

Trydaneiddio'r rheilffordd i Abertawe yn cael ei ollwng gan Lywodraeth y DU

[View this post in English | Darllenwch yr erthygl yma yn Saesneg](#)
21/07/17

Ar 20 Gorffennaf, cyhoeddodd Llywodraeth y DU ei [Manyleb Allbwn Lefel Uchel a Datganiad o Gyllid Ar Gael](#). Roedd y datganiadau statudol hyn yn nodi'r hyn y mae'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth, Chris Grayling, am i'r rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr i'w gyflawni rhwng 2019 a 2024 yn ystod Cyfnod Rheoli 6 cynllunio'r rheilffyrdd (CP6).

Ar yr un diwrnod [daeth i'r amlwg, trwy adroddiadau yn y cyfryngau i ddechrau](#), er bod cynlluniau i drydaneiddio Prif Reilffordd Great Western i Gaerdydd erbyn diwedd 2018 / dechrau 2019 yn mynd rhagddynt fel y bwriadwyd, mae cynlluniau ar gyfer trydaneiddio rhwng Caerdydd ac Abertawe wedi cael eu gollwng gan Lywodraeth y DU.



Er bod yr Ysgrifennydd Gwladol [wedi cyflwyno dadansoddiad cadarnhaol](#) mewn [erthygl a ysgrifennwyd ar gyfer y cyfryngau](#), ac mewn [datganiad ysgrifenedig](#), mae dileu'r cynllun hwn yn dilyn sawl achos o oedi a gorwario ar raglen drydaneiddio Llywodraeth y DU/Network Rail, gan arwain at gwestiynau am reoli prosiectau a gwerth am arian.

Mae gan Lywodraeth Cymru bwerau i fuddsoddi yn rheilffyrdd Cymru. Fodd bynnag, yn wahanol i'r Alban, lle mae'r seilwaith rheilffyrdd yn fater sydd wedi'i ddatganoli, mae cynllunio ac ariannu seilwaith rheilffyrdd Cymru yn parhau i fod yn gyfrifoldeb i Lywodraeth y DU, er gwaethaf galwadau eang am ddatganoli.



Gwneud neu beidio? Cefndir trydaneiddio Prif Reilffordd y Great Western.

Yn 2009, cyhoeddodd [Llywodraeth Lafur y DU](#) ar y pryd (PDF 622) gynlluniau i drydaneiddio Prif Reilffordd y Great Western rhwng Llundain, Reading, Rhydychen, Newbury, Bryste, Caerdydd ac Abertawe, erbyn 2017.

Fodd bynnag, ym [mis Mawrth 2011 penderfynodd y Llywodraeth Glymblaid](#) i beidio â symud ymlaen â'r prosiect, gan ddatgan:

Services between London and Swansea currently operate at a frequency of only one train an hour off-peak. There is no evidence of a pattern of demand that would be likely to lead imminently to an increase in this frequency. Consequently, I regret to have to say that there is not, at present, a viable business case for electrification of the main line between Cardiff and Swansea.

Ym mis Gorffennaf 2012 cafodd y penderfyniad hwn ei wrthdroi pan gyhoeddodd Llywodraeth y DU y [Fanyleb Allbwn Lefel Uchel](#) (HLOS) ar gyfer Cyfnod Rheoli 5 (CP5) (2014–19); roedd trydaneiddio i Abertawe ar y gweill unwaith eto.

Ym mis Mehefin 2015, [cyhoeddodd yr Ysgrifennydd Gwladol ar y pryd, Patrick McLoughlin](#) y byddai rhaglen £38bn Llywodraeth y DU o welliannau i'r seilwaith rheilffyrdd ar gyfer CP5 yn wynebu oedi. Dywedodd yr Ysgrifennydd Gwladol "in parts of this programme Network Rail's performance has not been good enough. Fodd bynnag, dywedodd hefyd "electrification of the Great Western Line is a top priority. And I want Network Rail to concentrate its efforts on getting that right". Roedd yn ymddangos bod pethau'n argoeli'n dda i Abertawe.

Cafodd dri adolygiad o Network Rail eu comisiynu ar ôl hynny gan yr Ysgrifennydd Gwladol a'u cyhoeddi ym mis Tachwedd 2015: [Adolygiad Bowe](#), oedd yn edrych ar ddull Network Rail o ran cynllunio ar gyfer CP5; [Adroddiad Shaw](#), a oedd yn ystyried ffurf a chyllido'r cwmni yn y tymor hir; ac [Adolygiad Hendy](#) a wnaeth ddatblygu cynigion ar gyfer sut y gallai'r rhaglen uwchraddio'r rheilffyrdd gael ei gosod mewn sefyllfa realistig a chynaliadwy.

