

P-06-1365 Ailagor llinellau rheilffyrdd i gysylltu gogledd a de Cymru

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Tachwedd 2023
Petitions Committee | 13 November 2023

Cyfeirnod: SR23/6946-2

Rhif y ddeiseb: P-06-1365

Teitl y ddeiseb: Ailagor rheilffyrdd i gysylltu gogledd a de Cymru

Geiriad y ddeiseb:

Mae'r daith rhwng gogledd a de Cymru bob amser yn un hir, yn enwedig wrth ddefnyddio'r rheilffyrdd. Mae teithio ar y trên rhwng Bangor a Chaerdydd yn golygu bod rhaid i rywun fynd y tu allan i Gymru i allu cyrraedd pen y daith.

Mae angen i'r rheilffyrdd gysylltu Cymru yn fewnol. Y cynllun ar gyfer gwneud hyn fyddai ailagor llinellau Bangor - Afon-wen ac Aberystwyth i Gaerfyrddin, ac integreiddio'r rhain â lein y Cambrian, a'r lein o Gaerfyrddin i Gaerdydd.

Dyma'r hyn y mae'r ddeiseb hon yn galw'n benodol amdano:

- Astudiaeth Cwmpasu a Dichonoldeb ar gyfer y lein rhwng Bangor ac Afon-wen



- Ymrwymiad i wario unrhyw arian a geir gan San Steffan ar gyfer y rheilffyrdd ar adfer llinellau rheilffyrdd.
- Datblygu glasbrint o'r llwybr rheilffordd rhwng Bangor a Chaerdydd o ran y llwybr arfaethedig
- Edrych ar lwybrau eraill o fewn Cymru y byddai eu hailagor yn fuddiol ar lefel genedlaethol ac ar lefel leol

Os ydym am ddatblygu seilwaith Cymru, a defnyddio dull gwyrddach o deithio, byddai adfer ac ailagor y rheilffyrdd hyn yn gam i'r cyfeiriad cywir a fyddai hefyd o fudd nid yn unig i bob cymuned ar hyd y rheilffordd, ond i Cymru fel gwlad.

1. Y cefndir

Ar wahân i [Linellau Craidd y Cymoedd](#), a drosglwyddodd i berchnogaeth Llywodraeth Cymru yn 2020, nid yw'r seilwaith rheilffyrdd wedi'i ddatganoli yng Nghymru. Er bod gan Lywodraeth Cymru bwerau i fuddsoddi yn y rheilffyrdd, nid yw Cymru yn cael dyraniad grant bloc.

Cafwyd nifer o ddadleuon yn awgrymu nad yw [seilwaith rheilffyrdd Cymru](#) yn cael ei ariannu'n ddigonol - yn fwyaf diweddar mewn perthynas â phenderfyniad Llywodraeth y DU i [gategoreiddio prosiect HS2 yn brosiect ar gyfer Lloegr a Chymru](#). Yn 2021, gwnaeth Pwyllgor Materion Cymreig Tŷ'r Cyffredin gyfres o argymhellion yn dilyn ei [ymchwiliad i'r seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru](#). Roedd hyn hefyd yn cynnwys argymhelliad i gategoreiddio HS2 fel prosiect ar gyfer Lloegr yn unig.

Yn 2019, wrth alw i'r seilwaith rheilffyrdd gael ei ddatganoli'n llawn, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ['Rheilffordd i Gymru'](#), yn cyflwyno'i gweledigaeth ar gyfer y rhwydwaith rheilffyrdd. Rodd hyn yn cynnwys datblygu nifer o goridorau strategol a oedd yn cynnwys cysylltiad rhwng y gogledd a'r de. Awgrymodd y gallai hyn gynnwys uwchraddio rheilffyrdd, ailagor rheilffyrdd ac adeiladu rheilffyrdd newydd.

Mewn [blog y gyhoeddodd yn 2021](#), awgrymodd Trafnidiaeth Cymru fod y ffaith nad oes rheilffordd yn cysylltu'r gogledd a'r de heb groesi'r ffin i'w briodoli i ddaearyddiaeth a hanes Cymru. Dywedodd hefyd na fyddai'n ddigon adfer yr

hen reilffyrdd drwy ganolbarth a gorllewin Cymru (fel y mae'r deisebydd yn galw amdano). Awgrymodd:

...the routes would not be suitable for a north-south intercity service, because their meandering nature would mean journey times would be far longer than via the current route. As well as this, the former track beds of these routes were sold off and redeveloped in many places, making rebuilding of the old railway almost impossible.

