

Archwilydd Cyffredinol Cymru
Auditor General for Wales

Buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwasanaethau trên a seilwaith y rheilffyrdd



WALES AUDIT OFFICE
SWYDDFA ARCHWILIO CYMRU



Rwyf wedi paratoi a chyhoeddi'r adroddiad hwn yn unol â
Deddf Llywodraeth Cymru 2006.

Roedd tîm astudio Swyddfa Archwilio Cymru yn cynnwys Emma Giles,
Gareth Jones, Jeremy Morgan, Nigel Blewitt ac Andy Phillips
o dan gyfarwyddyd Matthew Mortlock.

Huw Vaughan Thomas
Archwilydd Cyffredinol Cymru
Swyddfa Archwilio Cymru
24 Heol y Gadeirlan
Caerdydd
CF11 9LJ

Mae'r Archwilydd Cyffredinol yn annibynnol o'r Cynulliad Cenedlaethol ac o lywodraeth. Mae'n archwilio ac yn ardystio cyfrifon Llywodraeth Cymru a'r cyrff cyhoeddus a noddir ganddi ac sy'n gysylltiedig â hithau gan gynnwys cyrff y GIG yng Nghymru. Mae ganddo'r pŵer statudol i gyflwyno adroddiadau i'r Cynulliad Cenedlaethol ar economi, effeithlonrwydd ac effeithiolrwydd y defnydd a wna'r sefydliadau hynny o'u hadnoddau wrth gyflawni eu swyddogaethau, a sut y gallent wella'r defnydd hwnnw.

Mae'r Archwilydd Cyffredinol, ynghyd ag archwilwyr penodedig, hefyd yn archwilio cyrff llywodraeth leol yng Nghymru, mae'n cynnal astudiaethau gwerth am arian mewn llywodraeth leol ac yn arolygu cydymffurfiaeth gydag anghenion Mesur Llywodraeth Leol (Cymru) 2009.

Mae'r Archwilydd Cyffredinol yn ymgymryd â'i waith gan ddefnyddio staff ac adnoddau eraill a ddarperir gan Swyddfa Archwilio Cymru, sydd yn fwrdd statudol wedi'i sefydlu ar gyfer y nod hwnnw ac i fonitro a chynghori'r Archwilydd Cyffredinol.

Am ragor o wybodaeth ysgrifennwch at yr Archwilydd Cyffredinol yn y cyfeiriad uchod, ffôn 02920 320500, e-bost: [e-bost post@archwilio.cymru](mailto:post@archwilio.cymru), neu gweler y wefan www.archwilio.cymru.

© Archwilydd Cyffredinol Cymru 2016

Cewch aildefnyddio'r cyhoeddiad hwn (heb gynnwys y logos) yn rhad ac am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng. Rhaid i chi ei aildefnyddio'n gywir ac nid mewn cyd-destun camarweiniol. Rhaid cydnabod y deunydd fel hawlfraint Archwilydd Cyffredinol Cymru a rhaid rhoi teitl y cyhoeddiad hwn. Lle nodwyd deunydd hawlfraint unrhyw drydydd parti bydd angen i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw cyn ei aildefnyddio.

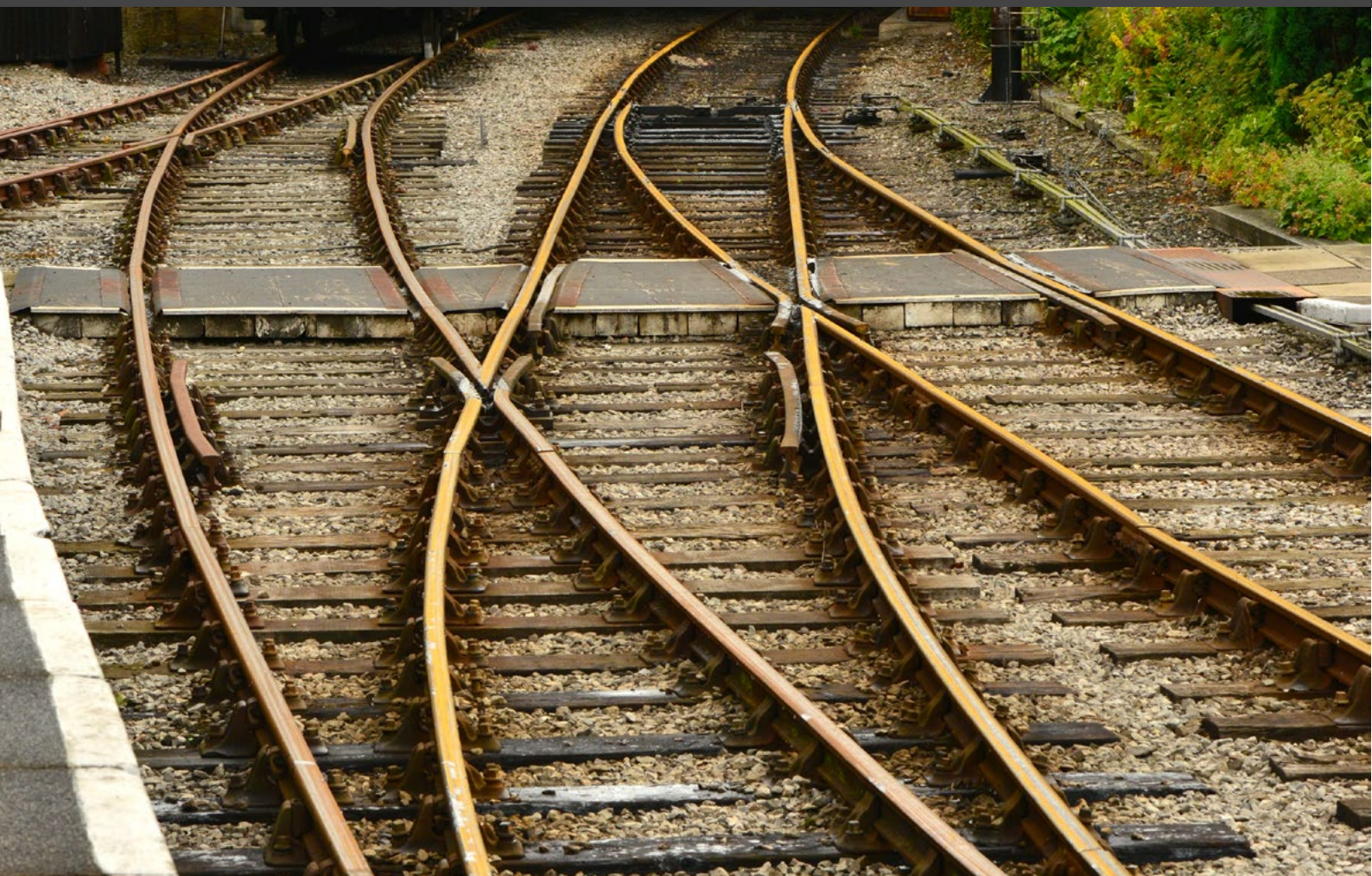
Os ydych angen unrhyw un o'n cyhoeddiadau mewn ffurf ac/neu iaith wahanol cysylltwch â ni gan ddefnyddio'r manylion canlynol: Ffôn 029 2032 0500, e-bost post@archwilio.cymru

Cynnwys

	Crynodeb	6
	Argymhellion	14
1	Bu Llywodraeth Cymru yn ceisio ymestyn ei phwerau a'i dylanwad strategol cyfyngedig dros wasanaethau trên yng Nghymru	16
	Yn ystod 2017, mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl cael pwerau i gaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, y mae'n disgwyl iddi helpu i sicrhau bod y fasnachfaint yn diwallu anghenion hirdymor Cymru	17
	Nid oes gan Lywodraeth Cymru yr un pwerau i benderfynu ar brosiectau seilwaith rheilffyrdd ag sydd gan lywodraethau'r DU a'r Alban	19
	Mae Llywodraeth Cymru yn cymryd camau priodol i ddylanwadu ar brosesau gwneud penderfyniadau ynghylch buddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd, er y gallai fod wedi gweithredu ynghynt i atgyfnerthu ei threfniadau goruchwyllo a'i threfniadau cytundebol ar gyfer prosiectau a ariennir ganddi	21
2	Rhwng mis Ebrill 2011 a mis Mawrth 2016, cyfrannodd Llywodraeth Cymru tua £362 miliwn at wariant sector cyhoeddus ehangach ar reilffyrdd yng Nghymru, ond ni wnaeth ddigon i werthuso'r buddiannau sydd wedi deillio o'i buddsoddiad	29
	Buddsoddodd Network Rail £1.4 biliwn yn seilwaith rheilffyrdd Cymru rhwng mis Ebrill 2011 a mis Mawrth 2016	30
	Rhwng mis Ebrill 2011 a mis Mawrth 2016, buddsoddodd Llywodraeth Cymru £109 miliwn mewn gwell gwasanaethau yn ychwanegol at fasnachfaint graidd Cymru a'r Gororau ac roedd yn ofynnol iddi dalu £27 miliwn mewn taliadau cymell perfformiad cytundebol, net o daliadau cosb	31
	Rhwng 2011 a 2016, buddsoddodd Llywodraeth Cymru £226 miliwn mewn prosiectau i wella seilwaith rheilffyrdd	32
	Mae Llywodraeth Cymru wedi adeiladu ar waith arfaethedig gan Network Rail er mwyn helpu i wella'r seilwaith a gwasanaethau ymhellach	35
	Nid oedd Llywodraeth Cymru wedi mabwysiadu dull systematig o werthuso gwerth am arian ei buddsoddiad mewn gwasanaethau trên ac mae wrthi'n atgyfnerthu'r trefniadau hyn	37
	Fel y nodir yn y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol, ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu canolbwyntio ei buddsoddiad ei hun yn seilwaith y rheilffyrdd yn y tymor canolig ar brosiectau Cam 2 Metro De Cymru	40

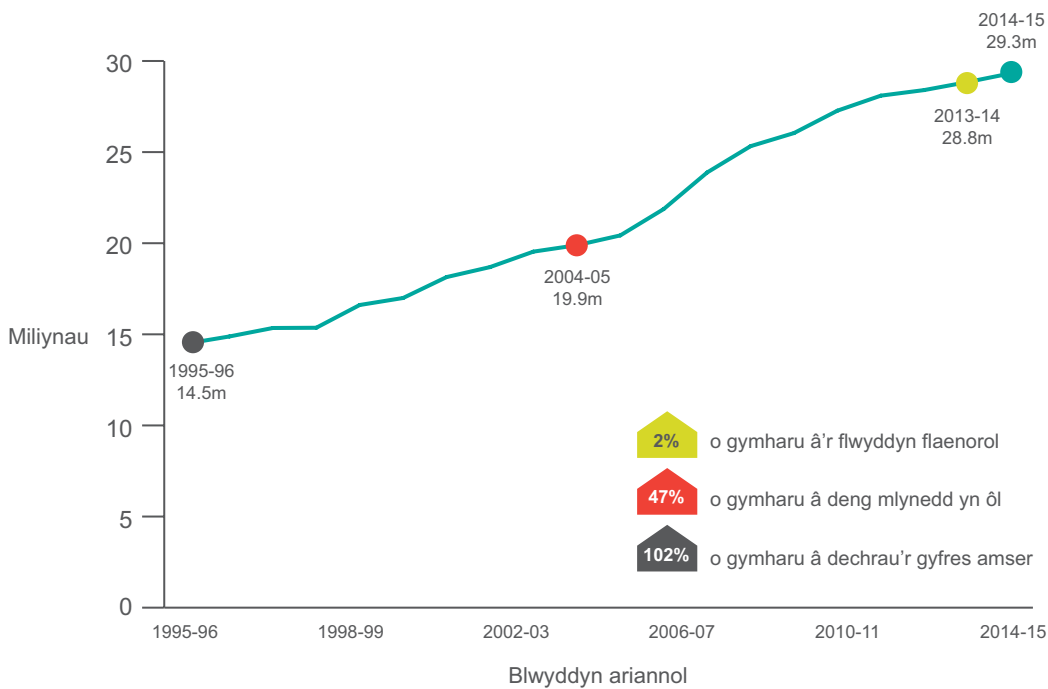
3	Ers 2006, mae gwasanaethau ar fasnachfaint Cymru a'r Gororau wedi gwella, er bod cymariaethau â gwasanaethau trên eraill yn y DU yn dangos perfformiad cymysg	44
	Trenau Arriva Cymru a gafodd y trydydd cymhorthdal mwyaf fesul cilomedr teithiwr o blith yr holl gwmnïau trên yn y DU rhwng 2011-12 a 2014-15, er nad yw cymhorthdal mawr yn anghyffredin ar gyfer masnachfreintiau rhanbarthol sy'n darparu gwasanaethau gwledig	45
	Mae Trenau Arriva Cymru wedi cyflawni'r targedau perfformiad a bennwyd o dan gytundeb masnachfaint Cymru a'r Gororau i raddau helaeth	47
	Mae boddhad teithwyr â Trenau Arriva Cymru wedi gwella i ryw raddau, ond mae cymariaethau â chwmnïau trên eraill yn dangos perfformiad cymysg	51
4	Mae nifer o risgiau, heriau a chyfleoedd i Lywodraeth Cymru yn gysylltiedig â chaffael gwasanaethau Cymru a'r Gororau o 2018, ac mae rhai penderfyniadau allweddol i'w gwneud o hyd	55
	Mae enghraifft ddiweddar masnachfaint InterCity West Coast yn tynnu sylw at rai o'r risgiau sy'n gysylltiedig â'r broses gaffael ar gyfer gwasanaethau newydd Cymru a'r Gororau	56
	Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu cwmni trafniadaeth a bwrdd cynghori strategol er mwyn cynyddu ei adnoddau i gaffael gwasanaethau newydd Cymru a'r Gororau	57
	Mae Llywodraeth Cymru am gael model gweithredu gwahanol ar gyfer y fasnachfaint nesaf, ond nid yw wedi nodi eto beth yw'r model gweithredu hwnnw	59
	Nod Llywodraeth Cymru yw gosod contract integredig ar gyfer Cymru a'r Gororau a'r Metro yn 2017 yr amcangyfrifir ei fod yn werth £3.5 biliwn, drwy broses deialog gystadleuol	60
	Nid yw Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU wedi cytuno ar rai o fanylion y setliad ariannol ar gyfer masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau eto	63
	Penderfynir ar ddull Llywodraeth Cymru o reoli a chaffael cerbydau fel rhan o'r broses deialog gystadleuol ar gyfer caffael y fasnachfaint	64
	Atodiadau	
	Atodiad 1 – Dulliau	66
	Atodiad 2 – Map o lwybrau masnachfaint Cymru a'r Gororau	71
	Atodiad 3 – Buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwell gwasanaethau rhwng 2011-12 a 2015-16	72
	Atodiad 4 – Prosiectau seilwaith rheilffyrdd a gwblhawyd yn ddiweddar ac sy'n mynd rhagddynt a ariannwyd yn rhannol gan Lywodraeth Cymru	73

Crynodeb



- 1 Mae'r rhwydwaith rheilffyrdd cludo teithwyr yng Nghymru yn cynnwys tua 1,700 o gilomedrau o reilffordd a 221 o orsafoedd. Dengys nifer o fetrigau gwahanol boblogrwydd cynyddol teithio ar drenau. Er enghraifft, ar gyfer Cymru mae cyfanswm y teithiau wedi mwy na dyblu ers 1995-96 a chyrhaeddodd 29.3 miliwn yn 2014-15 (Ffigur 1)¹.

Ffigur 1 – Teithiau gan deithwyr rheilffordd yng Nghymru, rhwng 1995-96 a 2014-15



Noder: Diffinnir teithiau teithwyr fel, 'A passenger journey ... is based on the origin and destination named on the ticket. For example, a journey from London to Halifax would be classed as one journey despite the need to change trains.'

Ffynhonnell: Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, **Regional Rail Usage (Passenger Journeys) 2014-15 Annual Statistical Release**, Ionawr 2016.

- 2 Yn yr hyn sydd mewn gwirionedd yn set gymhleth o drefniadau, mae nifer o sefydliadau yn rhannu cyfrifoldebau am wasanaethau trên yng Nghymru, gan gynnwys Llywodraeth y DU, Network Rail, Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd fel y rheoleiddiwr annibynnol a chwmnïau trên perthnasol (Ffigur 2)². Mae Deddf Rheilffyrdd 2005 yn rhoi rhai pwerau i Lywodraeth Cymru dros fasnachfaint rheilffyrdd a seilwaith rheilffyrdd Cymru a'r Gorau, er bod y pwerau hynny'n gyfyngedig. Mae masnachfaint rheilffyrdd Cymru a'r Gororau yn cynnwys llwybrau cymudo i mewn i brif ddinasoedd a threfi, llwybrau mwy gwledig, a llwybr sy'n cysylltu Gogledd Cymru a De Cymru gan redeg ar hyd llinell y Gororau ar y ffin rhwng Cymru a Lloegr (Atodiad 2). Mae'r cytundeb masnachfaint 15 mlynedd presennol, â Threnau Arriva Cymru, yn para tan 2018.

1 Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd hefyd yn coladu amcangyfrifon o nifer y teithwyr sy'n teithio i bob gorsaf ac oddi yno (mynediadau ac ymadawiadau). Dengys y data hynny fod defnydd teithwyr yng Nghymru wedi cynyddu bob blwyddyn ers 2005-06 ac amcangyfrifir bod gorsafodd wedi gweld 49 o filiynau o fynediadau ac ymadawiadau yn 2014-15.

2 Ceir rhagor o fanylion am rolau a chyfrifoldebau Network Rail yn **A short guide to Network Rail**, a gyhoeddwyd gan y Swyddfa Archwilio Genedlaethol ym mis Gorffennaf 2015. Ceir gwybodaeth am rolau a chyfrifoldebau Network Rail ac eraill sy'n ymwneud â chynllunio, megis yr Adran Drafnidiaeth, yn **Planning and delivery of the 2014-2019 rail investment programme**, a gyhoeddwyd gan y Swyddfa Archwilio Genedlaethol ym mis Medi 2015.