Yn bwysig, daeth Adolygiad Hendy i'r casgliad y byddai'r rhan fwyaf o raglenni a phrosiectau yn symud ymlaen yn CP5, ac ni fyddai unrhyw brosiectau yn cael eu



canslo. Fodd bynnag byddai rhai, yn cynnwys Trydaneiddio Great Western i Abertawe, yn cael eu cyflwyno ar ôl 2019. Eto nid oedd unrhyw ymrwymiad ffurfiol yn yr adroddiad ynghylch dyddiad cyflwyno, ac nid oedd modd cael ymateb gan Lywodraeth y DU.

Cynllunio gwael yn arwain at werth gwael am arian. Arwydd gwael?

Cafodd Adolygiad Bowe, wrth edrych ar brosiectau CP5 yn eu cyfanrwydd, fel a ganlyn: “there is no one overarching cause which explains the cost escalation and delays to projects and programmes” ar gyfer CP5. Yn hytrach, dywedwyd “a number of issues have combined to require this programme to be reviewed and elements to be replanned”, gan gynnwys:

- Prosesau cynllunio annigonol Network Rail;
- Dosbarthiad aneglur o ran cyfrifoldebau rhwng Network Rail, yr Adran Drafnidiaeth (DfT) a Swyddfa'r Rheilffyrdd a Ffyrdd;
- Diffiniad gwael o ran cwmpas y prosiect a newid yn y cwmpas hwnnw yn arwain at gynnydd mewn costau;
- Materion yn ymwneud â rheoli effeithiol o ran rhaglenni a phortffolios yn fewnol;
- Gwallau o ran costio, rhyng-ddibyniaethau prosiect annisgwyl, a chynhyrchiant is na'r disgwyl.

Yn ogystal, [arweiniodd ailddosbarthu Network Rail fel Corff Llywodraeth Ganolog](#) o fis Medi 2014 at gynnwys dyled Network Rail ar fantolen Llywodraeth y DU. Dywedodd Adolygiad Bowe bod hyn yn “exposed a previous reliance by all parties on access to financing that was off government balance sheet as a means of managing financial overruns”. Daeth Bowe i'r casgliad bod hyn wedi rhoi disgyblaeth ariannol newydd i Network Rail.

Ym mis Tachwedd 2016 [cyhoeddodd y Swyddfa Archwilio Genedlaethol \(NAO\) adroddiad](#) yn ystyried yn benodol y mater o Drydaneiddio Prif Reilffordd Great Western. Roedd yr adroddiad yn feirniadol iawn o'r ffordd y cafodd y prosiect ei reoli.

Cafodd nad oedd yr Adran Drafnidiaeth wedi cynllunio a rheoli pob elfen o raglen y diwydiant mewn ffordd ddigon cydgysylltiedig a bod yr amserlen a baratowyd yn 2012 ar gyfer y rhaglen yn afrealistig. Roedd yr adroddiad hefyd yn nodi bod cynnydd mewn



costau o ganlyniad i fethiannau yn null Network Rail i gynllunio a chyflwyno, rhagdybiaethau afrealistig yn yr amcangyfrif o gostau Network Rail yn 2014 a bod yn rhy hyderus ynghylch cynhyrchiant technoleg newydd. O ganlyniad i hyn, disgwyliwyd y byddai trydaneiddio rhwng Maidenhead a Chaerdydd bellach yn costio £2.8 biliwn, sef cynnydd o £1.2 biliwn (70%) yn erbyn cost amcangyfrifedig y rhaglen yn 2014.

Yn dilyn penderfyniad yr Adran Drafnidiaeth ym mis Mai 2016 i gaffael yr holl drenau Intercity Express fel trenau a all ddefnyddio diesel neu drydan, roedd y Swyddfa Archwilio Genedlaethol yn argymhell “the Department should assess whether the full extent of electrification, as currently planned, is still value for money”.

Gallwch gael gwybod mwy am adroddiad y Swyddfa Archwilio Genedlaethol yn [ein blog blaenorol ar adroddiad y Swyddfa Archwilio Genedlaethol](#).

Beth y mae hyn yn ei olygu i Gymru?

Yn ei erthygl i'r cyfryngau (uchod) mae'r Ysgrifennydd Gwladol yn amlygu y bydd trenau o'r radd flaenaf a all ddefnyddio diesel neu drydan yn eu lle yn gwasanaethu Abertawe erbyn yr hydref hwn, ac y bydd teithiau i Lundain yn dal i fod tua 15 munud yn gynt. Mae'n dod i'r casgliad bod hyn yn golygu “all the benefit of electrification...but without months of work, the track closures and the dreaded replacement buses”. Mae hefyd yn nodi ystod o welliannau eraill i'r rheilffyrdd yng Nghymru, gan gynnwys gwaith i wella amseroedd teithio yng ngogledd Cymru a gwelliannau hir-ddisgwylidig i orsafoedd Caerdydd ac Abertawe.

