



0253

Briff Ymchwil Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru

Awdur: **Joseph Champion**
Dyddiad: **Gorffennaf 2016**



Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Gwasanaeth Ymchwil

Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Awdur: **Joseph Champion**

Dyddiad: **Gorffennaf 2016**

Rhif Papur: **16-043**

Cysylltwch â ni

Y Gwasanaeth Ymchwil
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Tŷ Hywel
Bae Caerdydd
Caerdydd
CF99 1NA

☎ : 0300 200 7390

✉ : Joseph.Champion@Cynulliad.Cymru

🌐 : Cynulliad.Cymru/Pigion

🐦 : [@SeneddYmchwil](https://twitter.com/SeneddYmchwil)

🌐 : Cynulliad.Cymru/Ymchwil

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2016

Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Briff Ymchwil

Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru

O 2017, bydd gan Lywodraeth Cymru'r pŵer i bennu telerau ac amodau masnachfaint rheilffyrdd Cymru. Bydd hefyd yn gyfrifol am y broses gaffael ar gyfer gweithredwr nesaf y fasnachfaint pan ddaw'r un gyfredol i ben yn 2018.

Yn y papur hwn, ymdrinnir â hanes y trefniadau ar gyfer masnachfaint Cymru, y trefniadau cyfredol, a'r newidiadau arfaethedig. Adolygir y camau a gymerwyd hyd yn hyn i baratoi ar gyfer proses gaffael y fasnachfaint. Ymdrinnir hefyd â materion sydd i'w datrys cyn y bydd y fasnachfaint nesaf yn cael ei dyfarnu. Mae'r rhain yn cynnwys:

- telerau ac amodau penodol manyleb y fasnachfaint nesaf;
 - hyd a lled y fasnachfaint nesaf, gan fod y gwasanaethau yn Lloegr sy'n rhan o'r fasnachfaint ar hyn o bryd yn cael eu hadolygu ac mae'n bosibl y cânt eu tynnu o fasnachfaint rheilffordd Cymru;
 - ansawdd cerbydau Cymru, gan gynnwys y ffaith y bydd rheolau hygyrchedd yn dod i rym yn 2020 y byddai'r rhan helaethaf o gerbydau yng Nghymru yn eu torri ar hyn o bryd; a
 - datblygiad 'Trafnidiaeth Cymru'.
-



1. Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru: y cefndir

Cafodd gwasanaethau rheilffordd i deithwyr eu preifateiddio ym Mhrydain yn sgil **Deddf Rheilffyrdd 1993**. Ffurfiwyd nifer o fasnachfreintiau ar gyfer darparu gwasanaethau i deithwyr a dyfarnwyd y rhain i **Gwmnïau Gweithredu Trenau** preifat.

Mae pedair masnachfaint sydd â llwybrau yng Nghymru, ac fe'u gweithredir gan wahanol gwmnïau:

- gweithredir masnachfaint Cymru a'r Gororau gan **Trenau Arriva Cymru**;
- gweithredir gwasanaethau o dde Cymru i Lundain ac arfordir de Lloegr gan **Great Western Railway**;
- gweithredir gwasanaethau o Gaergybi i Birmingham a Llundain gan **Virgin Trains**; a
- gweithredir gwasanaethau o Gaerdydd i ganolbarth Lloegr gan **CrossCountry Trains**.

Mae trefniadau masnachfreintiau wedi newid sawl gwaith ers **Deddf Rheilffordd 1993**. Dyfarnwyd masnachfreintiau yn y lle cyntaf gan Swyddfa Masnachfreintiau Rheilffyrdd Teithwyr o dan gyfarwyddyd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth. Yn 2001, trosglwyddwyd y rôl hon i'r **Awdurdod Rheilffyrdd Strategol**. Ar hyn o bryd, mae masnachfreintiau yng Nghymru a Lloegr yn cael eu dyfarnu gan **yr Adran Drafnidiaeth**.

Cafwyd y newid mwyaf diweddar i'r system o dan **Ddeddf Rheilffyrdd 2005**, a ddiddymodd yr Awdurdod Rheilffyrdd Strategol yn 2006, gan drosglwyddo pwerau'r awdurdod mewn perthynas â masnachfreintiau Cymru a Lloegr i'r Adran Drafnidiaeth.