Ffigur 2 – Crynodeb o gyfrifoldebau sefydliadol ar gyfer cynllunio, ariannu a darparu gwasanaethau trên a phrosiectau seilwaith

<p>Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU</p>	<p>Mae'n goruchwyllo cyfeiriad strategol gwasanaethau trên ac yn ariannu'r rhan fwyaf o'r prosiectau seilwaith, ledled y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr.</p> <p>Yn y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel, mae'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth yn nodi'r blaenoriaethau o ran buddsoddi mewn rheilffyrdd dros y 'cyfnod rheoli' o bum mlynedd. Ym mis Gorffennaf 2012, cyhoeddodd yr Adran Drafnidiaeth y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel bresennol sy'n cwmpasu Cymru a Lloegr ar gyfer y cyfnod rheoli rhwng 1 Ebrill 2014 a 31 Mawrth 2019. Yn y Datganiad o'r Cyllid sydd ar Gael, mae'r Ysgrifennydd Gwladol yn nodi'r arian cyhoeddus sy'n debygol o fod ar gael er mwyn sicrhau y cyflawnir y prosiectau hyn. Er mai'r Adran Drafnidiaeth sy'n gyfrifol yn y pen draw am lunio'r Fanyleb Allbwn Lefel Uchel, mae eraill, megis y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, hefyd yn cymryd rhan yn y broses o'i datblygu.</p>
<p>Network Rail</p>	<p>Mae Network Rail yn berchen ar rwydwaith rheilffyrdd Prydain, gan gynnwys traciau, signalau, pontydd, twneli a 18 o orsafoedd allweddol, yn ei gynnal a'i gadw ac yn ei ddatblygu. Ariennir Network Rail drwy grantiau gan yr Adran Drafnidiaeth a Transport Scotlent, o incwm o eiddo masnachol ac o daliadau mynediad i draciau gan gwmnïau trên a chludo nwyddau.</p> <p>Yn gyfreithiol, Network Railway yw ymgwymerwr statudol y rhwydwaith rheilffyrdd a dim ond i wneud gwaith penodol a darparu gwasanaethau diogelu asedau y mae ganddo hawliau cyfreithiol.</p> <p>Ym mis Tachwedd 2011, crëwyd Network Rail Cymru i reoli seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru; galluogi Network Rail i fod yn fwy ymatebol i anghenion Cymru a sicrhau mwy o atebolrwydd lleol.</p>
<p>Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd</p>	<p>Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yw'r rheoleiddiwr diogelwch ac economaidd annibynnol ar gyfer rheilffyrdd Prydain. Mae'r sefydliad yn sicrhau bod y rhwydwaith yn gweithredu'n ddiogel ac yn ddibynadwy ac yn cynnig gwerth am arian i drethdalwyr a chwsmeriaid, yn dal Network Rail i gyfrif ac yn sicrhau bod gan gwmnïau trên a chludo nwyddau fynediad teg i'r rhwydwaith rheilffyrdd a bod y farchnad yn gystadleuol ac yn deg.</p>

<p>Llywodraeth Cymru</p>	<p>Cyn i Lywodraeth Cymru fynd yn gyfrifol am reoli masnachfaint Cymru a'r Gororau yn 2006, llofnododd Llywodraeth Cymru a'r Adran Drafnidiaeth Gydgytundeb rhwng Partion a gynhwysai ddiffiniadau o wasanaethau Cymru yn unig, gwasanaethau i Gymru a gwasanaethau Lloegr. Mae gwasanaeth i Gymru yn wasanaeth sy'n dechrau ac yn gorffen yng Nghymru neu sy'n stopio o leiaf unwaith yng Nghymru. Mae'r Cydgytundeb rhwng Partion yn rhestru pedwar llwybr fel rhai sy'n wasanaethau i Loegr: Henffordd i'r Amwythig; Yr Amwythig i Crewe; Birmingham New Street i'r Amwythig; a Crewe i Gaer. Mae'r Adran Drafnidiaeth yn talu cymhorthdal i Trenau Arriva Cymru am wasanaethau Lloegr.</p> <p>O'i grant bloc a ddarperir gan Drysorlys y DU, mae Llywodraeth Cymru yn talu cymhorthdal i Drenau Arriva Cymru am Wasanaethau Cymru yn unig a Gwasanaethau i Gymru. Trosglwyddodd yr Adran Drafnidiaeth arian ychwanegol i Lywodraeth Cymru yn 2006-07 a 2007-08 ac ar ôl hynny cyfunwyd yr arian hwn i greu'r grant bloc blynyddol.</p> <p>Ar gyfer holl wasanaethau'r fasnachfaint, gan gynnwys gwasanaethau Lloegr, mae Llywodraeth Cymru hefyd yn gyfrifol am wneud unrhyw daliadau cymell perfformiad cymwys. Pan drosglwyddodd arian ychwanegol i Lywodraeth Cymru yn 2006-07, ni ddarparodd yr Adran Drafnidiaeth ar gyfer unrhyw lefel o daliadau cymell perfformiad.</p> <p>Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn gallu addasu cytundeb masnachfaint Cymru a'r Gororau er mwyn darparu gwasanaethau sy'n ychwanegol at fanyleb y fasnachfaint ar ei thraul ei hun.</p> <p>Ym mis Tachwedd 2014, daeth Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU i gytundeb mewn egwyddor i ddirprwyo swyddogaethau masnachfreinio rheilffyrdd gweithredol i Lywodraeth Cymru o fis Ionawr 2017. Fodd bynnag, mae'r dyddiad targed gwreiddiol wedi'i ddisodli drwy gytundeb i drosglwyddo swyddogaethau masnachfreinio yn nes ymlaen yn 2017. Mae'r ddwy lywodraeth yn cydweithio i alluogi Llywodraeth Cymru i gaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau yn llwyddiannus o fis Hydref 2018.</p> <p>O dan Ddeddf Rheilffyrdd 2005, gall Llywodraeth Cymru gyfrannu arian er mwyn helpu i gyflawni prosiectau arfaethedig Network Rail a chomisiynu ei phrosiectau ei hun i'w cyflawni gan Network Rail neu, o bosibl, gan gontractwyr eraill.</p>
--------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Cwmnïau Trên	<p>Yn ogystal â Threnau Arriva Cymru, sy'n gweithredu masnachfaint Cymru a'r Gororau, mae tri chwmni trên arall yn gweithredu masnachfreintiau sydd â llwybrau yng Nghymru (yn ychwanegol at eu gwasanaethau yn Lloegr):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rheilffordd y Great Western (Paddington Llundain i Abertawe a Chaerfyrddin, Caerdydd i Dde-orllewin Cymru); • Virgin (Euston Llundain i Gaerdydd, yr Amwythig a Wrecsam); a • CrossCountry (Nottingham i Gaerdydd drwy Birmingham). <p>Mae'r masnachfreintiau hyn yn cynnwys gwasanaethau yng Nghymru ac, felly, mae'n rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ymgynghori â Llywodraeth Cymru ynghylch y trefniadau masnachfaint hyn. Nid oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw rôl ffurfiol arall o ran y masnachfreintiau sy'n cwmpasu'r llwybrau hyn. Erys pob pŵer a chyfrifoldeb gyda'r Adran Drafnidiaeth. Fodd bynnag, gall Llywodraeth Cymru gomisiynu gwaith seilwaith er mwyn helpu i wella gwasanaethau ar y rhannau o'r llwybrau hyn a leolir yng Nghymru sydd hefyd yn gwasanaethu masnachfaint Cymru a'r Gororau. Er enghraifft, mae Llywodraeth Cymru yn ariannu gwelliannau i orsafoedd yng ngogledd Cymru a wasanaethir gan lwybr Euston Llundain i Gaerdydd a redir gan gwmni Virgin (y Fflint, Cyffordd Llandudno a'r Rhyl) a gorsaf Parkway Port Talbot a wasanaethir gan lwybr Paddington Llundain i Abertawe a redir gan Rheilffordd y Great Western.</p>
--------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Cymru

- 3 Mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi nifer o ddogfennau sy'n nodi sut mae'n bwriadu gwella gwasanaethau trên, seilwaith a threfniadau cyflawni i weithredu'r nodau a nodir yn strategaeth drafnidiaeth 2008³. Yn fwy diweddar, nododd y **Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol**, a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2015, gynlluniau buddsoddi Llywodraeth Cymru ar gyfer pob dull o deithio ar gyfer y cyfnod o bum mlynedd o 2015, ac mae'n cynnwys amrywiaeth o ymyriadau i wella gwasanaethau trên ledled Cymru. Mewn rhai achosion, mae'r terfyn amser ar gyfer cyflawni yn ymestyn y tu hwnt i gyfnod y cynllun.
- 4 O fewn y fframwaith cyffredinol a nodir gan strategaeth 2008, mae blaenoriaethau Llywodraeth Cymru o ran rheilffyrdd wedi newid dros amser. Yn ddiweddar, mae polisi wedi canolbwyntio ar hyrwyddo cysylltedd rhwng gwahanol leoliadau allweddol er mwyn ysgogi'r economi a chreu swyddi. Yn flaenorol, canolbwyntiwyd ar gysylltiadau rhwng y dwyrain a'r gorllewin a, chyn hynny, gysylltiadau rhwng y gogledd a'r de. Ym mis Mawrth 2016, cyhoeddodd Pwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol adroddiad ar y **Blaenoriaethau ar gyfer Dyfodol Seilwaith Rheilffyrdd Cymru**. Nododd yr adroddiad farn y Pwyllgor ynghlŷn â blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi yn y dyfodol, er mwyn dylanwadu ar brosesau gwneud penderfyniadau yn y dyfodol.

3 Llywodraeth Cymru, **Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Trafnidiaeth Cymru**, Mai 2008.

- 5 Ar ran yr Archwilydd Cyffredinol, mae staff Swyddfa Archwilio Cymru wedi ystyried a yw Llywodraeth Cymru wedi rhoi trefniadau effeithiol ar waith er mwyn helpu i ddatblygu a darparu seilwaith a gwasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru. Mae'r adroddiad hwn yn ystyried materion sy'n ymwneud â phwerau a dylanwad ehangach Llywodraeth Cymru mewn perthynas â seilwaith a gwasanaethau rheilffyrdd a buddsoddiad cysylltiedig gan Lywodraeth Cymru. Mae'r adroddiad hefyd yn ystyried perfformiad gwasanaethau ar fasnachfaint Cymru a'r Gororau a chynlluniau ar gyfer caffael gwasanaethau Cymru a'r Gororau o 2018. Mae **Atodiad 1** yn rhoi rhagor o fanylion am gwmpas ein gwaith a'n dulliau archwilio.
- 6 **Daethom i'r casgliad, o fewn terfynau ei phwerau cyfyngedig, fod Llywodraeth Cymru wedi bod yn rhagweithiol wrth geisio dylanwadu ar benderfyniadau ariannu gan eraill ac wedi gwneud buddsoddiad sylweddol i wella seilwaith a gwasanaethau rheilffyrdd dros y blynyddoedd diwethaf. Mae Lywodraeth Cymru o'r farn y bydd y pwerau ychwanegol y mae'n disgwyl eu cael yn 2017 i gaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau yn ei helpu i sicrhau y bydd y fasnachfaint nesaf yn cyflawni ei blaenoriaethau ac yn gwella perfformiad gwasanaethau ymhellach. Fodd bynnag, mae nifer o risgiau, heriau a chyfleoedd i Lywodraeth Cymru yn gysylltiedig â chaffael y fasnachfaint, ac mae rhai penderfyniadau allweddol i'w gwneud o hyd.** Mae'r paragraffau canlynol yn rhoi trosolwg byr o'n canfyddiadau allweddol.
- 7 **Bu Llywodraeth Cymru yn ceisio ymestyn ei phwerau a'i dylanwad strategol cyfyngedig dros wasanaethau trên yng Nghymru.** Cyn i'r fasnachfaint nesaf ddechrau yn 2018, yn ystod 2017 mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl cael pwerau i gaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, y mae'n disgwyl iddynt ei helpu i sicrhau bod y fasnachfaint yn diwallu anghenion hirdymor Cymru. Mae Llywodraeth Cymru yn gobeithio y bydd y fasnachfaint newydd yn cyflawni nifer o ganlyniadau cadarnhaol i deithwyr, yr economi a'r amgylchedd.
- 8 Mae Llywodraeth Cymru wedi ceisio'r un pwerau i benderfynu ar brosiectau seilwaith rheilffyrdd ag sydd gan lywodraethau'r DU a'r Alban, ond nid oes ganddi'r pwerau hynny ar hyn o bryd. Serch hynny, mae Llywodraeth Cymru yn cymryd rhan weithredol yn y broses gynllunio ar gyfer y cylch buddsoddi mewn seilwaith nesaf ledled Cymru a Lloegr rhwng 2019 a 2024.
- 9 At hynny, mae gan Lywodraeth Cymru lai o bŵer dros Network Rail nag sydd gan lywodraethau'r DU a'r Alban o ran y camau y gall eu cymryd os bydd problemau yn codi o ran cyflawni prosiectau. Serch hynny, gallai Llywodraeth Cymru fod wedi gweithredu ynghynt i atgyfnerthu ei threfniadau goruchwyllo a'i threfniadau cytundebol ar gyfer y prosiectau a ariennir ganddi, er bod sefydlu Bwrdd Rheoli Prosiectau a Rhaglenni ar y cyd rhwng Network Rail a Llywodraeth Cymru wed bod yn ddatblygiad cadarnhaol. Mae Llywodraeth Cymru wedi ariannu dau brosiect seilwaith gan ddefnyddio contractwyr heblaw am Network Rail ond mae'n gobeithio cymhwyso'r dull hwn o weithredu'n ehangach, yn arbennig er mwyn gwneud y gwaith seilwaith ar gyfer Metro De Cymru.

- 10 **Rhwng mis Ebrill 2011 a mis Mawrth 2016, cyfrannodd Llywodraeth Cymru tua £362 miliwn at wariant sector cyhoeddus ehangach ar reilffyrdd yng Nghymru, ond ni wnaeth ddigon i werthuso'r buddiannau sydd wedi deillio o'i buddsoddiad.** Yn ystod y cyfnod hwn, buddsoddodd Llywodraeth Cymru £109 miliwn mewn gwell gwasanaethau ar ben cost graidd masnachfaint Cymru a'r Gororau, sef £617 miliwn. Bu'n ofynnol i Lywodraeth Cymru dalu £27 miliwn i Trenau Arriva Cymru mewn taliadau cymell perfformiad cytundebol, net o daliadau cosb.
- 11 At hynny, buddsoddodd Llywodraeth Cymru £226 miliwn mewn prosiectau i wella seilwaith rheilffyrdd, gan gynnwys arian gan gronfeydd strwythurol yr Undeb Ewropeaidd. Heb gynnwys yr arian hwn gan Lywodraeth Cymru a'r Undeb Ewropeaidd, buddsoddodd Network Rail £1.4 biliwn yn seilwaith rheilffyrdd Cymru rhwng mis Ebrill 2011 a mis Mawrth 2016. Buddsoddodd Network Rail yr arian hwn yn bennaf mewn prosiectau i adnewyddu'r seilwaith presennol (£882 miliwn) a gwaith cynnal a chadw (£301 miliwn), gyda £235 miliwn yn cael ei fuddsoddi mewn gwelliannau. Mae Llywodraeth Cymru wedi adeiladu ar waith arfaethedig gan Network Rail er mwyn helpu i wella'r seilwaith a gwasanaethau ymhellach.
- 12 Nid oedd Llywodraeth Cymru wedi mabwysiadu dull systematig o werthuso gwerth am arian ei buddsoddiad mewn gwasanaethau trên. Mae nifer o adolygiadau blaenorol wedi nodi cyfleoedd i atgyfnerthu prosesau monitro a gwerthuso ac mae Llywodraeth Cymru wrthi'n atgyfnerthu'r trefniadau hyn.
- 13 Fel y nodir yn y **Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol**, ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu canolbwyntio ei rhaglen tymor canolig ei hun ar gyfer buddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd yn y dyfodol ar brosiectau Cam 2 Metro De Cymru. Pwysleisiodd swyddogion Llywodraeth Cymru i ni fod y Cynllun yn ddogfen 'fyw' ac y caiff ei diweddarau'n rheolaidd. Mae cynllun Cam 2 y Metro yn adeiladu ar gynllun Trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd ac amcangyfrifir y bydd yn costio tua £734 miliwn. Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu gwneud cais am £125 miliwn o arian yr Undeb Ewropeaidd sydd ar gael drwy Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop i ategu ei buddsoddiad ei hun, yr amcangyfrifwyd y bydd yn costio £609 miliwn yn ôl prisiau 2018, ar ben cyfraniad Llywodraeth y DU, sef £125 miliwn. Ers canlyniad y refferendwm ar aelodaeth o'r Undeb Ewropeaidd, mae'r Prif Weinidog wedi ceisio cadarnhad y dylai Cymru allu parhau i hawlio'r arian hwn neu allu cael arian cyfatebol gan Lywodraeth y DU.
- 14 **Ers 2006, mae perfformiad masnachfaint Cymru a'r Gororau wedi gwella, er bod cymariaethau â gwasanaethau trên eraill yn y DU yn dangos perfformiad cymysg.** Trenau Arriva Cymru a gafodd y trydydd cymhorthdal mwyaf o blith yr holl gwmnïau trên yn y DU i weithredu masnachfaint bresennol Cymru a'r Gororau rhwng 2011-12 a 2014-15, er nad yw cymhorthdal mawr yn anghyffredin ar gyfer masnachfreintiau rhanbarthol sy'n darparu gwasanaethau gwledig. Mae Trenau Arriva Cymru, i raddau helaeth, wedi cyflawni'r targedau blynyddol ar gyfer

perfformiad a nodwyd o dan y cytundeb masnachfaint, er bod y targed wedi dod yn fwy heriol. Mae boddhad teithwyr â Trenau Arriva Cymru wedi gwella i ryw raddau. Fodd bynnag, dengys cymariaethau â gwasanaethau trên eraill yn y DU berfformiad cymysg.

- 15 **Mae nifer o risgiau, heriau a chyfleoedd i Lywodraeth Cymru yn gysylltiedig â chaffael gwasanaethau Cymru a'r Gororau o 2018, ac mae rhai penderfyniadau allweddol i'w gwneud o hyd.** Nod Llywodraeth Cymru yw gosod contract integredig ar gyfer Cymru a'r Gororau a'r Metro yn 2017 yr amcangyfrifir ei fod yn werth tua £3.5 biliwn. Ar ôl iddo gael ei gaffael, hwn fydd y contract integredig cyntaf o'i fath yn y DU. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn y dylai caffael contract integredig gynnig cyfle iddi reoli rhyngddibyniaethau rhwng caffael cerbydau, gwaith seilwaith a darparu gwasanaethau o dan y fasnachfaint yn well. Mae hefyd yn credu y bydd contract integredig yn gwella ansawdd yn sylweddol, gan gynnwys amseroedd teithio cyflymach, gwasanaethau mwy dibynadwy a lleddfu problem gorlenwi. Fodd bynnag, mae enghraifft ddiweddar masnachfaint InterCity West Coast yn Lloegr yn nodi rhai o'r risgiau sydd ynghlwm wrth y broses gaffael ar gyfer gwasanaethau newydd Cymru a'r Gororau. Mae hyd y fasnachfaint – sy'n debygol o bara 15 mlynedd – yn golygu ei bod yn arbennig o bwysig bod Llywodraeth Cymru yn cael manyleb y contract yn iawn.
- 16 Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu cwmni Trafnidiaeth Cymru a bwrdd cynghori strategol i roi cyngor ar y broses gaffael a'i rheoli. Mae'r dull deialog gystadleuol a fabwysiadwyd gan Lywodraeth Cymru yn golygu nad yw wedi nodi'r ateb ymlaen llaw, yn hytrach mae'n gweithio gyda'r diwydiant i lunio ateb ymarferol sy'n addas at y diben. Nid yw Llywodraeth Cymru wedi penderfynu ar y model gweithredu ar gyfer y gwasanaethau newydd eto.
- 17 Nid yw Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU wedi penderfynu eto ar rai o fanylion y setliad ariannol ar gyfer masnachfaint Cymru a'r Gororau ac mae'n anochel y bydd cyfyngiadau cyllidebol ehangach yn ystyriaeth mewn penderfyniadau ynghylch fforddiadwyedd a blaenoriaethu gwell gwasanaethau yn gyffredinol yn y tymor canolig. Penderfynir ar y dull o reoli a chaffael cerbydau fel rhan o'r broses deialog gystadleuol ar gyfer caffael y fasnachfaint. Mae cerbydau yn fater penodol oherwydd rheoliadau, a elwir yn gyffredin yn 'Persons with Reduced Mobility Regulations', sy'n golygu bod yn rhaid i bob trên fod yn hygyrch erbyn 1 Ionawr 2020.

Argymhellion

Mewn ymateb i adolygiadau blaenorol, mae Llywodraeth Cymru eisoes yn cymryd camau i fynd i'r afael â gwendidau yn ei threfniadau ar gyfer gwerthuso effaith ei buddsoddiad mewn gwasanaethau trên a seilwaith y rheilffyrdd. Ym mis Mawrth 2015, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru brotocol ar gyfer gwerthuso ei rhaglen buddsoddi mewn rheilffyrdd a'r Metro ar ôl i'r prosiectau ddod i ben. Wrth lunio ein hargymhellion ein hunain, rydym hefyd wedi ystyried yr argymhellion a wnaed gan Bwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol yn ei adroddiadau blaenorol ar faterion sy'n ymwneud â rheilffyrdd.

