood yn Swydd Nottingham/Derby, ac ailagor Airdrie-Bathgate fel enghreifftiau posibl.
- Rhagor o waith i integreiddio'r mesurau hyn yn well gyda NRTS, MOIRA, PDFH a data trafnidiaeth/rheilffordd arall.
- Dadansoddiad atchweliad i nodi effeithiau arwyddocaol buddsoddiad rheilffyrdd ar gyfer astudiaethau achos ochr yn ochr â gwaith manwl i ganfod effaith economaidd a chymdeithasol net.
- Astudiaeth lawnach (megis ôl-gastio) i ddadansoddi cynnydd yn y galw am reilffyrdd sy'n gysylltiedig â gwelliannau i'r gwasanaeth rheilffyrdd. Byddai hyn yn rhoi tystiolaeth gadarnach ynglŷn â:
 - Chymhariaeth o berfformiad pob llinell: a yw'r gwelliant i'r gwasanaeth wedi ei gysylltu i duedd cynyddol amlwg unigolion i deithio ar y rheilffyrdd, o gymharu â pheidio â theithio neu ddewis dulliau eraill.
 - A yw'r twf a welir ar goridorau'r astudiaeth wedi mynd y tu hwnt i ragfynegiadau'r PDFH, a sut y gellir egluro'r twf hwn drwy gyfeirio at newidiadau cymdeithasol, economaidd a demograffig yn yr ardaloedd a wasanaethir, a/neu i newidiadau yn yr hyn a gynigir gan y gwasanaeth rheilffyrdd.
- Archwiliad o'r achos o blaid trenau HS2-cyfaddas i gysylltu Llundain a Birmingham i drefi arfordir Gogledd Cymru.
- Byddai cymhariaeth o'r data gan NRTS gyda phroffil economaidd-gymdeithasol a demograffig yr *holl* boblogaeth o fewn dalgylchoedd gorsaf - hynny yw, yn cynnwys y rheiny sydd ddim yn defnyddio rheilffyrdd - yn ddymunol. Byddai hyn yn caniatáu i astudiaeth ganfod pa deithwyr sy'n elwa o'r gwasanaeth rheilffordd - a pha rai sy'n cael eu methu, megis drwy ddibyniaeth ar y car neu drwy allgau cymdeithasol.
- Gellir ystyried data'r NRTS fel data sydd braidd yn hen ac efallai nad yw'n dangos yn llawn y newidiadau ym mhroffil teithwyr ar y rheilffyrdd - yn arbennig gwneuthuriad marchnad rheilffordd Arfordir Gogledd Cymru - felly byddai achos cryf dros gasglu data newydd gan ddefnyddwyr rheilffyrdd ar goridorau'r astudiaeth. Byddai hyn yn galluogi astudio effaith gwelliannau rheilffyrdd ar y *math* o bobl sy'n teithio, gan ategu ein dadansoddiad yn y bennod flaenorol o niferoedd y teithwyr ar y rheilffyrdd.