Mae'r Ddeddf hefyd yn nodi rôl Llywodraeth Cymru o ran masnachfreintiau rheilffyrdd, gan sefydlu'r egwyddor bod rhaid i Lywodraeth Cymru fod yn rhan o'r cytundeb, neu'n ei gyd-lofnodi, ar gyfer unrhyw fasnachfaint a chanddi **wasanaeth Cymru yn unig (sef gwasanaeth sydd yn gyfan gwbl y tu mewn i Gymru)**. Rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth hefyd ymgynghori â Llywodraeth Cymru wrth ddyfarnu unrhyw fasnachfaint sy'n cynnwys gwasanaeth i Gymru (sef gwasanaeth sy'n dechrau neu'n terfynu yng Nghymru neu sy'n galw mewn un orsaf yng Nghymru). O dan y Ddeddf, mae gan Lywodraeth Cymru'r pŵer hefyd i roi cymorth ariannol i weithredwyr er mwyn datblygu gwasanaethau yng Nghymru.

Bellach, mae'r cyfrifoldeb am y fanyleb a chaffael o ran masnachfaint rheilffyrdd nesaf Cymru i fod i gael ei drosglwyddo i Lywodraeth Cymru yn 2017.

Tynnodd **datganiad ystadegol diweddaraf y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd** (PDF 1.7MB) sylw at y ffaith fod **29.3 miliwn o deithiau i Gymru, o Gymru, neu yng Nghymru** yn 2014-2015, gan gymryd pob masnachfaint gyda'i gilydd, sef 9.4 miliwn o deithiau yn fwy nag yn 2004-5. Rhagwelir y bydd cynnydd yn y defnydd o reilffyrdd yng Nghymru yn y blynyddoedd i ddod. Yn ei **Astudiaeth o Lwybrau Cymru**, mae Network Rail yn rhagweld y bydd teithiau trên o Gymru i Loegr yn cynyddu 27-34% erbyn 2023. Mae'r astudiaeth hefyd yn rhagweld cynnydd o 68% yn nifer y bobl sy'n cymudo i Ddinas-ranbarth Caerdydd erbyn 2023.

2. Masnachfaint Rheilffyrdd Gyfredol Cymru a'r Gororau

Ar hyn o bryd, mae'r rhan fwyaf o wasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru yn cael eu darparu o dan **fasnachfaint Cymru a'r Gororau** a weithredir gan Drenau Arriva Cymru. Dyfarnwyd y contract yn 2003 a disgwylir iddo ddod i ben yn 2018. Mae **cytundeb masnachfaint** yn nodi rhwymedigaethau Trenau Arriva Cymru a Llywodraeth y DU fel awdurdod rhyddfrefinio. O dan y fasnachfaint, defnyddir cerbydau diesel a ddarperir gan ddau gwmni cerbydau ar brydles (Angel Trains a Porterbrook). Mae Trenau Arriva Cymru hefyd yn gyfrifol am reoli 244 o orsafoedd a dau ddepo gwaith ar brydles gan Network Rail.

Mae Llywodraeth Cymru a'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth wedi llofnodi cytundeb ar y cyd a ddaeth i rym ar 1 Ebrill 2006. Nododd y cytundeb y ffordd y cafodd cyfrifoldeb am reoli masnachfaint Cymru a'r Gororau ei rannu rhwng y ddwy Lywodraeth.

Yn fras, byddai Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am:

- reoli'r fasnachfaint, gan gynnwys perthnasau, cyfathrebu a rheoli perfformiad;
- gwneud taliadau, a derbyn unrhyw arian yn ymwneud â gwasanaethau Cymru yn unig a gwasanaethau ar gyfer Cymru; a
- rheoleiddio rhai "tocynnau teithio a reoleiddir" ar wasanaethau Cymru yn unig a gwasanaethau i Gymru.

Cadwodd yr Adran Drafnidiaeth y pŵer i bennu manylebau masnachfreintiau ac i ddyfarnu masnachfreintiau yng Nghymru. Pan gafodd Llywodraeth Cymru gyfrifoldeb am reoli'r fasnachfaint bresennol, cafwyd cyllid ychwanegol gan Lywodraeth y DU drwy Grant Bloc Cymru.