- A1 Mae gan gysylltiadau cytundebol Llywodraeth Cymru â Network Rail rai cyfyngiadau, am eu bod yn seiliedig ar contractau templed a luniwyd yn bennaf i reoli'r gydberthynas rhwng Network Rail ac arianwyr yn y sector preifat. Fodd bynnag, gall Llywodraeth Cymru roi mwy o sicrwydd ynghylch ariannu ei chontractau nag y gall buddsoddwr yn y sector preifat ei wneud (**paragraffau 1.33-1.39**). **Argymhellwn, os bydd Llywodraeth Cymru am i Network Rail gyflawni prosiect y mae'n ei ariannu, y dylai geisio datblygu contractau pwrpasol. Dylai contractau pwrpasol ddiogelu buddiant Llywodraeth Cymru yn well drwy gydnabod y ffaith y gall roi mwy o sicrwydd ynghylch ariannu contractau yn ogystal ag adlewyrchu amgylchiadau a risgiau prosiectau unigol.**
- A2 Mae Llywodraeth Cymru yn awyddus i gyflawni mwy o brosiectau drwy contractwyr heblaw am Network Rail am ei bod o'r farn y bydd y dull hwn o weithredu yn ei galluogi i sicrhau gwell gwerth am arian yn enwedig wrth ddatblygu ei chynlluniau ar gyfer Metro De Cymru. Yn ddiweddar, lluniodd Llywodraeth Cymru Femorandwm Cyd-ddealltwriaeth â Network Rail er mwyn helpu i gaffael masnachfaint newydd Cymru a'r Gororau a'r Metro (**paragraffau 1.40-1.47**). **Argymhellwn, wrth i'r broses gaffael fynd rhagddi, y dylai Llywodraeth Cymru adolygu effeithiolrwydd y Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth a sicrhau bod unrhyw wersi yn cael eu cymhwyso at ei chydberthynas barhaus â Network Rail.**
- A3 Mae Cam 2 Metro De Cymru yn adeiladu ar gynllun Trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd ac, ar hyn o bryd, amcangyfrifir y bydd yn costio cyfanswm o tua £734 miliwn yn ôl prisiau 2018 (**paragraffau 2.32-2.37**). **Yn gyson â'r argymhellion yn yr Adroddiad ar Brosiectau Trafnidiaeth Mawr, a gyhoeddwyd gan yr Archwilydd Cyffredinol ym mis Ionawr 2011, argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru wneud y canlynol:**
- a **cofnodi gwybodaeth a fydd yn olrhain perfformiad prosiectau cam 2 y Metro ar gamau cyflawni allweddol;**
 - b **cynnwys y wybodaeth sydd ei hangen i hwyluso meincnodi perfformiad prosiect yn erbyn prosiectau mewn rhannau eraill o'r DU;**
 - c **cofnodi'r holl newidiadau yng nghostau'r prosiect ar bob cam o gylch oes y prosiect; a**
 - ch **chofnodi a rhannu'r rhesymau dros unrhyw gynnydd mewn costau ac oedi er mwyn llywio prosiectau trafndiaeth eraill Llywodraeth Cymru.**

- A4 Yn 2017, nod Llywodraeth Cymru yw gosod contract integredig ar gyfer prosiectau Cymru a'r Gororau a'r Metro yr amcangyfrifir ei fod yn werth £3.5 biliwn. Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu cwmni Trafnidiaeth Cymru i bennu a chaffael y contract integredig. Mae enghraifft ddiweddar masnachfrait InterCity West Coast yn Lloegr yn nodi rhai o'r risgiau sydd ynghlwm wrth y broses gaffael ([paragraffau 4.4-4.5](#)). **Argymhellwn y canlynol:**
- a **Dylai Pwyllgor Archwilio a Risg perthnasol Llywodraeth Cymru graffu ar drefniadau llywodraethu'r Cwmni Trafnidiaeth a'r cynnydd y mae'n ei wneud o ran caffael contract integredig Cymru a'r Gororau a Metro a'r gwaith cysylltiedig o ddatblygu'r dull o reoli a chaffael cerbydau er mwyn ei alluogi i gydymffurfio â'r gofyniad i sicrhau bod pob trên yn hygyrch i bobl sy'n cael trafferth symud o gwmpas erbyn 2020. Bydd hyn yn cynnwys y Pwyllgor Archwilio a Risg yn sicrhau ei hun bod Llywodraeth Cymru yn mynd i'r afael ag argymhellion adolygiad Gateway, a gynhaliwyd ym mis Mawrth 2016, yn amserol.**
 - b **Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod ei threfniadau rheoli prosiect a risg ar gyfer y broses gaffael wedi rhoi sylw llawn i wersi perthnasol ac argymhellion o adroddiadau diweddar y Swyddfa Archwilio Genedlaethol ynglŷn â rhaglenni masnachfreinio rheilffyrdd a seilwaith rheilffyrdd, ac adroddiadau cysylltiedig gan Bwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus Senedd y DU.**
 - c **Dylai Llywodraeth Cymru hefyd weithio gyda swyddogion yr Adran Drafnidiaeth i weithredu'r gwersi o brosesau caffael masnachfrait llywyddiannus a'r rhai a fu'n fwy heriol.**
 - ch **Ochr yn ochr â'r broses gaffael, dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu system sy'n ei galluogi i ddangos y gwerth am arian y mae'r elfen masnachfrait o'r contract newydd yn ei gynnig, o'i chymharu â'r fasnachfrait bresennol a masnachfreintiau eraill.**
- A5 Yn ei adroddiad, **Dyfodol Masnachfrait Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau**, a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2013, gwnaeth Pwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru nifer o argymhellion ynghylch y broses fasnachfreinio. Yn ei hymateb i nifer o'r argymhellion, nododd Llywodraeth Cymru nad hi oedd yr awdurdod masnachfreinio ([paragraff 4.28](#)). Gan fod Llywodraeth Cymru yn disgwyl cael pwerau i gaffael masnachfrait nesaf Cymru a'r Gororau yn ystod 2017, **argymhellwn y dylai gwaith cynllunio Llywodraeth Cymru ar gyfer y fasnachfrait ystyried yr argymhellion a wnaed gan ymchwiliad y Pwyllgor Menter a Busnes i Ddyfodol Masnachfrait Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau a gynhaliwyd yn 2013.**

Rhan 1

Bu Llywodraeth Cymru yn ceisio ymestyn ei phwerau a'i dylanwad strategol cyfyngedig dros wasanaethau trên yng Nghymru



- 1.1 Yn y rhan hon o'r adroddiad, rydym yn nodi'r pwerau newydd y mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl eu cael dros fasnachfaint rheilffyrdd Cymru a'r Gororau, cyn i'r fasnachfaint nesaf ddechrau yn 2018. Rydym hefyd yn ystyried rôl Llywodraeth Cymru o ran sicrhau y buddsoddir yn seilwaith y rheilffyrdd.

Yn ystod 2017, mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl cael pwerau i gaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, y mae'n disgwyl iddi helpu i sicrhau bod y fasnachfaint yn diwallu anghenion hirdymor Cymru

- 1.2 Ym mis Ebrill 2006, o dan delerau cytundeb â'r Adran Drafnidiaeth, daeth Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am reoli'r fasnachfaint o ddydd i ddydd. Mae Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am reoli cyllid a pherfformiad gwasanaethau i deithwyr a gwmpesir gan y cytundeb masnachfaint.
- 1.3 Ym mis Mehefin 2011, roedd **Rhaglen Lywodraethu** Llywodraeth Cymru yn cynnwys ymrwymiad i geisio sicrhau bod rhagor o bwerau dros reilffyrdd yn cael eu datganoli. Ym mis Tachwedd 2014, cytunodd Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru mewn egwyddor i ddatganoli swyddogaethau masnachfreinio rheilffyrdd o fis Ionawr 2017, gan alluogi Llywodraeth Cymru i gymryd cyfrifoldeb llawn am ragnodi a chaffael masnachfreintiau rheilffordd Cymru a'r Gororau yn y dyfodol. Er mwyn helpu i gwblhau'r broses hon yn unol â'r amserlen ddeddfwriaethol, dechreuodd Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU ddatblygu gorchymyn Trosglwyddo Swyddogaethau er mwyn trosglwyddo pwerau a dyletswyddau statudol ar gyfer gwasanaethau trên perthnasol i Weinidogion Cymru.
- 1.4 Yn fwy diweddar, mae'r ddwy lywodraeth wedi cytuno y caiff swyddogaethau eu trosglwyddo yn nes ymlaen yn 2017. Er mwyn i hyn ddigwydd bydd angen i'r ddwy lywodraeth gytuno yn gyntaf ar ddull o ymdrin â gwasanaethau trawsffiniol, hynny yw, a fydd y gwasanaethau hyn yn aros o fewn masnachfaint Cymru a'r Gororau neu'n dod yn rhan o fasnachfreintiau eraill (gweler hefyd [baragraff 4.26](#)). Mae'r ddwy lywodraeth yn cydweithio i ddod i gytundeb a galluogi Llywodraeth Cymru i gaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau yn llwyddiannus o fis Hydref 2018.
- 1.5 Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu llofnodi'r contract ar gyfer y fasnachfaint newydd yn ystod 2017, gyda'r fasnachfaint yn dod yn weithredol ym mis Hydref 2018, yn amodol ar gystadleuaeth llwyddiannus. Rydym yn nodi rhagor o fanylion am amserlen y broses gaffael yn [Rhan 4](#) o'r adroddiad hwn.

1.6 Mae Llywodraeth Cymru yn ystyried mai hi yw'r corff mwyaf priodol i bennu masnachfrait a fydd yn cyflawni ei blaenoriaethau a diwallu anghenion hirdymor Cymru. Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi'r canlyniadau gofynnol y mae'n rhaid i'r fasnachfrait newydd eu cyflawni, sef:



Nid oes gan Lywodraeth Cymru yr un pwerau i benderfynu ar brosiectau seilwaith rheilffyrdd ag sydd gan lywodraethau'r DU a'r Alban

- 1.7 Mae'r Adran Drafnidiaeth yn pennu'r amcanion lefel uchel ar gyfer rheilffyrdd a'r prosiectau seilwaith mawr sydd eu hangen i gyflawni'r amcanion hyn drwy lunio 'Manyleb Allbwn Lefel Uchel' sy'n cwmpasu Cymru a Lloegr. Mae'r Fanyleb Allbwn Lefel Uchel yn nodi blaenoriaethau o ran buddsoddi mewn rheilffyrdd ar gyfer 'cyfnod rheoli' o bum mlynedd a'r arian cyhoeddus sy'n debygol o fod ar gael er mwyn sicrhau y cyflawnir y prosiectau hyn. Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth Llywodraeth y DU sy'n gwneud y penderfyniad terfynol ynghylch yr hyn y dylid ei gynnwys yn y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel.
- 1.8 Yn wahanol i Lywodraeth yr Alban, nid oes gan Lywodraeth Cymru y pwerau i lunio ei Manyleb Allbwn Lefel Uchel ei hun y gallai ei defnyddio i orfodi Network Rail i fabwysiadu ei blaenoriaethau. Mae'r trefniadau presennol yn golygu mai dim ond ceisio dylanwadu ar yr Adran Drafnidiaeth i gynnwys prosiectau yn ei Manyleb Allbwn Lefel Uchel y gall Llywodraeth Cymru ei wneud. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn, heb ei Manyleb Allbwn Lefel Uchel ei hun, ei bod yn cael ei rhwystro rhag cyflawni ei blaenoriaethau strategol lefel uchel ar gyfer rheilffyrdd a thrafnidiaeth yn fwy cyffredinol⁴.
- 1.9 Mae'r Fanyleb Allbwn Lefel Uchel bresennol yn cynnwys dau brosiect yng Nghymru, y mae'r ddau ohonynt yn ffrwyth gwaith a wnaed ar y cyd gan Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU, sef:
 - a Trydaneiddio Prif Linell y Great Western (Paddington Llundain i Abertawe)⁵; a
 - b Trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd, sydd bellach wedi'i ymgorffori ym mhrosiect Metro De Cymru Llywodraeth Cymru (**Blwch 1** ar dudalen 41)⁶.
- 1.10 Datblygodd Llywodraeth Cymru Raglen Gwella Hygyrchedd Gorsafoedd Cymru fel darpar brosiect i'w gynnwys ym Manyleb Allbwn Lefel Uchel 2014-2019, ond penderfynodd yr Adran Drafnidiaeth beidio â chynnwys y prosiect. Mae Llywodraeth Cymru wedi bwrw ati i gyflawni'r gwelliannau hyn i orsafoedd fel rhan o'i Rhaglen Gwella Gorsafoedd Cymru. Mae **Atodiad 4** yn nodi'r gorsafoedd a gwmpesir gan Raglen Gwella Gorsafoedd Cymru a'r gwahanol ffynonellau ariannu - Llywodraeth Cymru (gan gynnwys arian yr Undeb Ewropeaidd) a Network Rail - ar gyfer y rhaglen hon⁷.

4 Nodir manylion am flaenoriaethau Llywodraeth Cymru yn ei **Chynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol**, Mawrth 2010 a **Chynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015**, Gorffennaf 2015.

5 Y bwriad o hyd yw y caiff y gwaith o drydaneiddio'r llinell i Gaerdydd ei chwblhau o fewn cyfnod rheoli 5. Fodd bynnag, mae prosiect trydaneiddio'r llinell rhwng Caerdydd ac Abertawe wedi'i aildrefnu ac ni ddisgwyliar i'r gwaith gael ei gwblhau tan gyfnod rheoli 6 (2019-24) o leiaf.

6 Arweiniodd y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel flaenorol i Gymru a Lloegr ar gyfer y cyfnod rheoli rhwng 1 Ebrill 2009 a 31 March 2014 ar un prosiect mawr yng Nghymru – sef y cynllun Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd, sy'n dal i fynd rhagddo, a drafodir yn Astudiaeth Achos 3 ar dudalen 36.

7 Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi ariannu rhai gwelliannau i orsafoedd yng Nghymru drwy ei rhaglen Mynediad i Bawb. Mae gwelliannau i orsafoedd a wnaed o dan raglen Mynediad i Bawb hefyd yn cynnwys elfen o arian Llywodraeth Cymru (Atodiad 4).

- 1.11 Ym mis Mawrth 2016, ysgrifennodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ar y pryd at Ysgrifennydd Gwladol y DU dros Drafndiaeth yn mynegi pryderon Llywodraeth Cymru ynghylch lefel buddsoddiad Network Rail mewn gwella seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru. Mae Llywodraeth Cymru wedi amcangyfrif, ers 2011, fod Llwybr Cymru wedi cael 1 y cant o'r arian a wariwyd gan Network Rail ar wella'r seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr. Mae o'r farn bod y lefel hon o arian yn annigonol am nifer o resymau, er enghraifft, mae Llwybr Cymru yn cyfrif am tua 11 y cant o gyfanswm y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr.
- 1.12 Yn yr un llythyr, nododd Llywodraeth Cymru hefyd, pe bai fformiwla Barnett yn cael ei chymhwyso at gyfanswm yr arian gwella sydd ar gael, y câi Llwybr Cymru 5 y cant o'r arian sydd ar gael, ond yn ei barn hi roedd dadleuon cryf y dylai Llwybr Cymru gael cyfran lawer mwy o'r arian na 5 y cant (er enghraifft dibynadwyedd Llwybr Cymru). Mae natur fformiwla Barnett yn golygu nad yw'n gymwys yn hyn o beth. Fodd bynnag, mae Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio i ni ei bod yn gwneud pwynt ynglŷn â'r ganran briodol o gyfanswm gwariant Network Rail pe câi ei chyfrifo fesul pen o'r boblogaeth.
- 1.13 Galwodd Llywodraeth Cymru ar yr Ysgrifennydd Gwladol i sefydlu cronfa wedi'i chlustnodi i ddatblygu gwelliannau i'r seilwaith ar Lwybr Cymru. Nid yw'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafndiaeth wedi ymateb i'r pwyntiau a godwyd gan Lywodraeth Cymru eto. Fodd bynnag, mae swyddogion yr Adran Drafndiaeth wedi pwysleisio i ni mai'r ffordd fwyaf effeithlon o ddyrannu arian ar gyfer gwella'r rhwydwaith rheilffyrdd strategol yw canolbwyntio buddsoddiad ar bwyntiau straen ar y rhwydwaith lle y disgwyliar i'r galw fod yn uwch na chapasiti, yn hytrach na dyrannu arian ar sail pro-rata.
- 1.14 Ym mis Mawrth 2014, argymhellodd y Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru⁸ y dylai Llywodraeth y DU ddatganoli ariannu Network Rail mewn perthynas â rhwydwaith Cymru. Gan nad oedd consensws trawsbleidiol ar lefel y DU, ni chynhwyswyd trosglwyddo pwerau dros seilwaith y rheilffyrdd yng 'Nghytundeb Dydd Gŵyl Dewi' 2015 rhwng Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru. Mewn tystiolaeth i Bwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol ym mis Medi 2015, nododd Adran Drafndiaeth Llywodraeth y DU nad oedd yn bwriadu aildechrau trafodaethau ynghylch datganoli cyllid Network Rail.

8 Y Comisiwn ar Ddatganoli yng Nghymru, **Grymuso a Chyfrifoldeb: Pwerau Deddfwriaethol i Gryfhau Cymru**, Mawrth 2014.

Mae Llywodraeth Cymru yn cymryd camau priodol i ddylanwadu ar brosesau gwneud penderfyniadau ynghylch buddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd, er y gallai fod wedi gweithredu ynghynt i atgyfnerthu ei threfniadau goruchwylio a'i threfniadau cytundebol ar gyfer prosiectau a ariennir ganddi

Mae Llywodraeth Cymru yn cymryd rhan weithredol yn y broses gynllunio ar gyfer y cylch buddsoddi mewn seilwaith nesaf ledled Cymru a Lloegr rhwng 2019 a 2024

1.15 Mae'r broses o gynllunio buddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru a Lloegr yn un gymhleth⁹. Mae dwy brif elfen yn ategu'r broses o gyhoeddi'r Fanyleb Allbwn Lefel Uchel, sef: 'Proses Gynllunio Hirdymor' Network Rail; ac 'Adolygiad Cyfnodol' y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a gynhelir bob pum mlynedd (Ffigur 3). Mae'r Broses Gynllunio Hirdymor yn llywio'r Adolygiad Cyfnodol.

Ffigur 3 – Elfennau allweddol y broses cynllunio buddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd ar gyfer Cymru a Lloegr

Y broses gynllunio hirdymor – Network Rail		Network Rail a'r diwydiant rheilffyrdd	Yr Adran Drafnidiaeth – Y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel	Adolygiad Cyfnodol – Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd
Mae Network Rail yn gweithio gyda'i randdeiliaid i ragfynegi'r galw am wasanaethau trên yn y dyfodol, cytuno ar flaenoriaethau o ran defnyddio'r capasiti sydd ar gael ac asesu opsiynau ar gyfer buddsoddi.	Mae Network Rail yn llunio strategaethau llwybrau sy'n nodi bylchau yn y ddarpariaeth ac opsiynau i fynd i'r afael â'r bylchau hynny (gan gynnwys astudiaeth benodol o lwybrau Cymru).	Mae Cyngor y Diwydiant yn nodi sut y gall y diwydiant rheilffyrdd ddarparu system reilffyrdd fwy effeithlon sy'n cynnig gwell gwerth am arian a sut y gall y system reilffyrdd chwarae rôl allweddol wrth lywio twf economaidd cynaliadwy. Caiff Cyngor y Diwydiant ei lywio gan y strategaethau llwybrau.	Mae'n nodi blaenoriaethau o ran buddsoddi mewn rheilffyrdd ar gyfer 'cyfnod rheoli' o bum mlynedd a'r arian cyhoeddus sy'n debygol o fod ar gael er mwyn sicrhau y cyflawnir y prosiectau hyn. Caiff y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel ei llywio gan Gyngor y Diwydiant.	Mae'n pennu'r cyllid sydd ei angen er mwyn i Network Rail gyflawni'r prosiectau, yn annog arbedion ac enillion effeithlonrwydd ac yn pennu'r cymhellion sydd eu hangen er mwyn annog cyflawni a pherfformiad.

Noder

Er mwyn adlewyrchu argymhellion yr **Adroddiad ar Adolygiad Bowe o'r modd y cynlluniwyd rhaglen wella Network Rail 2015-2019** a gyhoeddwyd ym mis Tachwedd 2015 (Atodiad 1), mae'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth wedi cyhoeddi rhai newidiadau i fanylion y broses cynllunio buddsoddi.

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Cymru

9 I gael gwybodaeth fanylach am rai o'r trefniadau cynllunio ar gyfer buddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd, gweler y Swyddfa Archwilio Genedlaethol, **Planning and delivery of the 2014-2019 rail investment programme**, Medi 2015.

- 1.16 Grŵp Cynllunio o fewn y Diwydiant Rheilffyrdd sy'n bennaf cyfrifol am lywodraethu'r Broses Gynllunio Hirdymor. Mae Llywodraeth Cymru yn mynd i gyfarfodydd y grŵp hwn ac roedd hefyd yn aelod o weithgor a luniodd y ddogfen ymgynghori ar gyfer Astudiaeth Llwybrau Cymru. Cyhoeddodd Network Rail fersiwn derfynol **Astudiaeth Llwybrau Cymru** ym mis Mawrth 2016 gan nodi 14 o opsiynau i fynd i'r afael â bylchau yn y ddarpariaeth bresennol. Mae'r Astudiaeth yn cynnwys opsiynau i ateb y galw ychwanegol o ran teithio yng Nghymru, a rhwng Cymru a dinasoedd allweddol yn Lloegr. Er enghraifft, mae'r Astudiaeth yn cynnwys opsiwn i foderneiddio Prif Linell Arfordir Gogledd Cymru er mwyn gwella cysylltedd rhwng gogledd Cymru â Llundain, Manceinion, Lerpwl a Chaer.
- 1.17 Er ei bod yn cymryd rhan yng Ngrŵp Cynllunio'r Diwydiant Rheilffyrdd, mae Llywodraeth Cymru o'r farn bod y broses cynllunio strategaethau yn gyfyngedig ac nid yw'n rhoi sylw llawn i'w dyheadau ar gyfer gwasanaethau trên. Mae'r broses cynllunio strategaethau ond yn ystyried sut i ymateb i alwadau'r presennol a'r dyfodol ar y rhwydwaith fel y mae ar hyn o bryd. Mae Llywodraeth Cymru am i Network Rail gynllunio ar gyfer 'newid mwy trawsnewidiol' ac ystyried datblygu llinellau a gorsafoedd newydd lle mae sail resymegol gadarn dros wneud hynny. Mae Strategaeth Llwybrau Cymru bresennol Network Rail yn canolbwyntio'n bennaf ar sut i ateb y cynnydd disgwyliedig yn y galw gan ddefnyddio'r 'rhwydwaith presennol'. Fodd bynnag, pwysleisiodd Network Rail i ni ei ymrwymiad i weithio gydag arianwyr er mwyn helpu i ddarparu llinellau newydd, er enghraifft cangen leol newydd i Abertyleri¹⁰.
- 1.18 Mae swyddogion yr Adran Drafnidiaeth wedi dweud wrthym fod Llywodraeth y DU yn annog y fath ymdrechion i hybu twf economaidd drwy wella capasiti'r rheilffyrdd, ond ei bod yn disgwyl i fuddiolwyr ariannu'r newidiadau, gan fod yr arian sydd ar gael iddi ariannu'r Fanyleb Allbwn Lefel Uchel yn gyfyngedig a bod angen ei dargedu, o reidrwydd, at wella capasiti ar 'bwyntiau straen' ar y rhwydwaith lle mae'r galw yn fwy na'r capasiti.
- 1.19 Mae Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda 'Grŵp Goruchwylio Cynllunio' y Grŵp Cyflawni Rheilffyrdd ('Rail Delivery Group')¹¹ sy'n gyfrifol am lunio Cynllun Cychwynnol y Diwydiant ar gyfer Cymru a Lloegr, gan ddefnyddio'r strategaethau llwybrau.
- 1.20 Fel rhan o'i hymdrechion i ddylanwadu ar Fanyleb Allbwn Lefel Uchel 2019-2024, mae Llywodraeth Cymru hefyd yn ymgysylltu'n uniongyrchol â'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Dechreuodd yr ymgysylltu uniongyrchol hwn ym mis Tachwedd 2014, ac roedd yn cynnwys trafodaethau ynghylch datganoli rhagor o bwerau dros reilffyrdd, chwarae mwy o ran yn y broses hirdymor o gynllunio seilwaith y rheilffyrdd a chydberthynas gytundebol Llywodraeth Cymru â Network Rail. Ers mis Tachwedd 2014, mae Llywodraeth Cymru wedi negodi nifer o ymrwymadau er mwyn helpu i sicrhau y caiff blaenoriaethau o ran gwasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru eu cynrychioli'n llawn yn yr Adolygiad Cyfnodol. Ymhlith y rhain mae ymrwymiad i gynnwys Llywodraeth Cymru mewn trefniadau i adolygu'r ffordd y caiff Network Rail ei ariannu.