Fodd bynnag, [mae Network Rail wedi gosod allan yn flaenorol fanteision rheilffyrdd trydan](#) sy'n cynnwys y ffaith eu bod yn:

- Cyflymach na diesel gyda mwy o gapasiti;
- Tawelach na threnau diesel ac felly mae llai o aflonyddu i'r rhai sy'n byw ger y rheilffordd;
- Yn well i'r amgylchedd, yn enwedig o ran bod ““carbon emissions are 20 to 35 per cent lower than those from diesel trains”, and “there are no emissions at the point of use, improving air quality in pollution hot spots, such as city centres”;
- Ysgafnach; “less maintenance is needed because electric trains cause less wear to the track, so the railway is more reliable for passengers”.



Bydd y manteision a amlinellwyd gan yr Ysgrifennydd Gwladol yn cael eu croesawu gan lawer. Fodd bynnag, mae dadansoddiad Network Rail o fanteision rheilffyrdd trydan yn ei gwneud yn anodd osgoi dod i'r casgliad y bydd trenau a all ddefnyddio diesel neu drydan, sy'n rhedeg ar ddiesel i'r gorllewin o Gaerdydd, yn drymach, yn fwy swllyd, yn creu mwy o lygredd, yn cynhyrchu mwy o allyriadau carbon, yn ddrutach i'w cynnal, yn cynyddu costau cynnal a chadw'r cledrau ac o bosibl yn arafach o gymharu â'r opsiwn trydan yn unig.

Mae ei gyhoeddiad [hefyd wedi cynyddu'r ffocws](#) ar a yw Cymru'n cael ei thrin yn deg o ran buddsoddi yn y rheilffyrdd, a pha effaith y gallai'r penderfyniad ei chael ar economi Abertawe. Mae rhai eisoes yn cymharu'r penderfyniad hwn â buddsoddiad Llywodraeth y DU yn HS2. [Mae Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith wedi awgrymu'n ddiweddar:](#)

Ers 2011, dim ond tua 1 y cant o'r arian a neilltuwyd ar gyfer cynlluniau i wella rheilffyrdd y mae Llywodraeth y DU wedi'i wario ar wasanaethau rheilffyrdd Cymru a'r Gororau, er eu bod yn 6% o rhwydwaith rheilffordd y DU.

Gan ymateb i'r cyhoeddiad heddiw, cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet ddatganiad yn ailnodi safbwynt Llywodraeth Cymru y dylai pwerau seilwaith rheilffyrdd gael eu datganoli, gan ddod i'r casgliad:

Mae teithwyr yma yng Nghymru yn dioddef rhwydwaith annibynadwy, siwrneiau araf a diffyg lle, sy'n golygu bod cyfran lai o lawer yn gallu dewis teithio ar drenau o gymharu â Lloegr a'r Alban.

Daw newyddion heddiw ar ben penderfyniad yr Adran Drafnidiaeth i oedi cyn rhyddhau y tendr ar wasanaeth rheilffordd newydd Cymru a'r Gororau, o ganlyniad i'w methiant ei hunain i ddatganoli y pwerau masnachfreinio i Gymru o fewn yr amserlen y cytunwyd arni.

Gyda'i gilydd, mae'r methiant i gadw at addewidion i fuddsoddi yn ein seilwaith rheilffyrdd a methu â chadw at yr addewidion i ddatganoli pwerau y cytunwyd arnynt eisoes, yn pwysleisio yr angen am setliad newydd hirdymor ar gyfer y rheilffyrdd, pan gaiff Cymru benderfynu ar ei dyfodol ei hun, heb orfod dibynnu ar Lywodraeth y DU, sy'n torri ei haddewidion dro ar ôl tro.



Tra bod cyhoeddiad Network Rail ym mis Mawrth 2016 Astudiaeth Llwybrau Cymru (PDF 4.95 MB)) (tudalen 24) yn rhagweld twf o ran teithwyr o 111% rhwng Abertawe a Llundain erbyn 2043, gallai'r penderfyniad hwn olygu bod llawer o bobl yn cwestiynu a fydd y llinellau uwchben sydd wedi cael eu haddo ers cyhyd byth yn cyrraedd Abertawe a pha effaith y bydd y methiant i drydaneiddio yn ei chael ar yr economi a'r amgylchedd yng Nghymru.

Erhygl gan Andrew Minnis, Gwasanaeth Ymchwil Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Llun: o Flickr by Jeremy Segrott. Dan drwydded Creative Commons.