O dan gytundeb y fasnachfaint, roedd yn ofynnol i Drenau Arriva Cymru fuddsoddi £400,000 dros 15 mlynedd. Yn ei **dystiolaeth i Bwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad**, cynigiodd yr Athro Stuart Cole ei bod yn ofynnol i Drenau Arriva Cymru fuddsoddi swm cymharol fach yn y fasnachfaint oherwydd:

'in 2003 when the franchise was let to Arriva Group it had a low level specification with no allowance for growth in passenger numbers [and] no extra train capacity.'

Er gwaethaf y rhwymedigaeth gyfyngedig hon, **mae Trenau Arriva Cymru wedi dweud ei fod wedi buddsoddi £30 miliwn yn y fasnachfaint**. O ran rheoli masnachfaint Cymru a'r Gororau, dywedodd Llywodraeth flaenorol Cymru ei bod **yn darparu oddeutu £170 miliwn** y flwyddyn. Mae hyn yn cynnwys y cyllid ar gyfer gwasanaethau rheilffyrdd sy'n ychwanegol at y rhai a nodwyd yng nghytundeb gwreiddiol y fasnachfaint, fel y **gwasanaethau ychwanegol i Abergwaun** a gwasanaethau **rhwng Caerdydd a Chaerdybi**.

Cyfanswm incwm Trenau Arriva Cymru o fasnachfaint Cymru a'r Gororau yn 2014-15 oedd £258 miliwn. O'r £258 miliwn, roedd £119 miliwn yn incwm teithwyr, roedd £93 miliwn yn dderbyniadau masnachfaint oddi wrth y Llywodraeth, a chafodd £46 miliwn ei nodi fel incwm "arall".

3. Caffael gweithredwr nesaf masnachfaint rheilffyrdd Cymru

Yn nechrau 2017, bydd Llywodraeth Cymru yn dod yn awdurdod masnachfreinio â chyfrifoldeb am ddyfarnu masnachfaint rheilffyrdd nesaf Cymru, sef proses sydd i fod i ddechrau ym mis Hydref 2018. Cyhoeddwyd y byddai'r pwerau hyn yn cael eu trosglwyddo **gan Brif Weinidog y DU** ym mis Tachwedd 2014, ynghyd â chytundeb ar gyllid ar gyfer trydaneiddio rheilffyrdd yng Nghymru. Yn eu tystiolaeth i **Bwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad ar Fedi 2015**, esboniodd swyddogion o'r Adran Drafnidiaeth y setliad ariannol sy'n gysylltiedig â'r cytundeb, sef:

- ni fydd cynnydd yng Ngrant Bloc Cymru;
- ni fyddai Llywodraeth Cymru ar ei cholled nac ar ei hennill yn sgil ad-drefnu map y fasnachfaint a fyddai'n symud gwasanaethau Lloegr i fasnachfreintiau eraill (gweler isod);
- byddai "diogelwch rhesymol" rhag adolygiadau o draciau a thâl mynediad gorsafoedd;
- yr Adran Drafnidiaeth a fydd yn ariannu yn llawn y gwaith i drydaneiddio ar y Great Western, gan gynnwys rhwng Caerdydd a Phen-y-bont ar Ogwr; a
- bydd yr Adran Drafnidiaeth yn cyfrannu £125 miliwn tuag at gost trydaneiddio'r rheilffyrdd rhwng Caerdydd a'r Cymoedd.

Sut bynnag, yn yr un cyfarfod, daeth i'r amlwg hefyd fod y broses o ddiffinio beth yw gwasanaeth Lloegr ar hyn o bryd yn aneglur. Roedd hefyd yn aneglur sut y byddai Llywodraeth Cymru yn cael ei digolledu am unrhyw golledion o ganlyniad i ailfapio'r fasnachfaint. Dywedodd yr Adran Drafnidiaeth ei bod yn gobeithio cyrraedd cytundeb cyllido addas erbyn canol 2016.