¹⁰ Mae Network Rail yn gwneud gwaith i adnewyddu signalau ar linell Cwm Ebwy er mwyn gwneud darpariaeth addas ar gyfer ymestyn y llinell honno i Abertyleri yn y dyfodol, er mwyn adlewyrchu dyheadau cynllunio Llywodraeth Cymru.

¹¹ Sefydlwyd y Grŵp yn 2011 ac mae'n dwyn ynghyd berchenogion cwmnïau trên cludo teithwyr Prydain, gweithredwyr cludo nwyddau a Network Rail.

- 1.21 Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn ceisio dylanwadu ar yr Adran Drafnidiaeth i gynnwys prosiectau yn ei Manyleb Allbwn Lefel Uchel. Er enghraifft, wrth ddatblygu achos busnes dros drydaneiddio prif linell Gogledd Cymru i'w gynnwys yn y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel (2019-2024). Mewn tystiolaeth i Bwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol ym mis Medi 2015, nododd yr Adran Drafnidiaeth, drwy ddatblygu'r achos busnes dros y cynlluniau â blaenoriaeth yr hoffent eu rhoi ar waith, er enghraifft, fod Llywodraeth Cymru eisoes yn ymgysylltu â'r Adran Drafnidiaeth yn y ffordd gywir.
- 1.22 Mae Pwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru wedi cynnal ymchwiliad i'r blaenoriaethau ar gyfer seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru yn y dyfodol¹². Bwriedir i'w adroddiad ddylanwadu ar benderfyniadau ynghylch y prosiectau sy'n ymwneud â seilwaith rheilffyrdd Cymru i'w cynnwys yn y Fanyleb Allbwn Lefel Uchel nesaf ar gyfer y cyfnod rhwng 2019 a 2024.

Er bod gan Lywodraeth Cymru lai o bŵer dros Network Rail nag sydd gan Lywodraethau'r DU a'r Alban, gallai fod wedi gweithredu ynghynt i atgyfnerthu ei drefniadau ar gyfer goruchwyllo'r gwaith o gyflawni prosiectau

- 1.23 Ers mis Tachwedd 2014, mae Llywodraeth Cymru wedi gweithredu Bwrdd Rheoli Prosiectau a Rhaglenni ar y cyd rhwng Network Rail a Llywodraeth Cymru. Mae Trenau Arriva Cymru yn mynd i'r cyfarfodydd fel sylwedydd. Sefydlwyd y Bwrdd i graffu ar y ffordd y caiff prosiectau cyfalaf eu cyflawni mewn ffordd fwy gweithredol.
- 1.24 Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod bod effeithiolrwydd y Bwrdd Rheoli Prosiectau a Rhaglenni yn cael ei gyfyngu gan sefyllfa gytundebol a chyfreithiol Llywodraeth Cymru. Serch hynny, mae Llywodraeth Cymru yn ystyried bod y Bwrdd yn gyfle i wella ei chydberthynas waith ac ymgysylltu'n fwy strategol â Network Rail.
- 1.25 Yn ystod 2014, adolygodd Gwasanaethau Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru y ffordd roedd Llywodraeth Cymru yn adolygu contractau cyfalaf rheilffyrdd. Nododd Gwasanaethau Archwilio Mewnol nifer o nodweddion cadarnhaol ynghylch trefniadau llywodraethu'r Bwrdd Rheoli Prosiectau a Rhaglenni. Cyn pob cyfarfod, mae Network Rail yn cyhoeddi crynodeb manwl o brosiect ar gyfer pob un o brosiectau presennol Network Rail. Mae pob crynodeb o brosiect yn cynnwys: cam presennol y prosiect; manylion rheolwyr y prosiect; dyddiad y cytundeb cyfreithiol; dyddiadau gwahanol gamau'r prosiect; data ariannol; sylwadaeth ar gynnydd y prosiect a materion a risgiau.
- 1.26 Ers mis Tachwedd 2014, mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi gweithredu Bwrdd Rheilffyrdd mewnol er mwyn dwyn ynghyd amrywiaeth o swyddogion prosiectau a pholisi rheilffyrdd er mwyn trafod prosiectau rheilffyrdd y presennol a'r dyfodol. Mae swyddogion yn y cyfarfodydd hyn yn cynnal adolygiad lefel uchel o gynlluniau cyfalaf rheilffyrdd ac yn ystyried a yw contractau yn cael eu cyflawni yn unol â'r amserlen ac o fewn y gyllideb ac yn diwallu'r anghenion a nodwyd.

¹² Pwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru, **Blaenoriaethau ar gyfer Buddsoddi yn Seilwaith Rheilffyrdd Cymru yn y Dyfodol**, Mawrth 2016.

- 1.27 Caiff gwelliannau i seilwaith a nodir yn y Manylebau Allbwn Lefel Uchel eu categoreiddio'n 'allbynnau a reoleiddir'. Os yw Network Rail yn debygol o fethu, neu os bydd yn methu â chyflawni allbwn a reoleiddir, gall y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd benderfynu a yw'r methiant yn gyfystyr â thorri amodau'r drwydded ac a all gymryd camau yn erbyn Network Rail.
- 1.28 Mae Deddf Rheilffyrdd 2005 yn rhoi pwerau i Lywodraeth Cymru ariannu gwelliannau i wasanaethau trên a seilwaith y rheilffyrdd. Fodd bynnag, nid yw gwaith a wneir gan Network Rail ar ran Llywodraeth Cymru yn cael ei reoli gan yr un gydberthynas reoleiddiol, sy'n bodoli rhwng Network Rail, y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a llywodraethau'r Alban a'r DU. Yn lle hynny, sefydlir cydberthynas Llywodraeth Cymru â Network Rail drwy gcontractau unigol a lofnodir â Network Rail. Trafodir cyfyngiadau'r cydberthnasau cytundebol hyn isod ([paragraffau 1.33 i 1.39](#)).
- 1.29 Gall Llywodraeth Cymru ofyn i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ymchwilio ar ei rhan i gŵyn ffurfiol yn erbyn Network Rail. Mae Llywodraeth Cymru wedi gofyn i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ystyried cynnydd yng nghostau'r prosiect sy'n cael ei gyflawni gan Network Rail i leihau amserau teithio a chynyddu capasiti ar y llinell rhwng gogledd a de Cymru. Mewn ymateb i'r cais hwn, ystyriodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a oedd gwaith Network Rail ar y contract yn amlygu problemau systemig a allai fod yn gyfystyr ag achos posibl o dorri amodau trwydded ei rwydwaith¹³. Dywedodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd wrthym fod ei hadolygiad wedi nodi nifer o ddiffygion o ran y ffordd y cynlluniwyd y prosiect a'r ffordd y mae'n cael ei gyflawni. Fodd bynnag, gan fod Network Rail wedi llunio cynllun gwella i fynd i'r afael â'r problemau hyn ac yn ei roi ar waith, roedd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd o'r farn na fyddai'n fuddiol ystyried achos pellach o dorri amodau'r drwydded.
- 1.30 Mae Llywodraeth Cymru wedi dweud wrthym nad yw o'r farn bod y gorwariant i'w briodoli i'r camau a gymerwyd ganddi, a bod Network Rail bellach yn ystyried cyflwyno cais am y costau hyn i gronfa risg a ffioedd y diwydiant ([paragraff 1.35](#)).
- 1.31 Oherwydd pryderon sydd wedi'n nodi'n eang bu perfformiad Network Rail yn destun tri adolygiad diweddar ([Atodiad 1](#)). At hynny, ar 31 Mawrth 2015 rhoddodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd rybudd ffurfiol i Network Rail ei bod yn bwriadu ymchwilio i b'un a oedd Network Rail yn gwneud popeth sy'n 'rhesymol ymarferol' i gyflawni ei rwymedigaethau i gyflawni prosiectau gwella. Ym mis Hydref 2015, hysbysodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ei bod o'r farn bod Network Rail wedi torri amodau trwydded ei rwydwaith am ei fod wedi methu â chynllunio a chyflawni ei raglen o welliannau yn ddigonol i'r graddau mwyaf sy'n rhesymol ymarferol.
- 1.32 Mae trafodaethau diweddar Llywodraeth Cymru â'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ([paragraff 1.20](#)) wedi cynnwys deialog ynglŷn â sut y gall Llywodraeth Cymru ddwyn Network Rail i gyfrif o gofio statws Llywodraeth Cymru. O ganlyniad, cyfarfu'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Llywodraeth Cymru am y tro cyntaf ym mis Medi 2015 yn benodol i adolygu perfformiad Network Rail. Mae'r Swyddfa

¹³ Mae Network Rail yn gweithredu o dan drwydded rhwydwaith, sy'n cynnwys set o amodau y mae'n rhaid i Network Rail weithredu oddi tanynt. Y drwydded rhwydwaith yw'r dull a ddefnyddir gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd i ddwyn Network Rail i gyfrif.

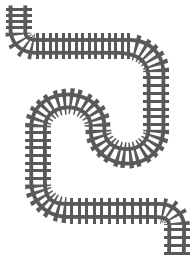
Rheilffyrdd a Ffyrdd a Llywodraeth yr Alban yn cynnal cyfarfodydd tebyg â Network Rail i adolygu perfformiad. Mae'r amserlen gymharol fyr ar gyfer rhoi rhai o'r un cyfleoedd i Lywodraeth Cymru oruchwylio Network Rail ag sydd gan Lywodraeth yr Alban yn awgrymu y gallai Llywodraeth Cymru fod wedi cyflawni'r canlyniad hwn ynghynt.

Dim ond yn ddiweddar y mae Llywodraeth Cymru wedi cymryd camau i fynd i'r afael â chyfyngiadau ei chydberthnasau cytundebol â Network Rail

- 1.33 Wrth weithio gydag arianwyr heblaw am lywodraethau'r Alban a'r DU – arianwyr yn y sector preifat neu arianwyr eraill yn y sector cyhoeddus – mae Network Rail yn ymrwmo i gontractau sy'n seiliedig ar dempledi safonedig y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Mae pedwar prif fath o gytundeb sy'n cwmpasu mathau gwahanol o waith. Datblygodd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd y contractau templed hyn er mwyn lleihau'r amser a gymerir i gwblhau'r trafodyn a'r gost i fuddsoddwyr o gymharu â negodi contract o'r cychwyn cyntaf. Bwriedir i gontractau templed hefyd reoli'r gydberthynas rhwng Network Rail ac arianwyr yn y sector preifat. Fodd bynnag, gall Llywodraeth Cymru roi mwy o sicrwydd ynghylch ariannu ei chontractau nag y gall buddsoddwr yn y sector preifat ei wneud.
- 1.34 Mae rhai contractau templed yn gontractau costau sy'n dod i'r amlwg ('cost emerging contracts'), sy'n golygu mai Llywodraeth Cymru, yn hytrach na Network Rail, sy'n talu unrhyw gostau ychwanegol ar ben y gost amcangyfrifedig. Mae pob contract templed yn gofyn am ychwanegu swm o arian wrth gefn sy'n amrywio yn ôl y prosiect ac sy'n seiliedig ar asesiad risg Network Rail nad yw Llywodraeth Cymru bob amser yn cymryd rhan ynddo. Weithiau, ac fel y caniateir iddo wneud hynny, mae Network Rail yn gwario arian wrth gefn y prosiect heb hysbysu Llywodraeth Cymru ([Astudiaeth Achos 1](#)).
- 1.35 Yn gyffredin â phob ariannwr arall, ac eithrio llywodraethau'r DU a'r Alban, mae'n ofynnol i Lywodraeth Cymru dalu premiwm o 2 y cant fesul prosiect i 'Gronfa Risg y Diwydiant Rheilffyrdd' Network Rail. Mae'r gronfa hon yn gweithredu mewn ffordd debyg i yswiriant gan fod arianwyr yn gallu defnyddio'r gronfa, o bosibl, i dalu costau annisgwyl penodol, megis unrhyw gostau sy'n gysylltiedig â newid yn y gyfraith sy'n effeithio ar y ffordd y mae'r diwydiant yn gweithio. Mae Network Rail yn penderfynu lle y dylai costau annisgwyl gael eu talu o'r gronfa. Bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cymryd rhan y broses os bydd anghydfod rhwng Network Rail a'r ariannwr ynghylch a ddylai'r gronfa dalu'r swm a geisir. Mae Llywodraeth Cymru yn aros am benderfyniad gan Network Rail ynghylch cais am gostau annisgwyl yr aed iddynt gan y prosiect i wella amseroedd teithio rhwng gogledd a de Cymru ([Astudiaeth Achos 1](#)). Hwn fyddai'r cais cyntaf o'i fath a wnaed gan Lywodraeth Cymru. Fodd bynnag, mae'r gronfa wedi cael ei defnyddio gan Network Rail i dalu costau annisgwyl ychwanegol o £0.23 miliwn ar waith ym Mhontypridd ([Atodiad 4](#)).

- 1.36 Nid yw pob contract templed yn cynnwys yr hawl i'r ariannwr derfynu'r cytundeb. Fodd bynnag, os oes gan yr ariannwr yr hawl i derfynu'r contract, mae'r contract yn ffafrio Network Rail o ran talu costau. Er enghraifft, mae'r contract templed yn nodi, os caiff contract ei derfynu, na fydd gan yr ariannwr yr hawl i unrhyw daliad nac iawndal nac unrhyw hawliau neu rwymedïau eraill mewn perthynas â cholli elw, referniw neu ewyllys da. Nid yw Llywodraeth Cymru wedi terfynu unrhyw un o'i chontractau â Network Rail.

Astudiaeth Achos 1 – Defnydd Network Rail o arian wrth gefn ar y gwelliannau i Gyffordd yr Orsedd a Saltney



Ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn ariannu cost gyfan prosiect i wella amseroedd teithio ac amlder teithiau ar y llwybr allweddol rhwng gogledd a de Cymru. Mae'r gwaith yn cynnwys dyblu 5.5 milltir o drac rhwng Cyffordd yr Orsedd a Saltney, newid ac uwchraddio croesfannau gwastad a gwella signalau.

Dylai'r prosiect gwneud y daith rhwng Caerdydd a Chaerdybi yn fyrrach o 16 munud a darparu'r capasiti i redeg trên ychwanegol rhwng Caerdydd a Chaerdybi bob dwy awr i'r ddau gyfeiriad.

Mae Network Rail wedi defnyddio'r holl arian wrth gefn, sef £6.7 miliwn, o fewn y prosiect sy'n werth £49 miliwn. Mae Llywodraeth Cymru eisoes wedi lleihau maint y prosiect oherwydd cyfyngiadau cyllidebol, ond canfu Network Rail geblau o dan y trac presennol roedd angen iddo eu symud er mwyn darparu ar gyfer gosod ail drac cyfochrog. Yn y pen draw gorchuddiodd Network Rail y ceblau â choncrid er mwyn eu hatal rhag cael eu dwyn, a oedd yn waith ychwanegol a arweiniodd at wariant annisgwyl o £800,000 o'r arian wrth gefn yr aed iddo heb hysbysu Llywodraeth Cymru. Bellach, mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru ariannu'r gwaith ychwanegol hwn tua diwedd amserlen cyflawni'r prosiect lle mae llai o gyfleoedd i wrthbwyso'r gost gan ddefnyddio arbedion eraill. Roedd disgwyl i'r prosiect gael ei gwblhau ym mis Tachwedd 2015, ond cafwyd rhagor o broblemau gyda Llywodraeth Cymru yn priodoli'r oedi i Network Rail gan datgan yn gyhoeddus nad yw'r oedi yn dderbyniol ac yn gofyn i Network Rail gymryd camau ar frys er mwyn mynd i'r afael â'r mater. Mae Network Rail bellach wedi pennu dyddiad comisiynu newydd, sef gwanwyn 2017.

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Cymru

- 1.37 Nid oes unrhyw rwymedigaeth ar Network Rail na Llywodraeth Cymru i ddefnyddio contractau templed y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd pe baent yn eu hystyried yn anaddas. Mae polisi a chanllawiau'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ar ddefnyddio contractau templed¹⁴ yn nodi y gall buddsoddwyr ddewis defnyddio'r contractau templed fel sail i gontractau i sicrhau gwelliannau. Mae'r canllawiau hefyd yn nodi, oherwydd pryderon a risgiau penodol sy'n gysylltiedig â phrosiectau unigol, y gall y partïon cytundebol fod yn agored i negodi darpariaethau amgen sy'n gweddu i amgylchiadau unigol. Yn 2015, cynhaliodd Network Rail ddau weithdy gyda Llywodraeth Cymru er mwyn trafod ffyrdd amgen o gontractio.

¹⁴ Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd, *Investment framework consolidated policy and guidelines*, Hydref 2010.

- 1.38 Mae Llywodraeth Cymru ar gam cynnar yn y broses o gynnig proses contractio lle mai dim ond swm bach o'r arian wrth gefn y byddai'n ei ddyrannu ymlaen llaw i Network Rail er mwyn iddo ymdrin â risgiau sy'n dod i'r amlwg. Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu sicrhau bod ganddi fwy o reolaeth dros y defnydd o arian wrth gefn drwy ddal yr arian sy'n weddill ar lefel rhaglen, gyda Network Rail yn gorfod cael ei chymeradwyaeth er mwyn cael rhagor o arian wrth gefn. Bydd Network Rail yn ystyried y cynigion hyn pan fyddant wedi'u cwblhau. Ni fyddai'r dull hwn o weithredu yn newid y ffaith, o dan contractau costau sy'n dod i'r amlwg, mai Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am holl gostau'r prosiectau. Fodd bynnag, bydd y dull gweithredu arfaethedig yn sicrhau bod Llywodraeth Cymru yn fwy ymwybodol, ar gam cynnar, o unrhyw gynnydd yng nghostau prosiectau ac yn rhoi gwell cyfle iddi gydbwys unrhyw gynnydd mewn costau yn erbyn arbedion posibl mewn meysydd eraill o'i rhaglen seilwaith rheilffyrdd. Mae Network Rail wedi pwysleisio i ni fod contractau templed â phrisiau sefydlog, ond mae'n anochel y bydd y rhain yn cynnwys premiwm gan ei fod yn dwyn y risg, am nad oes gan Network Rail gronfeydd wrth gefn ac nis ariennir i gymryd risgiau.
- 1.39 O gofio manteision posibl defnyddio contractau pwrpasol o ran cynnig gwerth am arian, yn ein barn ni, gallai Llywodraeth Cymru fod wedi nodi'r cyfle i ailnegodi ei chydberthynas gytundebol â Network Rail yn gynharach. Mae Llywodraeth Cymru wedi cyfarfod â'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ddwywaith (mis Tachwedd 2014 a mis Gorffennaf 2015) er mwyn trafod y defnydd y mae'n ei wneud o contractau templed.