Mae'r deisebydd yn galw'n benodol am i'r lein rhwng Afonwen a Bangor a'r lein rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin ailagor. Yn ei Cynllun Busnes ar gyfer 2023-24, mae Trafnidiaeth Cymru yn dweud y bydd yn:

...continue to investigate measures that can be implemented to further protect the former rail corridor between Carmarthen and Aberystwyth and Bangor and Afon Wen. We'll work with local authorities and the [Corporate Joint Committees] to have the routes recognised within their Regional Transport Plans.

Y lein rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin

Mae Llywodraeth Cymru wedi ystyried cyn hyn pa mor ymarferol fyddai ailagor y lein rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin.

Yn 2018, cyhoeddodd astudiaeth dichonoldeb yn ystyried costau a buddiannau ailagor y lein. Yr amcangyfrif oedd y byddai'n costio £775 miliwn at ei gilydd ar sail prisiau 2017.

Mewn cyfarfod o bwyllgor craffu Cyngor Sir Ceredigion ym mis Ebrill 2023, awgrymodd yr Athro Stuart Cole ei bod yn dra annhebygol, ar sail yr amcangyfrif o'r gost, y byddai'r rheilffordd yn cael ei datblygu yn ystod y 30-40 mlynedd nesaf.

Y lein rhwng Bangor ac Afonwen

Yn 2020, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru fap yn dangos ei huchelgais ar gyfer prif linell Gogledd Cymru. Roedd yn cynnwys ymrwymiadau o ran gwaith, dyheadau tymor byr a chynigion eraill yn amodol ar ddatblygu achos busnes manylach. Roedd hyn yn cynnwys lein rhwng Bangor a Phorthmadog, a oedd ymhlith y 'cynigion ychwanegol.'

Fel y clywsom ar y cyfryngau, cododd hyn obeithion ymgyrchwyr y byddai'r lein rhwng Bangor ac Afonwen yn cael ei hailagor.

Yn 2020, sefydlodd Llywodraeth y DU y 'gronfa adfer eich rheilffordd' i ddarparu cyllid ar gyfer syniadau cychwynnol i ystyried opsiynau i adfer hen gysylltiadau rheilffyrdd coll. Ym mis Mehefin 2022, dangosodd y [diweddaraf am y rhaglen](#) fod Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno cais yn ymwneud â'r lein rhwng Bangor ac Afonwen, ond aflwyddiannus fu'r cais (gweler Atodiad C).

2. Camau a gymerwyd gan Lywodraeth Cymru

Pan baratowyd y papur hwn, nid oedd ymateb i'r ddeiseb wedi dod i law gan Lywodraeth Cymru. Mae'r camau perthnasol a gymerwyd gan Lywodraeth Cymru wedi'u cynnwys yn yr adran uchod yn rhoi'r cefndir.

3. Camau a gymerwyd gan Senedd Cymru

Mae'r ffaith bod y rhai sy'n mynd yn ôl ac ymlaen rhwng gogledd a de Cymru yn gorfod teithio drwy Loegr [wedi'i godi](#) yn aml yn y Senedd.

Ym mis Tachwedd 2020, [gofynnodd Llyr Gruffydd AS](#) i Ken Skates AS, Gweinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru ar y pryd, pa gymorth y gallai Llywodraeth Cymru ei gynnig ar gyfer cynllun i ailagor y lein rhwng Bangor ac Afonwen. Mewn ymateb, cyfeiriodd y Gweinidog ar y pryd at yr astudiaethau amrywiol a oedd yn cael eu cynnal yn ystyried cysylltiadau rhwng gogledd a gorllewin Cymru,

Mae'r syniad o ailagor y lein rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin hefyd wedi'i godi'n aml yn y Senedd. Ym mis Mehefin 2022, [gofynnodd Natasha Asghar AS](#) am y wybodaeth ddiweddaraf a chafodd ymateb gan Lee Waters AS, y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd:

The Aberystwyth to Carmarthen Feasibility Study published in 2018 estimated the cost of reinstatement of the line at £775m. Following the publication of the study, we identified the west coast line, including Aberystwyth to Carmarthen, as a key strategic corridor development in our response to the [UK Government's Williams Rail Review](#). This was part of a clear, comprehensive and conclusive case for full rail devolution and a fair funding settlement.

Yn fwy diweddar, ym mis Hydref 2023, cyflwynodd Deleyth Jewell AS [gwestiwn ysgrifenedig](#) yn ymwneud â'r lein rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin. Pan baratowyd y papur hwn, nid oedd ateb wedi dod i law gan y Dirprwy Weinidog.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw'r papurau briffio hyn yn cael eu diweddarau o reidrwydd na'u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.