Er na fydd cynnydd yng Ngrant Bloc Cymru, mewn cyfarfod o'r **Pwyllgor Menter a Busnes blaenorol ym mis Chwefror 2016**, nododd un o swyddogion Llywodraeth Cymru y byddai trydaneiddio'n gostwng costau rhedeg y fasnachfaint yn gyffredinol.

Yn yr un cyfarfod, dywedodd y swyddog hefyd fod Llywodraeth Cymru 'wants to go out to procurement for an integrated Wales and borders franchise...in the summer of this year', fel bod modd ei dyfarnu yn 2017. Byddai'n bosibl ymestyn y fasnachfaint gyfredol am gyfnod byr, pe bai angen amser ychwanegol ar Lywodraeth Cymru i ddod o hyd i'r gweithredwr trenau nesaf.

Roedd Llywodraeth flaenorol Cymru wedi trafod, fel rhan o **prosiect Metro De Cymru**, a fyddai modd i Reilffyrdd y Cymoedd gael eu gweithredu fel consesiwn gan gwmni preifat fel rhan o'r fasnachfaint rheilffyrdd. Trafodwyd hefyd ddull lle mai deiliad y consesiwn a fyddai'n pennu'r gwelliannau i seilwaith Rheilffyrdd y Cymoedd a hefyd yn gweithredu'r llinellau.

Y Metro yw prosiect Llywodraeth flaenorol Cymru ar gyfer 'ddarparu gwasanaethau [trafnidiaeth] cyflymach, mwy cyson a mwy unedig gan ddefnyddio trenau, bysiau a rheilffyrdd ysgafn.' Roedd Cyfnod 1 prosiect y Metro yn cynnwys amrywiaeth o welliannau i ffyrdd a rheilffyrdd, gan gynnwys: ymestyn y rheilffordd i ganol tref Glynebwy ac adeiladu gorsaf newydd; gwella'r capasiti ar reilffordd Maesteg; ac adeiladu gorsaf newydd yn Pye Corner, Casnewydd.

Roedd costau Cyfnod 1 tua £75 miliwn ac, yn 2016, mae'r prosiectau cyfansoddol wedi cael eu cwblhau eisoes neu maent ar y gweill. Disgwylir cwblhau Cyfnod 2 erbyn 2023, ac amcangyfrifir y bydd yn costio £500-600 miliwn. Mae Cyfnod 2 yn cynnwys trydaneiddio Rheilffyrdd y Cymoedd

4. Masnachfrait rheilffyrdd Cymru yn y dyfodol

Mae paratodau ar y gweill ar gyfer caffael y fasnachfrait nesaf, ond mae sawl penderfyniad i'w gymryd eto.

Bydd rhaid i Lywodraeth Cymru, fel yr awdurdod rhyddfrenio, benderfynu ynghylch y disgwyliadau y bydd angen i ddeiliad posibl y fasnachfrait eu bodloni o ran y gwasanaeth er mwyn ennill y contract. I'w helpu yn y dasg hon, cynhaliodd Llywodraeth flaenorol Cymru ymgynghoriad o'r enw **Gosod y Trywydd ar gyfer Rheilffordd Cymru a'r Gororau**, a ddaeth i ben yng ngwanwyn 2016.

Hyd y fasnachfrait

Nid yw'n glir eto am ba hyd y bydd y fasnachfrait nesaf yn para. Yn ôl ei adroddiad, **Dyfodol Masnachfrait Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau**, a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2013, canfu Pwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad fod barn gymysg o ran beth yw'r hyd cywir ar gyfer y fasnachfrait. Nododd fod **adolygiad gan Lywodraeth y DU** wedi cwestiynu budd masnachfreintiau hir o ran cymell buddsoddiad a lleihau risg. Roedd yr adolygiad yn rhybuddio yn erbyn masnachfreintiau hwy na 15 mlynedd heb gymalau terfynu.

Serch hynny, roedd y rhan fwyaf o'r rhai a ymatebodd i ymgynghoriad y Pwyllgor o'r farn y byddai masnachfreintiau hwy yn annog mwy o fuddsoddiad. Dywedodd Edwina Hart, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ar y pryd: 'I would favour going for more of a long-term relationship'.