Mae Llywodraeth Cymru wedi ariannu dau brosiect seilwaith gan ddefnyddio contractwyr heblaw am Network Rail ond mae'n gobeithio cymhwyso'r dull hwn o weithredu'n ehangach

- 1.40 Mae Llywodraeth Cymru yn awyddus i gyflawni mwy o brosiectau drwy contractwyr heblaw am Network Rail. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn y bydd y dull hwn o weithredu yn ei galluogi i sicrhau gwell gwerth am arian, er nad yw'n gwarantu y caiff prosiectau eu cyflawni'n llwyddiannus.
- 1.41 Cyfeiriodd ein hadroddiad ar **Brosiectau Trafnidiaeth Mawr**, a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2011, at y prosiect i ailagor llinell reilffordd Cwm Ebwy yn 2008. Ni wnaeth Network Rail y gwaith dylunio na'r gwaith adeiladu er ei fod yn rhanddeiliad allweddol yn y prosiect. Caffaelodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent y trefniadau cytundebol a'u rheoli ac ariannodd Llywodraeth Cymru y prosiect. Dyblodd costau'r prosiect bron i £48 miliwn, er i'n hadroddiad nodi nad oedd yr amcangyfrif cynnar yn cynnwys unrhyw ddarpariaeth ar gyfer cost gyfunol tir, iawndal a ffioedd yr aed iddi yn y pen draw, sef £5.12 miliwn. Nododd yr adroddiad hefyd anghydfod rhwng y Cyngor, Llywodraeth Cymru a'r contractwr ynghylch y cyfrifoldeb am gost gwaith adfer roedd angen ei wneud. Roedd angen gwneud y gwaith adfer er mwyn bodloni Network Rail bod y llinell yn unol â dyluniad y gallai ei gymeradwyo fel prif berchennog yr ased.

- 1.42 Ar raddfa lawer llai, ni luniodd Llywodraeth Cymru gontract â Network Rail mewn perthynas â'r orsaf yn Pye Corner, Casnewydd, a gwblhawyd yn ddiweddar. Ni lwyddodd Network Rail i gyflawni'r prosiect o fewn y terfyn amser angenrheidiol i gael arian gan yr Adran Drafnidiaeth am y gwaith. Cymerodd 40 wythnos i gyflawni'r prosiect a oedd yn gyfnod boddhaol iawn o amser i wneud hynny, ym marn Llywodraeth Cymru. Cwblhaodd y contractwr y prosiect ym mis Rhagfyr 2014 ar gost o £3.4¹⁵ miliwn, ac mae Llywodraeth Cymru wedi amcangyfrif bod y gwaith adeiladu wedi costio tua 15 y cant i 20 y cant yn llai nag y byddai wedi costio pe bai Network Rail wedi cyflawni'r contract. Seiliodd Llywodraeth Cymru yr amcangyfrif hwn ar gymariaethau rhwng ei chostau rheoli prosiect a ffioedd rheoli prosiect Network Rail. Nid ydym wedi bwrw golwg dros y manylion sy'n sail i amcangyfrif Llywodraeth Cymru.
- 1.43 Mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi gwybodaeth am gostau prosiect Pye Corner i'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Dywedodd Llywodraeth Cymru y bydd y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd yn cynnwys prosiect Pye Corner o fewn darn o waith y mae'n ei wneud i feincnodi costau Network Rail ar gyfer nifer o brosiectau.
- 1.44 Mae Network Rail yn cydnabod bod Llywodraeth Cymru wedi cyflawni prosiect Pye Corner yn effeithiol, ond nododd nifer o faterion yn ystod y cam adeiladu. Mae Network Rail yn atebol am faterion diogelwch ar y rhwydwaith rheilffyrdd ac roedd ganddo bryderon a barodd iddo ailbennu aelod o staff Network Rail i weithio'n llawn amser ar y prosiect am wyth mis. Bu'r aelod hwn o staff yn gweithio'n agos gyda'r contractwr i sicrhau cydymffurfio â safonau cyfreithiol a safonau diogelwch.
- 1.45 Mae Llywodraeth Cymru yn ystyried llunio contractau â chyflenwyr heblaw am Network Rail mewn perthynas â nifer o gynlluniau eraill, gan gynnwys cynllun y Metro, sef ei menter trafnidiaeth fawr i dde Cymru. Ar hyn o bryd, amcangyfrifir y bydd prosiect Cam 2 y Metro yn costio cyfanswm o £734 miliwn yn ôl prisiau 2018 (paragraff 2.33).
- 1.46 Mae Network Rail yn fodlon ar ddull arfaethedig Llywodraeth Cymru o ddefnyddio contractwyr eraill o'r sector preifat i gyflawni prosiectau cyfalaf, ond gyda rhai amodau yn seiliedig ar ei brofiad blaenorol. Maent yn cynnwys:
- a yr angen i gynnwys Network Rail yn gynnar yn y broses o ddatblygu prosiectau; a hefyd
 - b yr angen i contractwyr yn y sector preifat weithio'n agos gyda Network Rail fel perchennog a gweithredwr y seilwaith.
- 1.47 Ym mis Ionawr 2016, cytunodd Llywodraeth Cymru a Network Rail ar Femorandwm Cyd-ddealltwriaeth a nododd yr egwyddorion a'r trefniadau i'r ddau barti gydweithio i gyflawni prosiect Metro De Cymru a chaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau. Ymhlith y camau gweithredu y cytunwyd arnynt mae datblygu cynllun ar y cyd gan gynnwys amserlenni a sefydlu trefniadau llywodraethau a thîm cyflawni ar y cyd.

¹⁵ Ariannwyd y gwaith o adeiladu gorsaf Pye Corner gan Lywodraeth Cymru (£1.3 miliwn) a'r Adran Drafnidiaeth (£2.1 miliwn).

Rhan 2

Rhwng mis Ebrill 2011 a mis Mawrth 2016, cyfrannodd Llywodraeth Cymru tua £362 miliwn at wariant sector cyhoeddus ehangach ar reilffyrdd yng Nghymru, ond ni wnaeth ddigon i werthuso'r buddiannau sydd wedi deillio o'i buddsoddiad



2.1 Mae'r rhan hon o'r adroddiad yn nodi gwariant cyfalaf gan Network Rail i gynnal a chadw, adnewyddu a gwella seilwaith rheilffyrdd Cymru rhwng mis Ebrill 2011 a mis Mawrth 2016. Mae hefyd yn mesur gwariant cyfalaf a refeniw gan Lywodraeth Cymru i wella gwasanaethau trên yn unol â'i blaenoriaethau strategol ar gyfer rheilffyrdd ac yn ystyried cynlluniau Llywodraeth Cymru ar fuddsoddi cyfalaf yn y dyfodol. Yn olaf, mae'n ystyried effeithiolrwydd dull Llywodraeth Cymru o werthuso effeithiau ei buddsoddiad.

Buddsoddodd Network Rail £1.4 biliwn yn seilwaith rheilffyrdd Cymru rhwng mis Ebrill 2011 a mis Mawrth 2016

2.2 Rhwng 1 Ebrill 2011, pan ddaeth data ar gyfer Cymru ar gael am y tro cyntaf, a 31 Mawrth 2016, buddsoddodd Network Rail tua £1.4 biliwn i gynnal a chadw, adnewyddu a gwella seilwaith rheilffyrdd Cymru. Buddsoddodd Network Rail yr arian hwn yn bennaf mewn prosiectau i adnewyddu'r seilwaith presennol (£882 miliwn) a gwaith cynnal a chadw (£301 miliwn), gyda £235 miliwn yn cael ei fuddsoddi mewn gwelliannau (Ffigur 4). Fel y nodwyd ym mharagraffau 1.11-13, mae Llywodraeth Cymru o'r farn y dylai Network Rail fod wedi gwario mwy ers 2011 ar wella seilwaith rheilffyrdd Cymru.

Ffigur 4 – Gwariant cyfalaf Network Rail yng Nghymru 2011-2016

	2011-12 £m	2012-13 £m	2013-14 £m	2014-15 £m	2015-16 £m	Cyfanswm £m
Gwaith Cynnal a Chadw ¹	50	50	62	67	72	301
Gwaith i adnewyddu seilwaith presennol y rheilffyrdd ²	161	211	203	135	172	882
Gwelliannau i'r rhwydwaith rheilffyrdd ^{3, 4}	15	46	47	44	83	235
Cyfanswm⁵	226	307	312	246	327	1,418

Nodiadau

1 Mae costau cynnal a chadw yn cynnwys archwilio ac atgyweirio'r seilwaith.

2 Mae prosiectau o'r fath yn cynnwys adnewyddu'r seilwaith presennol, megis y trac, heb godi tâl na gwella ei berfformiad.

3 Mae gwelliannau yn brosiectau sy'n gwella'r rheilffordd.

4 Nid yw'r ffigurau yn cynnwys gwelliannau a ariannwyd gan Lywodraeth Cymru na chyfraniadau Llywodraeth Cymru at brosiectau mwy o faint a gyflawnwyd gan Network Rail, megis y prosiect Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd.

5 Nid yw'r gwariant cyfalaf hwn yn cynnwys costau gweithredu o £334 miliwn, megis costau staff, gan gynnwys pensiynau a thaliadau cymhelliant, costau'r Heddlu Trafnidiaeth Brydeinig a chostau llety. Ac nid yw'n cynnwys iawndal gwerth £46 miliwn a dalwyd i gwmnïau trên am darfu a gynlluniwyd a tharfu nas cynlluniwyd.

Ffynhonnell: Datganiadau Ariannol Rheoleiddiol Network Rail

Rhwng mis Ebrill 2011 a mis Mawrth 2016, buddsoddodd Llywodraeth Cymru £109 miliwn mewn gwell gwasanaethau yn ychwanegol at fasnachfaint graidd Cymru a'r Gororau ac roedd yn ofynnol iddi dalu £27 miliwn mewn taliadau cymell perfformiad cytundebol, net o daliadau cosb

- 2.3 Rhwng 1 Ebrill 2011 a 31 Mawrth 2015, roedd y costau i Lywodraeth Cymru a oedd yn gysylltiedig â chymorthdalau gwasanaethau craidd masnachfaint Cymru a'r Gororau ar gyfer gwasanaethau Cymru yn unig a gwasanaethau i Gymru yn cyfateb i £617 miliwn. Ar gyfer Gwasanaethau Cymru yn unig a Gwasanaethau i Gymru, gall Llywodraeth Cymru addasu cytundeb y fasnachfaint er mwyn ateb galw ychwanegol drwy sicrhau 'gwelliannau i wasanaethau'. Gallai'r gwelliannau hyn gynnwys darparu gwasanaethau ychwanegol, gwella amllder trenau a chynyddu capasiti drwy ddarparu cerbydau ychwanegol.
- 2.4 Mae newidiadau i gytundeb y fasnachfaint yn seiliedig ar yr egwyddor na ddylent arwain at golled ariannol net nac elw net i weithredwr y fasnachfaint. O ganlyniad, os bydd Llywodraeth Cymru yn gofyn am welliant i wasanaeth sy'n cynyddu costau gweithredu Trenau Arriva Cymru, mae'n rhaid iddi dalu cymhorthdal am ei bod bron yn anochel y bydd y gweithredwr ar ei golled.
- 2.5 Rhwng 1 Ebrill 2011 a 31 Mawrth 2016, buddsoddodd Llywodraeth Cymru £109 miliwn i ddarparu 10 gwell gwasanaeth (**Atodiad 3**). Rhwng mis Ebrill 2006, pan aeth yn gyfrifol am reoli'r fasnachfaint o ddydd i ddydd, a diwedd y fasnachfaint yn 2018, mae Llywodraeth Cymru yn amcangyfrif y bydd wedi buddsoddi mwy na £250 miliwn mewn gwell gwasanaethau¹⁶.
- 2.6 Yn 2014, adolygodd Gwasanaethau Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru nifer o agweddau ar y ffordd roedd Llywodraeth Cymru yn rheoli'r fasnachfaint rheilffyrdd, gan gynnwys a oedd Llywodraeth Cymru wedi cydymffurfio â'r broses ar gyfer datblygu gwelliannau i wasanaethau¹⁷. Nododd yr archwiliad, mewn perthynas â chyflwyno'r gwasanaeth trên bob hanner awr i Ferthyr Tudful yn 2009, na allai Llywodraeth Cymru ddarparu'r ddogfennaeth ofynnol i ddangos ei bod wedi cydymffurfio â'r broses y cytunwyd arni. Fodd bynnag, nododd yr archwilwyr fod y gwelliannau mwy diweddar i wasanaethau a samplwyd – sef y Prif Wasanaeth rhwng Gogledd a De Cymru (2012) a wasanaethau Abergwaun (2011) – wedi cydymffurfio â'r broses y cytunwyd arni. Ac, yn gyffredinol, roedd y Gwasanaethau Archwilio Mewnol yn gallu rhoi sicrwydd llawn ynglŷn â'r rheolaethau a oedd ar waith dros y fasnachfaint rheilffyrdd.

¹⁶ Mae ansicrwydd o hyd ynghylch yr union ffigur am fod y costau yn gysylltiedig â chwyddiant. Rhagflaenodd buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn dau wasanaeth (Caerdydd i Gaerdybi a Rheilffordd Calon Cymru (ar ddydd Sul) 2006. Mae cost ychwanegol y ddau wasanaeth hyn rhwng 2004 a 2006 tua £2.2 miliwn.

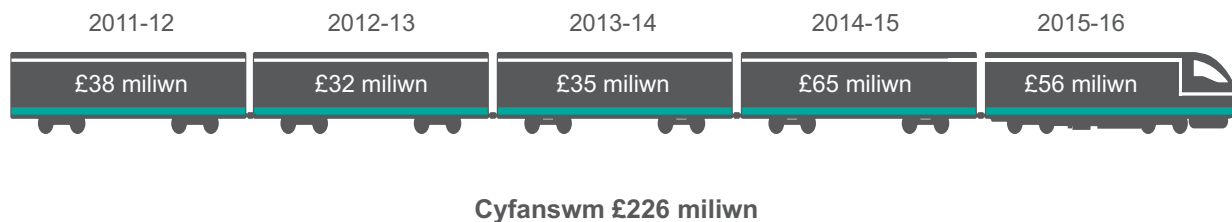
¹⁷ O dan gytundeb y fasnachfaint, mae'n rhaid i Trenau Arriva Cymru gyflwyno 'cynnig datblygu' ynghyd â chostau amcangyfrifedig i Lywodraeth Cymru i'w hadolygu cyn .. Ni nododd y Gwasanaethau Archwilio Mewnol dystiolaeth berthnasol, heblaw am gynnig datblygu yn dyddio o 2006.

2.7 Yn gyffredin â phob masnachfaint rheilffyrdd eraill yn y DU, mae Trenau Arriva Cymru yn gymwys i gael taliadau cymhelliant os bydd yn cyflawni targedau ar gyfer ei berfformiad dros bob cyfnod o bedair wythnos. Rhwng 1 Ebrill 2011 a 31 Mawrth 2016, cafodd Trenau Arriva Cymru daliadau cymhelliant gwerth ychydig dros £27.5 miliwn gan Lywodraeth Cymru. Os na fydd yn cyflawni'r targed perfformiad mae'n ofynnol i Trenau Arriva Cymru dalu cosb ariannol i Lywodraeth Cymru. Ar gyfer yr un cyfnod, talodd Trenau Arriva Cymru gosbau ariannol gwerth £0.66 miliwn (mae [paragraffau 3.5-3.7](#) yn rhoi manylion pellach am y gyfundrefn cymell perfformiad a chostau).

Rhwng 2011 a 2016, buddsoddodd Llywodraeth Cymru £226 miliwn mewn prosiectau i wella seilwaith rheilffyrdd

2.8 Rhwng mis Ebrill 2011 a mis Mawrth 2016, buddsoddodd Llywodraeth Cymru tua £226 miliwn mewn prosiectau cyfalaf rheilffyrdd, gan gynnwys arian a gafodd gan gronfeydd strwythurol yr Undeb Ewropeaidd ([Ffigur 5](#)). Mae Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio i ni ei bod wedi gwneud y buddsoddiad hwn er mwyn mynd i'r afael â'i phryderon ynghylch tanfuddsoddi yn rhwydwaith Cymru gan Network Rail ([paragraffau 1.11-1.13](#)).

Ffigur 5 – Buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn prosiectau cyfalaf seilwaith 2011-2016 (£ miliwn gan gynnwys arian Ewrop)



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

2.9 Yn ystod yr un cyfnod, fwy neu lai (hynny yw, rhwng mis Ionawr 2011 a mis Mai 2016), cwblhawyd 11¹⁸ prosiect seilwaith yng Nghymru a gafodd rywfaif o arian gan Lywodraeth Cymru ([Atodiad 4](#)). Cyfanswm cost y prosiectau hyn, heb gynnwys gwariant cyn mis Ebrill 2011, oedd £137 miliwn, a oedd yn cynnwys y canlynol.

- a £101 miliwn gan Lywodraeth Cymru, sy'n cynnwys arian Ewropeaidd gwerth £46 miliwn;
- b £27 miliwn gan Network Rail;
- c £6 miliwn gan yr Adran Drafndiaeth; a
- ch chyfraniadau o amrywiol ffynonellau eraill gwerth ychydig dros £3 miliwn.

18 Mae nifer o gynlluniau wedi cael eu pwysu a'u mesur fel un prosiect o dan Raglen Gwella Gorsafoedd Cymru. At hynny, mae nifer o gynlluniau wedi cael eu pwysu a'u mesur fel un prosiect o dan raglen Mynediad i Bawb ac felly hefyd cynllun Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd.

- 2.10 Fel rhan o'i hadolygiad o gontractau cyfalaf rheilffyrdd, a gynhaliwyd yn 2014 ([paragraff 1.25](#)), daeth Gwasanaethau Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru i'r casgliad bod y ffordd roedd Llywodraeth Cymru yn nodi ac yn blaenoriaethu prosiectau cyfalaf rheilffyrdd yn foddhaol. Nododd y Gwasanaethau Archwilio Mewnol fod y sampl o brosiectau a ddewiswyd ganddynt:
- a yn dod o ddogfennau cynllunio trafndiaeth allweddol, er enghraifft, Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol 2010 a Chynllun Trafndiaeth Cenedlaethol a flaenoriaethwyd 2011;
 - b eu bod yn cael eu hategu gan achos busnes cadarn a nododd sail resymegol dros gynnal y cynllun; ac
 - c eu bod wedi'u cymeradwyo gan Weinidogion Cymru, fel oedd yn ofynnol.
- 2.11 Argymhellodd ein hadroddiad ar **Brosiectau Trafndiaeth Mawr**, a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2011, ar gyfer prosiectau trafndiaeth mawr – y gwnaethom eu dosbarthu'n brosiectau a oedd yn costio mwy na £5 miliwn – y dylai Llywodraeth Cymru gofnodi gwybodaeth er mwyn olrhain perfformiad y prosiectau ar gamau allweddol yn y broses o'u cyflawni a chofnodi newidiadau o ran costau prosiectau. Er bod yr adroddiad hwnnw yn canolbwyntio ar brosiectau cefnffyrdd, roedd yr adroddiad yn cynnwys sylwadaeth ar ddau brosiect rheilffyrdd ac roedd ei argymhellion yr un mor gymwys i brosiectau rheilffyrdd.
- 2.12 Mae wyth cam i broses Canllaw Network Rail ar Brosiectau Buddsoddi mewn Rheilffyrdd (GRIP) o bennu cwmpas y buddsoddiad i ddechrau, drwy'r cam cynllunio mawr i gam cwblhau'r prosiect. Gwnaethom ofyn i Lywodraeth Cymru ddarparu data y gellid eu defnyddio i gymharu unrhyw newidiadau mewn costau amcangyfrifedig rhwng y gwahanol gamau hyn o'r broses o gyflawni prosiect ar gyfer y prosiectau a gwblhawyd ers mis Ionawr 2011. Rydym yn cydnabod bod rhai o'r prosiectau wedi'u cyflawni i raddau helaeth cyn cyhoeddi ein hadroddiad yn 2011 a bod sawl un wedi costio llai na £5 miliwn. At hynny, roedd rhai o'r prosiectau hyn, megis Moderneiddio Gorsaf Casnewydd a gwblhawyd yn 2011, yn cynnwys cyfraniad penodedig gan Lywodraeth Cymru i brosiect a ariannwyd gan Network Rail¹⁹.
- 2.13 Roedd Llywodraeth Cymru yn gallu darparu rhywfaint o ddata perthnasol er mwyn i ni allu cymharu costau ar gamau penodol o broses GRIP ond nid yn gyson ar gyfer pob prosiect. Y gwerth uchaf o blith y prosiectau hyn o ran cyfraniad Llywodraeth Cymru oedd prosiect moderneiddio gorsaf Tre-gŵyr a'r cynllun i ailddyblu'r llinell rhwng Tre-gŵyr a Chasllwchwr (cost o £27.4 miliwn a rannwyd rhwng arian craidd Llywodraeth Cymru a chronfeydd strwythurol yr Undeb Ewropeaidd). Mae Llywodraeth Cymru wedi dweud wrthym fod cost amcangyfrifedig y prosiect wedi lleihau £0.2 miliwn rhwng cam 5 o GRIP – sef y cam cynllunio manwl – ac adeg cwblhau'r prosiect. Mewn enghraifft arall, costiodd yr orsaf newydd yn Eneu'r-glyn ar linell Cwm Rhymni gyfanswm o £5.5 miliwn (a rannwyd unwaith eto rhwng arian craidd Llywodraeth Cymru a chronfeydd strwythurol yr Undeb Ewropeaidd). Y gost amcangyfrifedig ar gam 5 o GRIP oedd £5.2 miliwn, er i'r prosiect gael ei gwblhau ym mis Hydref 2013 o gymharu â'r dyddiad cwblhau amcangyfrifedig a nodwyd ar gam 5 o GRIP, sef mis Rhagfyr 2013.

19 Cyfrannodd Llywodraeth Cymru £7.7 miliwn i'r prosiect, gyda Network Rail yn talu'r costau a oedd yn weddill, sef £20.2 miliwn.

- 2.14 Ym mis Mai 2016, cyfanswm cost prosiectau rheilffyrdd sy'n mynd rhagddynt a gafodd rywfaint o arian gan Lywodraeth Cymru yw £156 miliwn ar adeg eu cwblhau. Mae rhai o'r prosiectau yn ddarnau o waith dylunio (**Atodiad 4**). Disgwylir i'r prosiectau hyn orffen cyn diwedd 2017-18. Maent yn cynnwys lleihau'r amser teithio rhwng gogledd a de Cymru, drwy wneud gwahanol welliannau i'r rhwydwaith, yr amcangyfrifir y byddant yn costio £49 miliwn (**Astudiaeth Achos 1** ar dudalen 26). Maent hefyd yn cynnwys elfennau o Gamau 1 a 2 y Metro (**Blwch 1** ar dudalen 41) a gwahanol welliannau i orsafoedd o dan raglen Mynediad i Bawb (**Astudiaeth Achos 2**).
- 2.15 Croesawodd yr Adran Drafnidiaeth barodrwydd Llywodraeth Cymru i roi arian cyfatebol ar gyfer rhaglen gorsafoedd Mynediad i Bawb. Ar gyfer y gorsafoedd y cyhoeddwyd y byddent yn cael eu gwella ym mis Ebrill 2014, mae arian cyfatebol Llywodraeth Cymru wedi'i gwneud yn bosibl i wella pedair gorsaf, yn hytrach na dwy, fel y bwriadwyd yn wreiddiol gan yr Adran Drafnidiaeth.

Astudiaeth Achos 2 – Mynediad i Bawb



Mae Mynediad i Bawb yn rhaglen fawr sy'n cael ei chynnal gan Lywodraeth y DU i wella hygyrchedd mewn gorsafoedd trenau ledled y wlad drwy osod lifftiau a rampiau.

Yn dilyn gwelliannau mewn gorsafoedd eraill yng Nghymru yn ystod camau cynharach y rhaglen, ar ddechrau 2014, cyhoeddodd Network Rail y byddai buddsoddiad o £12 miliwn, a oedd yn cynnwys £7 miliwn a gyfrannwyd gan Lywodraeth Cymru, i wella gorsafoedd y Waun, Llandaf, Machynlleth, Radur ac Ystrad Mynach.

Mewn cyhoeddiad ar wahân ym mis Ebrill 2014, ychwanegwyd pedair gorsaf arall (sef Tref y Barri, Cathays, Llanelli a Threfforest) at y rhaglen. Mae Llywodraeth Cymru wedi cynnig hyd at £5 miliwn ar gyfer y pedair gorsaf hyn i gyfateb cyfraniad ariannol gan yr Adran Drafnidiaeth. Wedyn ychwanegwyd gorsafoedd Treherbert a Ffynnon Taf at y rhaglen ar ddiwedd 2014, gyda Llywodraeth Cymru unwaith eto yn cyfrannu at gost y gwaith hwn.

Mae grŵp diwydiant, sy'n cynnwys Llywodraeth Cymru, yn dewis y gorsafoedd sydd i'w gwella gan ddefnyddio nifer o feini prawf, gan gynnwys pa mor brysur yw gorsafoedd a nifer yr achosion o anabledd fel y'u cofnodwyd yn yr ardal leol gan y cyfrifiad. Mae hefyd yn ystyried ffactorau eraill megis agosrwydd at ysbysai ac ysgolion ar gyfer plant anabl.

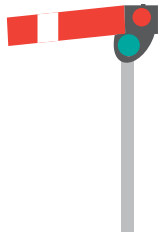
Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Cymru

- 2.16 Roedd Network Rail hefyd yn gadarnhaol ynghylch y ffordd y mae Llywodraeth Cymru wedi sicrhau arian Ewropeaidd ar gyfer prosiectau rheilffyrdd, er enghraifft, £5.7 miliwn o arian Ewropeaidd ar gyfer prosiect Gwella Signalau yn Ardal Caerdydd (**Astudiaeth Achos 3**). Nododd Network Rail brosiect arall lle roedd arian ychwanegol gan Lywodraeth Cymru wedi gwella ei gynlluniau gwreiddiol. Dim ond adnewyddu'r lifftiau yng Ngorsaf Pontypridd roedd Network Rail yn bwriadu ei wneud, ond neilltuodd Llywodraeth Cymru £2.5 miliwn o arian ychwanegol i wneud gwelliannau pellach i flaen-gwrt, mynedfa a phlatfformau'r orsaf.

Mae Llywodraeth Cymru wedi adeiladu ar waith arfaethedig gan Network Rail er mwyn helpu i wella'r seilwaith a gwasanaethau ymhellach

- 2.17 Manteisiodd Llywodraeth Cymru ar gynllun Network Rail i adnewyddu'r draphont ansefydlog rhwng Tre-gŵyr a Chasllwchwr er mwyn ariannu'r gwaith o ailddyblu bron chwe milltir o'r llinell ac adfer y platfform yn Nhre-gŵyr, nad oedd yn cael ei ddefnyddio, ar gost o £27.4 miliwn. Cyflawnodd Network Rail y ddau brosiect ar yr un pryd, gan gyflawni arbedion effeithlonrwydd a sicrhau cyn lleied o darfu â phosibl. Mae'r draphont newydd a'r gwaith a wnaed i ddyblu'r llinell wedi cael gwared â thagfa ac mae'n darparu capasiti ychwanegol i gynyddu nifer y trenau sy'n rhedeg bob awr o ddau i dri, ar yr amod bod arian ar gael i ddarparu cerbydau ychwanegol. Mae'r gwasanaethau ychwanegol yn fasnachol ddichonadwy ac nid oes angen arian Llywodraeth Cymru arnynt.
- 2.18 Mae Llywodraeth Cymru yn cyfrannu £16.6 miliwn, gan gynnwys £5.7 miliwn o arian Ewropeaidd, at brosiect Network Rail i Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd sy'n werth £245 miliwn (**Astudiaeth Achos 3**) y disgwylir iddo gael ei gwblhau yn 2017.
- 2.19 Cyfrannodd Llywodraeth Cymru £8 miliwn, gyda Network Rail yn rhoi £5 miliwn o arian cyfatebol, er mwyn gwella seilwaith ar brif linell y Cambrian drwy ddarparu dolenni pasio ychwanegol, gwella croesfan wastad a chodi rhan o'r trac. Roedd angen gwneud y gwelliannau hyn er mwyn cefnogi gwasanaethau ychwanegol rhwng y gorsafoedd canlynol: Aberystwyth a'r Amwythig; Aberystwyth a Phwllheli; Llanymddyfri a Thre-gŵyr/Abertawe, a Llandrindod a'r Amwythig/Crewe.
- 2.20 Cwblhawyd y gwaith seilwaith yn 2010. Gwnaed y gwaith seilwaith ar y cyd â phrosiect mwy o faint gwerth tua £60 miliwn roedd Network Rail yn ei gynnal i adnewyddu signalau. Drwy wneud y gwaith adnewyddu signalau a'r gwaith seilwaith gyda'i gilydd bu'n bosibl manteisio ar arbedion maint ac mae Llywodraeth Cymru yn amcangyfrif bod hyn wedi arbed £2 filiwn. Yn 2014, cymeradwyodd y Gweinidog dros Fusnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth bryd hynny arian refeniw i ddarparu gwasanaethau ychwanegol. Cyflwynwyd y gwasanaethau ychwanegol fel cynllun peilot tair blynedd o fis Mai 2015.

Astudiaeth Achos 3 – Prosiect Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd



Mae prosiect Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd (CASR) yn brosiect ar y cyd rhwng Llywodraeth Cymru, Network Rail a'r Adran Drafnidiaeth i wella ac uwchraddio safon gwasanaethau sydd ar gael ar Linellau'r Cymoedd. Mae'r prosiect yn cynnwys gwaith ar y coridor rhwng y Barri a Heol y Frenhines, Caerdydd er mwyn gwneud y canlynol:

- gwella hygyrchedd gorsaf Heol y Frenhines, Caerdydd;
- uwchraddio ac adnewyddu signalau mewn nifer o leoliadau;
- adeiladau platfformau newydd yn y Barri a gorsaf Caerdydd Canolog (platfform 8); ac
- adnewyddu ac ailfodelu darnau o drac.

Mae prosiect Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd hefyd yn cynnwys tair elfen a ariennir gan Lywodraeth Cymru yn Nhir Phil, Caerffili a'r Barri (**Atodiad 4**) sy'n darparu capasiti er mwyn gallu cynyddu amlder gwasanaethau yn y dyfodol. Er enghraifft, drwy adeiladu dolen basio yn Nhir Phil bydd yn bosibl rhedeg gwasanaeth bob hanner awr i Rymni. Mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl i'r fanyleb ar gyfer masnachfrait nesaf Cymru a'r Gororau adlewyrchu'r capasiti ychwanegol y mae wedi'i ariannu ledled y rhwydwaith cyfan.

Pan fydd wedi'i gwblhau, disgwylir i'r prosiect hwn gael gwared â'r dagfa rhwng Caerdydd Canolog a Heol y Frenhines, gan ei gwneud yn bosibl i redeg 16 o drenau cludo teithwyr drwy'r ardal bob awr, sy'n gynnydd o 25 y cant o gymharu â lefelau presennol.

Mae'r prosiect yn wynebu costau cynyddol a mwy a mwy o oedi. Ym mis Hydref 2015, roedd cyfanswm costau'r prosiect wedi cynyddu o £220 miliwn i £245 miliwn ac mae'r dyddiad cwblhau disgwyliedig wedi'i ymestyn o 2015 i fis Ionawr 2017. Bydd cyfraniad Llywodraeth Cymru yn parhau'n sefydlog.

Mae'r prosiect yn rhan o'r cynllun ehangach i adnewyddu signalau yn ne Cymru sy'n werth £450 miliwn; rhwng 2007 a 2018, mae Network Rail yn gosod technoleg signalu newydd ledled rhwydwaith de Cymru; Bro Morgannwg; llinell Cwm Rymni; Y Barri; dwyrain Caerdydd; canol Caerdydd ac i'r gorllewin a'r dwyrain o Bort Talbot o Faglan i Lanelli.

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Cymru

Nid oedd Llywodraeth Cymru wedi mabwysiadu dull systematig o werthuso gwerth am arian ei buddsoddiad mewn gwasanaethau trên ac mae wrthi'n atgyfnerthu'r trefniadau hyn

- 2.21 Ym mis Ebrill 2013, cynhaliodd ymgynghorwyr Arup **Adolygiad o Effeithlonrwydd Gwasanaethau Trên** ar ran Llywodraeth Cymru. Beirniadodd yr adolygiad ddull Llywodraeth Cymru o fonitro a gwerthuso gwelliannau i wasanaethau o dan fasnachfrait Cymru a'r Gororau ar ôl i brosiectau gael eu cwblhau. Daeth i'r casgliad nad oedd unrhyw dystiolaeth o ddull systematig o adolygu effaith gwasanaethau newydd ar ôl iddynt gael eu cyflwyno. Daeth Arup i'r casgliad hefyd nad oedd Llywodraeth Cymru wedi cynnal adolygiad²⁰ i nodi'r graddau yr oedd wedi sicrhau gwerth am arian ar gyfer yr un o'r tri chontract gwasanaeth a archwiliwyd fel rhan o'r adolygiad.
- 2.22 Awgrymodd adolygiad Arup y dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio proses adolygu fwy ffurfiol ar ôl cyflwyno gwasanaeth newydd er mwyn deall effaith y gwasanaeth a nodi a sicrhawyd gwerth am arian. Awgrymodd hefyd y dylai Llywodraeth Cymru ystyried cyflwyno gwasanaethau ar sail cynllun peilot. At hynny, ar ôl chwe mis, awgrymodd y dylai Llywodraeth Cymru gynnal adolygiadau ar wahân o bob agwedd ar y gwasanaeth er mwyn gweld a oes angen addasu'r tybiaethau o dan y cytundeb gwasanaeth. Fodd bynnag, ni chynhwyswyd yr awgrym hwn, sef y dylid cyflwyno gwasanaethau ar sail cynllun peilot, yn y 13 o argymhellion yn yr adroddiad.
- 2.23 Mae Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno dau wasanaeth newydd ers i Arup gyflwyno ei adroddiad ym mis Ebrill 2013. Ym mis Mai 2015, cyflwynodd Llywodraeth Cymru wasanaethau ychwanegol ar linellau Calon Cymru a'r Cambrian fel cynllun peilot tair blynedd a bydd yn eu hadolygu ar ddiwedd y cyfnod hwn.
- 2.24 Hyd yma, mae llawer o fuddsoddiadau Llywodraeth Cymru i wella gwasanaethau trên a seilwaith y rheilffyrdd yn deillio o **Gynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol** 2010. Ym mis Mai 2014, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru adroddiad gwerthuso interim a nododd mai prin iawn oedd y data ar effaith buddsoddiadau a wnaed o dan y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol²¹. Argymhellodd y gwerthusiad y dylai Llywodraeth Cymru sefydlu cronfa ddata ganolog i gadw'r data monitro a gwerthuso ar gyfer pob cynllun, gan gynnwys gwaith adolygu ar ôl cwblhau prosiectau a'r costau alldro sy'n gysylltiedig â chyflawni pob prosiect. Nid yw Llywodraeth Cymru wedi gweithredu'r argymhelliad hwn eto.
- 2.25 Ym mis Ionawr 2014, adolygodd Gwasanaethau Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru i ba raddau roedd gweithgarwch monitro a gwerthuso prosiectau cyfalaf rheilffyrdd yn effeithiol, yn amserol ac yn ymdrin â mater gwireddu buddiannau. Nododd yr adroddiad fod angen i Lywodraeth Cymru gynnal gwerthusiadau rheolaidd ar ôl i brosiectau gael eu cwblhau²². Gwnaeth yr adroddiad nifer o

20 Gwasanaethau Abergwaun, gwasanaethau ychwanegol rhwng gogledd a de Cymru a gwasanaethau llinell Cwm Ebwy.

21 Llywodraeth Cymru, **Interim Evaluation Report on National and Regional Transport Plan**, Mai 2014. Adolygodd y gwerthusiad Gynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 a'r pedwar cynllun trafndiaeth rhanbarthol a luniwyd gan y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol.

22 Yn ein hadroddiad ar **Brosiectau Trafnidiaeth Mawr**, a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2011, argymhellwyd y dylai Llywodraeth Cymru gynnal adolygiadau gwireddu buddiannau ar gyfer pob prosiect trafndiaeth mawr ac y dylent ddechrau o fewn 12 i 18 mis i gwblhau'r prif waith adeiladu. Canolbwyntiodd yr adroddiad ar brosiectau cefnffyrdd ond cyfeiriodd hefyd at ddau brosiect rheilffyrdd pwysig. Diffiniwyd prosiectau mawr fel rhai a oedd yn costio mwy na £5 miliwn.

argymhellion, y mae Llywodraeth Cymru wedi'u derbyn, ac ers hynny mae wedi gwneud y canlynol:

- a penderfynu'n derfynol ar ei phroses werthuso ddrafft a dechrau ei rhoi ar waith ym mhob rhan o'r rhaglen ehangach;
- b comisiynu adolygiadau gwerthuso lle nad yw'r rhain wedi'u cynnal eto; a
- c defnyddio gwersi a ddysgwyd i lywio prosiectau yn y dyfodol fel rhan o'r drefn.

2.26 Mae'r Swyddfa Archwilio Genedlaethol wedi nodi gwendidau tebyg yn flaenorol mewn perthynas â Llywodraeth y DU. Ym mis Hydref 2014²³, nododd y Swyddfa Archwilio Genedlaethol nad oedd yr Adran Drafndiaeth yn gwerthuso ei rhaglenni rheilffyrdd mawr yn systematig er mwyn cadarnhau a oedd canlyniadau wedi sicrhau'r buddiannau a nodwyd yn yr achos busnes.

2.27 Yn ddiweddar dechreuodd Llywodraeth Cymru werthuso'r buddiannau a sicrhawyd gan ei buddsoddiad mewn gwasanaethau ychwanegol, er ei bod wedi cyflwyno rhai o'r gwasanaethau hyn mor bell yn ôl â 2004. Sbardunwyd y gwerthusiadau hyn i raddau helaeth gan ffactorau allanol, yn enwedig yr angen i gydymffurfio ag amodau arian grant Ewropeaidd a pharatoadau Llywodraeth Cymru ar gyfer datganoli'r cyfrifoldeb am nodi a chaffael y set nesaf o wasanaethau Cymru a'r Gororau. Mae pob prosiect sy'n cael arian grant Ewropeaidd wedi cydymffurfio â'r gofyniad i gynnal gwerthusiad annibynnol o ba mor effeithiol y cyflawnwyd y prosiectau (gan gynnwys gwerth am arian) a'u heffaith ddisgwyliedig o ran gwella teithiau a'r effaith economaidd ehangach. Ymhlith yr enghreifftiau o werthusiadau o'r fath mae'r gwerthusiad o gynllun gwella gwasanaethau i Atgyfnerthu Llinellau'r Cymoedd a ariennir gan grant Ewropeaidd sy'n aros i gael ei gymeradwyo gan y Gweinidog ar hyn o bryd cyn cael ei gyhoeddi.

2.28 Yn ddiweddar cymerodd Llywodraeth Cymru nifer o gamau eraill er mwyn atgyfnerthu ei threfniadau gwerthuso:

- a Ym mis Mawrth 2015, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru brotocol ar gyfer gwerthuso ei rhaglenni buddsoddi mewn rheilffyrdd a'r Metro ar ôl i brosiectau gael eu cwblhau. Mae'r protocol yn nodi opsiynau ar gyfer cyflawni'r gwerthusiad (arbenigedd mewnol neu ymchwil a gomisiynwyd) ac yn pennu amserlenni ar gyfer cynnal gwerthusiadau. Mae hefyd yn nodi cyfres o gwestiynau y dylai pob gwerthusiad roi sylw iddynt. Er enghraifft, a gyflawnwyd y prosiect yn unol â'r amserlen ac o fewn y gyllideb; pa mor dda roedd Llywodraeth Cymru wedi rheoli newid a risgiau o fewn y prosiect ac a gyflawnodd y prosiect ei ganlyniadau disgwyliedig, er enghraifft, targedau ar gyfer teithiau ychwanegol at drafndiaeth gyhoeddus.
- b Mae Llywodraeth Cymru yn datblygu cronfa ddata a fydd yn ei galluogi i werthuso effeithiau buddsoddiadau mewn trafndiaeth gyhoeddus yn fwy effeithiol. Mae'n sefydlu system ar hyn o bryd i'w galluogi i fonitro amseroedd teithio ar drafndiaeth gyhoeddus rhwng cyrchfannau allweddol bob tri mis. Bydd y data hyn yn ffurfio llinell sylfaen ar gyfer gwerthuso effeithiau buddsoddiadau mewn ymyriadau trafndiaeth gyhoeddus yn y dyfodol.

23 Swyddfa Archwilio Genedlaethol, **Lessons from major rail infrastructure programmes**, Hydref 2014.

- 2.29 Mae'r nifer fach o werthusiadau a gynhaliwyd hyd yma yn rhoi rhyw syniad o'r buddiannau a wireddwyd. Er enghraifft, nododd y gwerthusiad o'r orsaf newydd yn Eneu'r-glyn fod y cynnydd yn nifer y cilomedrau teithwyr a deithiwyd gryn dipyn yn llai na'r disgwyl²⁴. Mae hyn i'w briodoli i nifer o ffactorau, gan gynnwys y ffaith bod teithiau arferol yn fyrrach nag a ragwelwyd a bod llai o bobl nag a ragwelwyd yn trosglwyddo o'u ceir ac o fysiau i ddefnyddio'r trêen. Nododd y gwerthusiad o effeithiau platfformau ychwanegol yng ngorsafoedd Pontypridd a Chaerffili nad oedd y buddiannau disgwylidig wedi'u sicrhau eto, oherwydd oedi a achoswyd i gynllun cysylltiedig Adnewyddu Signalau Ardal Caerdydd (**Astudiaeth Achos 3**). Fodd bynnag, gan fod trenau eisoes yn cael eu dal yn y platfformau newydd, daeth y gwerthusiad i'r casgliad bod y gwelliannau yn atgyfnerthu'r rhwydwaith.
- 2.30 Mae gwerthusiadau eraill yn brin o fanylion:
- a Daeth y gwerthusiad o Orsaf y Stryd Fawr Abertawe i'r casgliad bod y cynllun wedi sicrhau'r budd a fwriadwyd, sef gostwng troseddu yn yr orsaf ac o'i hamgylch. Fodd bynnag, nid yw'r gwerthusiad yn nodi i ba raddau y mae troseddu wedi gostwng gan gyfeirio at ddata llinell sylfaen nac yn dangos y gellir priodoli'r gostyngiad mewn lefelau troseddu yn uniongyrchol i'r prosiect.
 - b Nid yw'r gwerthusiad o'r gwasanaeth trêen sy'n rhedeg bob hanner awr i Ferthyr Tudful yn mesur effaith y gwasanaeth ar y defnydd o geir ac mae ond yn nodi bod y gwasanaeth rheilffordd bob hanner awr, ers iddo gael ei gyflwyno yn 2009, wedi denu nifer o yrwyr ceir i ddefnyddio gwasanaethau rheilffordd gan helpu i leihau'r tagfeydd ar y ffordd gyswllt allweddol hon i mewn i Gaerdydd.