Map y fasnachfrait

Nid yw hyd a lled masnachfrait rheilffyrdd nesaf Cymru yn glir ar hyn o bryd. Mae **Papur Gorchymyn Dydd Gŵyl Dewi** yn nodi:

'In order for the Secretary of State for Transport to ensure proper accountability, it is likely that services primarily serving English markets will be placed into other franchises for which the Secretary of State for Transport is the franchising authority.'

Mae hyn wedi peri pryder mewn rhai manau, yn bennaf oherwydd yr effaith bosibl ar deithwyr pe bai gwasanaethau uniongyrchol yn cael eu colli. Hefyd, dywedodd Trenau Arriva Cymru wrth Bwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad fod rhai o wasanaethau Lloegr yn y fasnachfrait ymysg y mwyaf cynaliadwy yn ariannol ac y byddai colli llwybrau proffidiol o'r fasnachfrait o bosibl yn cynyddu'r angen am gymhorthdal cyhoeddus. Fodd bynnag, fel y nodir uchod, mae'r Adran Drafnidiaeth wedi dweud na fyddai Llywodraeth Cymru ar ei cholled nac ar ei hennill yn sgil ailfapio'r fasnachfrait.

Cerbydau

Y farn yn gyffredinol yw bod y cerbydau a ddefnyddir gan y fasnachfrait bresennol o safon wael a'i bod yn debygol y bydd angen buddsoddiad sylweddol ynddynt. Mae ansawdd gwael y stoc yn effeithio'n negyddol ar brofiadau teithwyr. Hefyd, erbyn 1 Ionawr 2020, bydd angen i gerbydau yn y DU gydymffurfio â'r rheolau newydd ar fynediad ar gyfer pobl anabl. Er 2013, ni fyddai 73% o gerbydau Cymru a'r Gororau yn cyrraedd y safon ofynnol.

Mae sawl opsiwn ar gyfer cael gafael ar gerbydau gwell, gan gynnwys prynu stoc newydd neu stoc wedi'u hadnewyddu, uwchraddio'r stoc bresennol, neu brydlesu stoc gan gwmnïau preifat. Dywedodd Llywodraeth flaenorol Cymru wrth Bwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad ar 24 Chwefror 2016 ei bod am i'r broses o wneud cais ar gyfer y fasnachfrait nesaf gynnwys strategaeth ar gyfer cerbydau.

Fodd bynnag, gall gymryd cryn dipyn o amser i gael gafael ar gerbydau. Er enghraifft, roedd **tystiolaeth cwmni prydlesu Porterbrook** (PDF 635KB) i'r Pwyllgor yn awgrymu y dylid dechrau'r broses pedair blynedd cyn bod angen cerbydau newydd. Mae'n debygol y bydd angen penderfynu yn gyflym i sicrhau bod cerbydau digonol ar gael.

Trafnidiaeth Cymru

Creodd Llywodraeth flaenorol Cymru gwmni di-ddifidend o'r enw Trafnidiaeth Cymru. Ni chyhoeddwyd llawer am Drafnidiaeth Cymru hyd yn hyn. Mewn cyfarfod o'r Pwyllgor Menter a Busnes blaenorol, dywedodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth blaenorol bod disgwyl y bydd y cwmni yn gweithredu fel **Transport for London**.

Trafnidiaeth Cymru fydd y corff strategol cyffredinol ar gyfer trafndiaeth, a bydd yn cynnig consesiynau i gwmnïau sydd am gyflwyno gwasanaethau a seilwaith trafndiaeth, gan gynnwys rheilffyrdd, yng Nghymru. Felly, disgwylir iddo arwain ar y broses o gaffael masnachfaint rheilffyrdd nesaf Cymru, Metro de Cymru, a chonsesiwn Rheilffyrdd y Cymoedd.

5. Ffynonellau allweddol:

- Network Rail, **Astudiaeth Llwybr Cymru** (2016)
- Llywodraeth Cymru, **Gosod y Trywydd ar gyfer Rheilffordd Cymru a'r Gororau** (2016)
- Llywodraeth y DU, **Pwerau at bwrpas: Tuag at setliad datganoli sy'n para i Gymru** (2015)
- Y Pwyllgor Menter a Busnes yn y Pedwerydd Cynulliad, **Dyfodol Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau (2013)**