24 Nododd y gwerthusiad gynnydd net alldro o 0.76 miliwn yn nifer y cilomedrau teithwyr o gymharu â'r 4.25 miliwn a ragwelwyd.

Fel y nodir yn y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol, ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu canolbwyntio ei buddsoddiad ei hun yn seilwaith y rheilffyrdd yn y tymor canolig ar brosiectau Cam 2 Metro De Cymru

- 2.31 Mae **Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015** yn nodi lefel buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth rhwng 2015 a 2020, er bod y terfyn amser ar gyfer cyflawni rhai o'r prosiectau yn ymestyn y tu hwnt i gyfnod y cynllun. Yn ogystal â darparu arian ymlaen llaw ar gyfer prosiectau seilwaith rheilffyrdd, mae'r Cynllun yn ymrwymo Llywodraeth Cymru i barhau i geisio manteisio i'r eithaf ar y cyfleoedd a gynigir gan ffynonellau eraill o gyllid ar gyfer rheilffordd, yn enwedig gan Lywodraeth y DU. Fel rhan o'r broses o gyflawni'r ymrwymiad hwn, ariannodd Llywodraeth Cymru y gwaith o ddatblygu achos busnes dros drydaneiddio prif linell arfordir Gogledd Cymru erbyn 2024²⁵. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrthym ei bod yn bwriadu dechrau gweithio ar ddatblygu cynlluniau ar gyfer system Metro i Ogledd Cymru.
- 2.32 Mae'r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol yn nodi cynlluniau penodol, terfynau amser ar gyfer eu cyflawni, y costau disgwylidig a ffynonellau tebygol o gyllid. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrthym fod y Cynllun yn ddogfen 'fyw' y bydd yn ei hadolygu'n rheolaidd, a hefyd ei bod yn bosibl y bydd rhagor o gynlluniau trafndiaeth yn datblygu drwy'r broses deialog gystadleuol y mae'n bwriadu ei defnyddio i gaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau a'r Metro. Mae'r cynllun yn nodi tri phrif gynllun rheilffyrdd y bydd Llywodraeth Cymru yn buddsoddi ynddynt, sy'n cwmpasu rhai o'r prosiectau y cyfeirir atynt yn **Atodiad 4** ond nid pob un ohonynt. Y tri chynllun yw:
- Rhaglen Gwella Gorsafoedd Cymru i wella gorsafoedd a'u hintegreiddio â dulliau eraill o deithio, oedd â chyfanswm cost ddangosol o £24 miliwn a'r dyddiad cwblhau ffisegol a gweithredol tybiedig yw mis Tachwedd 2015;
 - Cam 1 Metro De Cymru (**Blwch 1**) â chyfanswm cost ddangosol o £77 miliwn gyda dyddiad cwblhau ffisegol a gweithredol ym mis Tachwedd 2017; a
 - Cam 2 Metro De Cymru (**Blwch 1**) â chyfanswm cost ddangosol o £580 miliwn (heb gynnwys TAW a chwyddiant) a disgwylir iddo gael ei gwblhau, mewn sawl cam, rhwng 2019 a 2023.

²⁵ Ar 31 Mawrth 2016, cyflwynodd Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ar y pryd yr achos busnes amlinellol dros drydaneiddio'r llinell o Gaerdybi a Llandudno i Warrington a Crewe i Ysgrifennydd Gwladol y DU dros Drafnidiaeth.

Blwch 1 – Camau 1 a 2 Metro De Cymru

Gweledigaeth gyffredinol Llywodraeth Cymru ar gyfer y pecyn o brosiectau Metro yw creu rhwydwaith cludiant cyflym amlfoddol sy'n integreiddio pob dull cludo, sy'n galluogi'r teithiwr i ddefnyddio pob rhan o'r rhwydwaith gan ddefnyddio un tocyn.

Mae Llywodraeth Cymru yn datblygu ei gweledigaeth ar gyfer y Metro mewn dau gam: Mae Cam 1 y Metro yn cynnwys:

- ymestyn y llinell reilffordd i dref Glynebwy a gorsaf newydd – hefyd yn cynnwys gwella cyflymer y llinell a chynyddu capasiti;
- gorsaf newydd yn Pye Corner;
- gwelliannau i reilffyrdd a gorsafoedd bysiau;
- cynllun sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau sy'n canolbwyntio ar goridor yr A470 rhwng Caerdydd a Rhondda Cynon Taf;
- teithio llesol; a
- chynlluniau parcio a theithio.

Mae rhai o brosiectau Cam 1 y Metro wedi'u cyflawni (er enghraifft, gorsafoedd Pye Corner a Thref Glynebwy, mae eraill yn mynd rhagddynt (er enghraifft, cynllun rhoi blaenoriaeth i fysiau'r A470). Ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn datblygu cais am arian Ewropeaidd i dalu rhai o gostau Cam 1 y Metro, fel arall bydd yn talu cyfanswm y costau amcangyfrifedig sy'n cyfateb i £77 miliwn.

Mae Llywodraeth Cymru wedi ymgorffori rhaglen Trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd yng Ngham 2 y Metro. Yn ogystal â'r rhaglen drydaneiddio, mae Cam 2 y Metro yn cynnwys deuoli trac ar nifer o linellau, adeiladu dolenni pasio ar nifer o linellau, plattformau ychwanegol a gwelliannau i orsafoedd.

Mae Cam 2 y Metro wedi'i gynnwys yng ngytundeb ehangach y Fargen Ddinesig ar gyfer Prifddinas-Ranbarth Caerdydd a lofnodwyd rhwng Lywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU a 10 awdurdod lleol yng Nghymru ar 15 Mawrth 2016. Mae buddsoddiad gwerth £1.2 biliwn yn seilwaith Prifddinas-Ranbarth Caerdydd drwy Gronfa Fuddsoddi 20 mlynedd yn allweddol i'r cytundeb (**Ffigur 6**). I ddechrau bydd y Gronfa Fuddsoddi yn rhoi blaenoriaeth i Gam 2 y Metro.

Ni wnaed unrhyw benderfyniadau eto ynghylch cynlluniau pellach sydd i'w hariannu gan y Gronfa Fuddsoddi. Fodd bynnag, maent yn debygol o gynnwys rhagor o gynlluniau trafnidiaeth, gan adeiladu ar gam nesaf prosiect y Metro, buddsoddiad i ryddhau safleoedd tai a chyflogaeth a gwaith i ddatblygu cyfleusterau ymchwil ac arloesi.

Nod y Gronfa Fuddsoddi yw creu hyd at 25,000 o swyddi newydd a denu o leiaf £4 biliwn o fuddsoddiad ychwanegol gan bartneriaid lleol a'r sector preifat erbyn 2036.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru, **A Cardiff Capital Region Metro Update report**, Awst 2014; Llywodraeth Cymru, **Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015**, Mehefin 2015; Llywodraeth Cymru, **Datganiad Llafar-Bargeinion Dinesig**, 16 Mawrth 2016

Ffigur 6 – Buddsoddwyr yng Nghronfa Fuddsoddi Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

Buddsoddwr	Y buddsoddiad y cytunwyd arno £ miliwn
Llywodraeth Cymru	500
Llywodraeth y DU	500
10 awdurdod lleol (isafswm cyfraniad cyfunol)	120
Arian yr Undeb Ewropeaidd	100

Ffynhonnell: **Cardiff Capital City Region Deal**, Mawrth 2016

- 2.33 Ers cyhoeddi'r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol, mae costau amcangyfrifedig Cam 2 y Metro wedi cynyddu i £734 miliwn yn ôl prisiau 2018, fel y nodwyd yng nghytundeb y Fargen Ddinesig dyddiedig Mawrth 2016. Mae'r amcangyfrif diwygiedig yn adlewyrchu chwyddiant costau adeiladu a sefyllfa wahanol o ran TAW i'r un a ragwelwyd yn wreiddiol. Mae costau Cam 2 y Metro yn cynnwys costau'r rhaglen drydaneiddio yn bennaf. Ym mis Tachwedd 2014, yr amcangyfrif mwyaf diweddar a nodwyd ar gyfer cost rhaglen Trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd oedd tua £555 miliwn. Mae Llywodraeth Cymru yn adolygu'r amcangyfrif hwn yn rheolaidd ond nid yw wedi cyhoeddi amcangyfrif mwy cyfredol er mwyn peidio â thanseilio ei thrafodaethau masnachol.
- 2.34 Yn dilyn trafodaethau hirfaith rhwng Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU ynghylch arian i dalu costau'r rhaglen trydaneiddio a moderneiddio, cytunodd y ddau barti ar setliad terfynol ym mis Tachwedd 2014. Bydd Llywodraeth y DU yn cyfrannu £125 miliwn tuag at gostau'r gwaith trydaneiddio a moderneiddio a wneir yn ystod Cam 2 y Metro.
- 2.35 Llywodraeth Cymru fydd yn talu unrhyw gostau eraill sy'n gysylltiedig â'r rhaglen trydaneiddio a moderneiddio yn ystod Cam 2 y Metro. Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu gwneud cais am £125 miliwn o arian yr Undeb Ewropeaidd sydd ar gael drwy Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop i ategu ei buddsoddiad ei hun. Mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyflwyno 'hysbysiad o brosiect mawr' i'r Comisiwn Ewropeaidd yn ystod ail hanner 2016²⁶. Ers canlyniad y refferendwm ar aelodaeth o'r Undeb Ewropeaidd, mae'r Prif Weinidog wedi ceisio cadarnhad y dylai Cymru allu parhau i hawlio'r arian hwn neu allu cael arian cyfatebol gan Lywodraeth y DU.

²⁶ Os bydd cyfanswm yr arian cyhoeddus ar gyfer prosiect yn fwy na €50 miliwn, mae'n rhaid i'r Comisiwn Ewropeaidd gymeradwyo'r prosiect ond, yn achos Cymru, caiff prosiectau sy'n cael llai na €50 miliwn o arian cyhoeddus eu cymeradwyo gan Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru.

O dan reolau'r cronfeydd Ewropeaidd mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru allu dangos bod trydaneiddio wedi sicrhau'r buddiannau arfaethedig erbyn 2023 neu efallai y bydd angen iddi ad-dalu unrhyw arian Ewropeaidd y bydd yn llwyddo i'w sicrhau.

- 2.36 Os bydd Llywodraeth Cymru yn sicrhau arian Ewropeaidd, bydd yn rhaid iddi dalu gweddill cost Cam 2 y Metro, yr amcangyfrifir ei bod yn cyfateb i£484 miliwn ar hyn o bryd. Yn flaenorol, rhagwelodd Llywodraeth Cymru y byddai'n adennill ei buddsoddiad cychwynol yn y rhaglen drydaneiddio ac na fyddai, o ganlyniad i hynny, yn mynd i unrhyw gost net ei hun ar gyfer y prosiect.
- 2.37 Roedd yr asesiad hwnnw yn seiliedig ar y dybiaeth y byddai prosiect moderneiddio Llinellau'r Cymoedd yn cynnwys gwaith trydaneiddio rheilffyrdd trwm ac y byddai angen llai o gymorthdaliadau ar y gwasanaethau am fod trenau electrig yn cludo mwy o deithwyr ac am eu bod yn fwy effeithlon fel y nodir yn achos busnes amlinellol Mehefin 2012. Ers hynny, mae Llywodraeth Cymru wedi penderfynu ymchwilio i atebion technegol eraill ar gyfer trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd a moderneiddio Llinellau'r Cymoedd fel rhan o brosiect Metro De Cymru. Mae Llywodraeth Cymru wedi pwysleisio i ni nad yw'r dybiaeth y gellid cyflawni'r rhaglen drydaneiddio heb unrhyw gost net yn ddilys mwyach, am fod Metro De Cymru yn brosiect gwahanol â thybiaethau o ran cyflawni ac allbynnau sy'n wahanol i'r rhai a ddefnyddiwyd yn yr achos busnes dros drydaneiddio Llinellau'r Cymoedd.

Rhan 3

Ers 2006, mae gwasanaethau ar fasnachfaint Cymru a'r Gororau wedi gwella, er bod cymariaethau â gwasanaethau trên eraill yn y DU yn dangos perfformiad cymysg



- 3.1 Mae'r rhan hon o'r adroddiad yn rhoi trosolwg lefel uchel o berfformiad masnachfaint Cymru a'r Gororau – a redir gan Trenau Arriva Cymru. Mae'n dibynnu ar ddata ar brydlondeb a dibynadwyedd gwasanaethau, gwerth taliadau cymhellant a chosb a boddhad teithwyr.

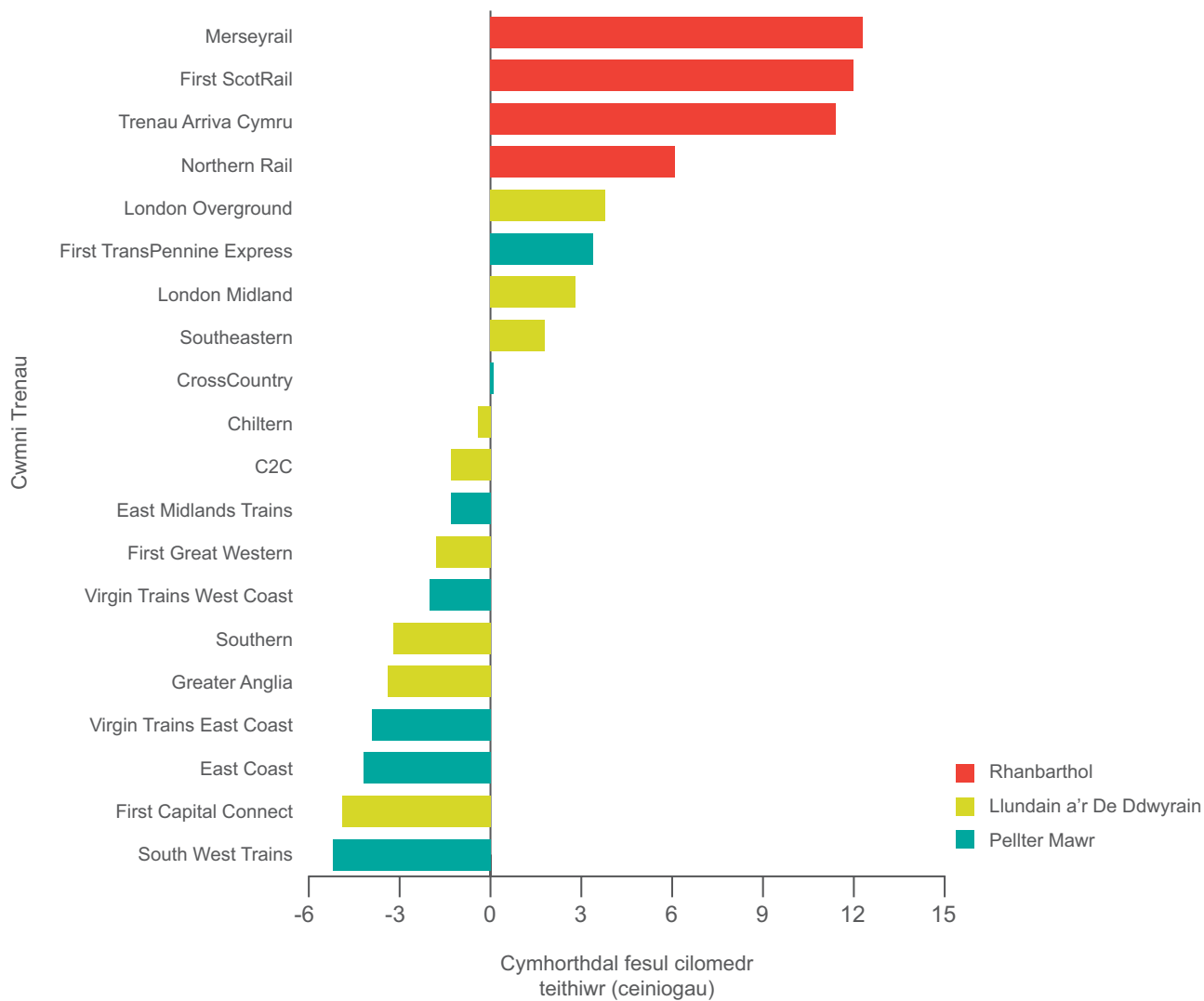
Trenau Arriva Cymru a gafodd y trydydd cymhorthdal mwyaf fesul cilomedr teithiwr o blith yr holl gwmnïau trên yn y DU rhwng 2011-12 a 2014-15, er nad yw cymhorthdal mawr yn anghyffredin ar gyfer masnachfreintiau rhanbarthol sy'n darparu gwasanaethau gwledig

- 3.2 Rhwng 1 Ebrill 2011 a 31 Mawrth 2015, cost y cymhorthdal a roddwyd i'r fasnachfaint graidd oedd £617 miliwn i Lywodraeth Cymru, a oedd yn cyfateb i tua £154 miliwn y flwyddyn, ar gyfartaledd²⁷. Dros oes y fasnachfaint (rhwng 2003 a 2018), yn seiliedig ar ddata Llywodraeth Cymru, rydym yn amcangyfrif bod cyfanswm y gost tua £2.5 biliwn. Trenau Arriva Cymru sydd wedi cael y trydydd cymhorthdal mwyaf o blith yr holl gwmnïau trên yn y DU fesul cilomedr teithiwr ers 2011-12 (Ffigur 7).
- 3.3 Er mwyn gwneud cymariaethau yn fwy ystyrlon, mae Transport Focus²⁸ yn dosbarthu'r gwahanol fasnachfreintiau a chwmnïau trên yn y DU yn grwpiau cymheiriaid. Mae masnachfaint Cymru a'r Gororau wedi'i chategoreiddio fel un o'r pedwar 'cwmni trên rhanbarthol,' ynghyd â Merseyrail, First ScotRail a Northern Rail. Y categorïau eraill yw 'Llundain a De-ddwyrain Lloegr' a 'gweithredwyr Pellter Mawr'. Er nad yw Transport Focus yn mesur y cymhorthdal fesul cilomedr teithiwr, rydym yn cymhwyso'r un egwyddor wrth gymharu cymhorthdal Trenau Arriva Cymru â'r cwmnïau trên rhanbarthol eraill.
- 3.4 Dengys Ffigur 7, yn ystod y cyfnod rhwng 2011-12 a 2014-15, fod pob un o'r cwmnïau trên rhanbarthol wedi cael cymorthdaliadau fesul cilomedr teithiwr a oedd gryn dipyn yn fwy na'r cymorthdaliadau a gafodd y cwmnïau trên eraill. Mae angen cymorthdaliadau cymharol fawr ar gwmnïau trên rhanbarthol am eu bod yn gwasanaethu ardaloedd gwledig yn bennaf.

²⁷ Nid yw hyn yn cynnwys gwariant arall yr Adran Drafnidiaeth mewn perthynas â'r fasnachfaint nad yw'n dod o dan gyfrifoldebau rheoli na rheolaeth Llywodraeth Cymru. Er enghraifft, mae'r Adran Drafnidiaeth yn talu iawndal i Trenau Arriva Cymru am newidiadau a wnaed i'w weithrediadau er mwyn darparu ar gyfer masnachfaint newydd Virgin (sydd â gwasanaethau yng Nghymru) pan gafodd ei gosod yn 2008. Ac nid yw'n cynnwys taliadau a wnaed gan yr Adran Drafnidiaeth i Trenau Arriva Cymru am wasanaethau yn Lloegr.

²⁸ Ym mis Gorffennaf 2015, ailenwyd Passenger Focus yn Transport Focus ac ymestynnwyd ei gylch gwaith y tu hwnt i deithwyr ar drenau a bysiau i gynnwys defnyddwyr ffyrdd. Mae Transport Focus yn Gorff Gwarchod Teithwyr annibynnol ar gyfer y rhai sy'n teithio ar drenau, ffyrdd a bysiau. Mae Transport Focus yn ymgynghori â mwy na 50,000 o deithwyr y flwyddyn er mwyn llunio'r Arolwg Cenedlaethol o Deithwyr Rheilffordd – sy'n rhoi darlun o foddhad teithwyr â theithio ar drenau ledled y rhwydwaith. Caiff barn teithwyr am wasanaethau trên eu casglu ddwywaith y flwyddyn o sampl gynrychioliadol o deithiau.

Ffigur 7 – Cymhorthdal cyfartalog gan y Llywodraeth fesul cilomedr teithiwr ar gyfer Cwmnïau Trên yn y DU rhwng 2011-12 a 2014-15



Noder

Mae ffigurau negyddol yn adlewyrchu lle roedd gweithredwyr trenau yn talu premiwm i'r Adran Drafnidiaeth am yr hawl i ddarparu'r gwasanaethau, yn hytrach na chael cymhorthdal.

Ffynhonnell: Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd

Mae Trenau Arriva Cymru wedi cyflawni'r targedau perfformiad a bennwyd o dan gytundeb masnachfrait Cymru a'r Gororau i raddau helaeth

- 3.5 O dan delerau cytundeb y fasnachfrait ac yn gyffredin â phob masnachfrait rheilffyrdd arall yn y DU, mae Llywodraeth Cymru yn defnyddio 'mesur perfformiad cyhoeddus' a nodir yng nghytundeb y fasnachfrait (Blwch 2). Os bydd Trenau Arriva Cymru yn cyflawni'r mesur perfformiad cyhoeddus neu'n rhagori arno mewn cyfnod o bedair wythnos, bydd Llywodraeth Cymru yn gwneud taliad cymell perfformiad i Trenau Arriva Cymru. Os na fydd Trenau Arriva Cymru yn cyflawni'r targed hwn, efallai y bydd angen iddo wneud taliad cosb i Lywodraeth Cymru. Dengys gwaith dadansoddi a ddefnyddiodd y data a gasglwyd yn ystod y cyfnod o bedair wythnos, ers i Lywodraeth Cymru fynd yn gyfrifol am redeg y fasnachfrait o ddydd i ddydd yn 2006, fod Trenau Arriva Cymru wedi rhagori ar y targed ar gyfer perfformiad gwasanaethau, gyda dim ond rhai eithriadau, er bod y targed wedi dod yn fwy heriol (Ffigur 8).

Blwch 2 – Mesur perfformiad cyhoeddus cwmnïau trên

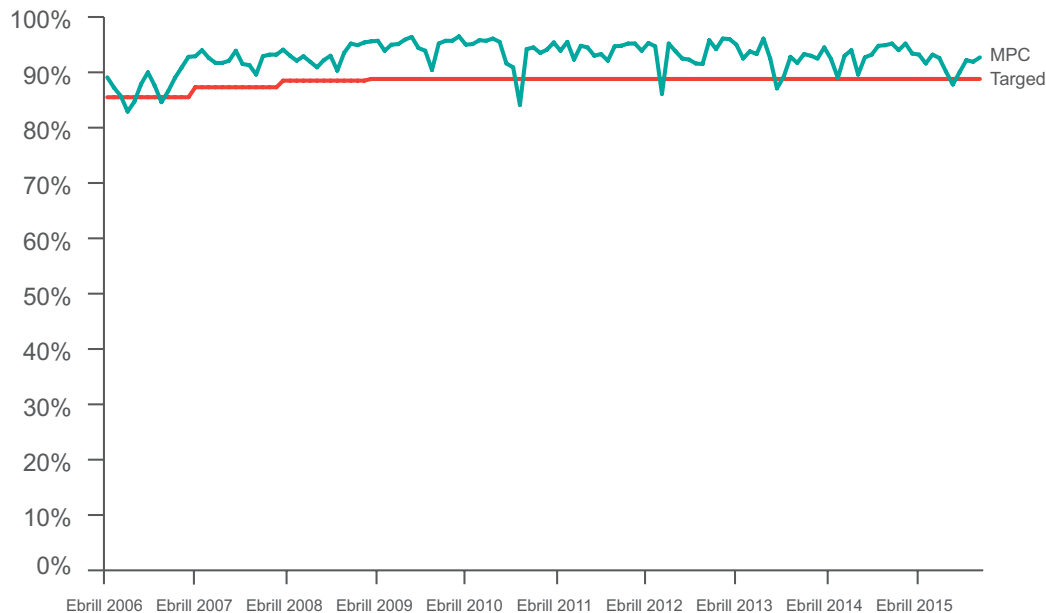
Dengys y mesur perfformiad cyhoeddus ganran y trenau sy'n cyrraedd eu gorsaf derfynol ar amser. Yn ôl diffiniad y mesur hwn mae trên yn cyrraedd 'ar amser' os yw'n cyrraedd y gyrchfan o fewn pum munud o'i amser rhestredig ar gyfer gwasanaethau cymudwyr ac o fewn 10 munud ar gyfer gwasanaethau pellter mawr (sy'n tueddu i fod yn wasanaethau rhyng-ddinesig.) Yn unol â chytundeb y fasnachfrait, at ddibenion cadarnhau a yw Trenau Arriva Cymru wedi cyflawni'r mesur perfformiad cyhoeddus diffinnir gwasanaeth fel un sy'n cyrraedd ar amser os yw'n cyrraedd o fewn pum munud.

Mae'r mesur perfformiad cyhoeddus yn cyfuno ffigurau ar gyfer prydlondeb a dibynadwyedd i roi un mesur o berfformiad. Y mesur perfformiad cyhoeddus yw mesur safonol y diwydiant o berfformiad y mae Network Rail yn ei ddefnyddio fel rhan o'r drefn ac yn adrodd arno ym mhob un o'r 13 o gyfnodau o bedair wythnos bob blwyddyn.

Mae Network Rail hefyd yn casglu data perfformiad 'amser cywir', sy'n mesur canran y trenau sy'n cyrraedd eu gorsaf derfynol yn gynnar neu o fewn 59 eiliad i'r amser rhestredig. Er ei fod yn casglu'r data hyn, mae Network Rail ei hun yn nodi nad yw data amser cywir yn fesur dibynadwy o berfformiad ac, yn benodol, nad yw'n cynrychioli canlyniadau a phrofiad teithwyr a wasanaethir gan weithredwyr pellter mawr sy'n sicrhau rhai o'r lefelau uchaf o foddhad teithwyr yn y diwydiant. Y rheswm a roddir gan Network Rail dros natur annibynadwy'r data hyn yw nad yw'r broses ar gyfer casglu data mor fanwl â hyn yn gwbl ddbynadwy ar hyn o bryd a bod y diwydiant yn gweithio ar wella ansawdd y wybodaeth hon er mwyn sicrhau bod data amser cywir yn fwy dibynadwy. Serch hynny, defnyddir y wybodaeth hon gan Network Rail i asesu perfformiad. Dengys y ffigurau cyfartalog blynyddol symudol amser cywir mwyaf diweddar sydd ar gael fod Trenau Arriva Cymru wedi perfformio'n well na'r tri chwmni trên rhanbarthol arall.

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Cymru

Ffigur 8 – Perfformiad Trenau Arriva Cymru yn erbyn y mesur perfformiad cyhoeddus, rhwng 2006-07 a 2015-16



Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

- 3.6 Rhwng mis Ebrill 2006 a mis Mawrth 2016, dim ond mewn wyth o'r 130 o gyfnodau adrodd o bedair wythnos y bu'n ofynnol i Trenau Arriva Cymru wneud taliad cosb i Lywodraeth Cymru. Ym mis Ebrill 2016, cyfanswm y taliadau cosb a wnaed gan Trenau Arriva Cymru i Lywodraeth Cymru ers 2006-07 oedd £2.2 miliwn (Ffigur 9). Ni fu'n ofynnol iddo wneud unrhyw daliadau cosb yn 2014-15 nac yn 2015-16. Rhwng 2006-07 a 2015-16, gwnaeth Llywodraeth Cymru daliadau cymell perfformiad gwerth ychydig o dan £50 miliwn i Trenau Arriva Cymru²⁹.
- 3.7 Gyda chymeradwyaeth yr Adran Drafndiaeth, gall Llywodraeth Cymru ddiwygio'r mesur perfformiad cyhoeddus o fewn oes y fasnachfaint bresennol os yw hyn yn adlewyrchu gwelliant a ddisgwylir yn rhesymol gan brosiect mawr a nodwyd. Fodd bynnag, fel y nodwyd gan Arup yn yr **Adolygiad o Effeithlonrwydd Gwasanaethau Trên** a gynhaliodd ar ran Llywodraeth Cymru yn 2013 (paragraff 2.21), mae'n debyg y byddai'n rhaid i unrhyw newid fynd drwy broses datrys anghydfod gyda Trenau Arriva Cymru a allai fod yn gostus. Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi ceisio cyngor cyfreithiol ar y posibilrwydd o newid y mesur perfformiad cyhoeddus presennol, a oedd yn ategu'r farn a nodwyd yn adroddiad Arup ar y mater hwn. O ystyried y cyngor gan Arup a'r cyngor cyfreithiol, mae Llywodraeth Cymru o'r farn ei bod yn annhebygol y bydd yn gallu ailgyfrifo'r mesur perfformiad cyhoeddus yn ôl-weithredol, ond nid yw wedi diystyru hyn yn gyfan gwbl.

²⁹ Nodwyd taliadau cymhelliant yn y fasnachfaint pan gafodd ei chaffael yn 2003 ac fe'u cyfrifir fel a ganlyn. Caiff y gyfradd fonws sefydlog ei lluosio â'r gwahaniaeth rhwng y mesur perfformiad cyhoeddus meincnod (sef 88.8 y cant) a'r ffigur perfformiad cyhoeddus a gyflawnwyd gan Trenau Arriva Cymru ar gyfer pob cyfnod o bedair wythnos. Caiff y gyfradd fonws ei huwchraddio yn unol â'r Mynegai Prisiau Manwerthu (RPI) bob blwyddyn. Mae Swyddfa Cyfrifoldeb Cyllidebol y DU yn diffinio'r Mynegai Prisiau Manwerthu fel mesur cyfartalog o brisiau nwyddau a gwasanaethau, sy'n seiliedig ar gost basgedaid o nwyddau a gwasanaethau.

Ffigur 9 – Lefel y taliadau cymhelliant a chosb ar gyfer masnachfrait Cymru a'r Gororau 2006-07 i 2015-16

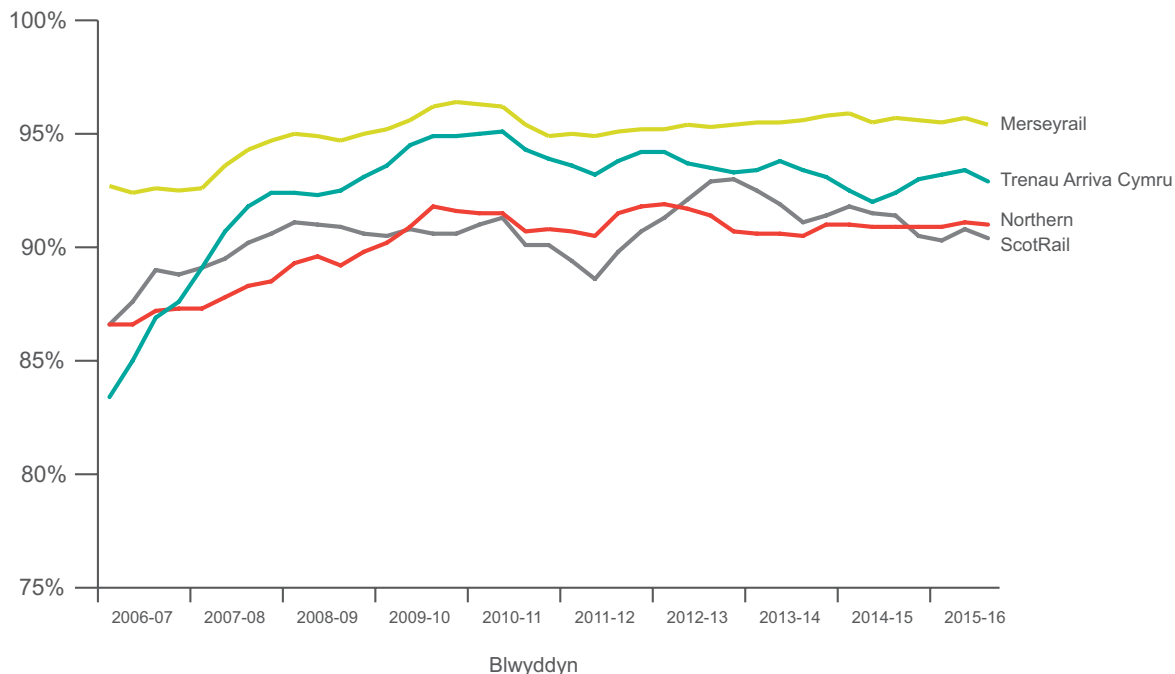
Blwyddyn	Taliadau cosb gan Arriva Trains Wales (£ miliwn)	Taliadau cymhelliant gan Llywodraeth Cymru (£ miliwn)	Sefyllfa net Llywodraeth Cymru (£ miliwn)
2006-07	0.489	0	0.489
2007-08	0	5.422	-5.422
2008-09	0	4.786	-4.786
2009-10	0	7.042	-7.042
2010-11	1.015	4.744	-3.792
2011-12	0	6.303	-6.303
2012-13	0.411	5.548	-5.137
2013-14	0.245	5.533	-5.288
2014-15	0	5.690	-5.690
2015-16	0	4.457	-4.457
Cyfanswm	2.160	49.525	-47.365

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

- 3.8 Daeth adroddiad Arup i'r casgliad bod y gwelliant o ran cyflawni'r mesur perfformiad cyhoeddus ers 2006-07 i'w briodoli i'r canlynol:
- amserlen ddiwygiedig a oedd wedi symleiddio gweithrediadau, er enghraifft, drwy gyflwyno trenau a redai bob 15 neu 30 munud ar lwybrau prysur penodol; a
 - mentrau gwella fflyd a sefydlwyd gan Trenau Arriva Cymru megis safonau gwell o ran gwaith cynnal a chadw.
- 3.9 Fel rhan o'i pharatoadau ar gyfer masnachfrait nesaf Cymru a'r Gororau, mae Llywodraeth Cymru yn adolygu'r gyfundrefn perfformiad y mae am ei rhoi ar waith. Bydd adolygiad Llywodraeth Cymru yn ystyried ai parhau i ddefnyddio'r mesur perfformiad cyhoeddus yw'r ffordd fwyaf priodol o fesur perfformiad deiliad y fasnachfrait.

- 3.10 Er mwyn ein galluogi i wneud cymariaethau hirdymor â'r cwmnïau trê'n rhanbarthol eraill mae'r dadansoddiad isod yn defnyddio metrig a elwir yn 'gyfartaledd blynyddol symudol y mesur perfformiad cyhoeddus'. Ar gyfer pob chwarter, y cyfartaledd symudol yw cyfartaledd y gwerth ar gyfer y chwarter penodol a'r tri chwarter blaenorol. Mae'r dull hwn yn dileu'r amrywiadau o chwarter i chwarter yn y data sylfaenol (sydd i'w priodoli i ffactorau tymhorol neu dros dro) ac mae'n golygu ei bod yn haws gweld tueddiadau tymor hwy o ran y data.
- 3.11 Ym mis Ebrill 2006, cyfartaledd blynyddol symudol mesur perfformiad cyhoeddus Trenau Arriva Cymru oedd 81.3 y cant. Ers hynny, mae Trenau Arriva Cymru wedi gweld y gwelliant cyffredinol mwyaf o gymharu â'r cwmnïau trê'n rhanbarthol eraill (Ffigur 10). Mae perfformiad wedi dirywio ychydig ers 2009-10 ond mae wedi parhau i fod yn uwch na tharged perfformiad cyhoeddus cenedlaethol y DU, sef 90.7 y cant, a bennwyd gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd. Ar ddiwedd trydydd chwarter 2015-16, dengys y cyfartaledd blynyddol symudol, gan ddefnyddio'r mesur hwn, fod perfformiad yn cyfateb i 92.9 y cant, sef y seithfed perfformiad uchaf o blith yr holl gwmnïau trê'n yn y DU.

Ffigur 10 – Cyfartaledd blynyddol symudol y mesur perfformiad cyhoeddus, 2006-07 i drydydd chwarter 2015-16



Ffynhonnell: Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd

Mae boddhad teithwyr â Trenau Arriva Cymru wedi gwella i ryw raddau, ond mae cymariaethau â chwmnïau trên eraill yn dangos perfformiad cymysg

- 3.12 Ym mis Rhagfyr 2013, cyhoeddodd yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well³⁰ adroddiad yn cymharu gwasanaethau trên yn naw cyn-Ranbarth Swyddfa'r Llywodraeth yn Lloegr, yn ogystal â Chymru a'r Alban. Ystyriodd y dadansoddiad wasanaethau yn erbyn ystod eang o feini prawf. Nododd yr adroddiad fod Cymru yn y 10fed safle o blith yr 11 o ranbarthau a daeth i'r casgliad nad oedd gwasanaethau trên yng Nghymru yn perfformio cystal â phob rhanbarth arall, ac eithrio Dwyrain Lloegr, o ran defnydd, hygyrchedd a boddhad. Barn yr Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well oedd bod y rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru yn tanberfformio o gymharu â lefel y cyllid y mae'n ei gael, sy'n dangos bod angen mwy o gymorth ariannol arno er mwyn sicrhau'r elw mwyaf posibl o fuddsoddiad'.
- 3.13 Fodd bynnag, dengys data a gasglwyd ac a ddadansoddwyd gan Transport Focus o'i Arolwg Teithwyr Rheilffordd Cenedlaethol a gynhelir ddwywaith y flwyddyn (**Blwch 3**), mewn rhai o brif feysydd profiad teithwyr, fod gwelliant wedi bod ers i ddata gael eu casglu gyntaf neu o'r adeg yr aeth Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am reoli'r fasnachfaint o ddydd i ddydd yn 2006 (**Ffigur 11**)³¹. Er enghraifft, cynyddu boddhad ag amgylchedd yr orsaf yn gyffredinol ers 2006. Y prif eithriadau yw bod teithwyr bellach yn llai bodlon nag yr oeddent yn ystod gwanwyn 2010 â'r gwerth am arian roedd pris y tocyn yn ei gynnig. Bu gostyngiad bach hefyd ers gwanwyn 2010 mewn lefelau boddhad â threnau a'u prydlondeb a'u dibynadwyedd, a all adlewyrchu'r ffaith bod cerbydau Trenau Arriva Cymru yn heneiddio. Data a gesglir drwy Arolwg Teithwyr Rheilffyrdd Cenedlaethol yw'r safon a dderbynnir gan y diwydiant ac fe'i defnyddir yn ffurfiol i reoli cytundebau masnachfaint, gan gynnwys masnachfaint Cymru a'r Gororau³².
- 3.14 Cymharwyd data boddhad teithwyr ar gyfer Trenau Arriva Cymru yn ystod gwanwyn a hydref 2015 â chwmnïau trên eraill yn y DU. Dengys y data mwyaf cyfoes (hydref 2015) fod teithwyr sy'n teithio ar drenau Arriva Cymru yn llai bodlon ym mhob un o'r tri phrif gategori o foddhad teithwyr (**Ffigur 12**). Fodd bynnag, mae lefelau boddhad teithwyr yn amrywio. Er enghraifft, dengys data gwanwyn 2015 fod teithwyr a oedd yn teithio ar drenau Arriva Cymru yn fwy bodlon â'r profiad teithio yn gyffredinol, y trên a phrydlondeb a dibynadwyedd y gwasanaeth, ond roedd Trenau Arriva Cymru yn y safle isaf o ran boddhad ag amgylchedd yr orsaf yn gyffredinol.
- 3.15 Ym mis Chwefror 2016, cynhaliodd cylchgrawn 'Which' arolwg lle nododd teithwyr mai Trenau Arriva Cymru a oedd â'r nifer lleiaf o achosion o oedi o ran gwasanaethau o blith y 22 o gwmnïau trên. Nododd 'Which' hefyd, ar gyfer boddhad teithwyr yn gyffredinol, fod Trenau Arriva Cymru yn y 18fed safle o blith y 22 o gwmnïau trên.

30 Mae'r Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well yn elusen a grŵp pwyso annibynnol sy'n darparu ymchwil ac atebion i broblemau trafnidiaeth, ac ym mis Rhagfyr 2013 cyhoeddodd **The Effectiveness of the Rail Network Across Great Britain – a comparative analysis**.

31 Arfer y diwydiant yw cofnodi boddhad cwsmeriaid â pherfformiad y cwmnïau trên, megis Trenau Arriva Cymru. Fodd bynnag, mae boddhad teithwyr yn debygol o adlewyrchu rhai ffactorau sydd y tu hwnt i reolaeth Trenau Arriva Cymru. Er enghraifft, bydd y camau a gymerir gan Network Rail i gynnal a chadw, adnewyddu a gwella'r seilwaith yn effeithio ar brydlondeb a dibynadwyedd trenau.

32 Ar gyfer cyfres o fesurau (er enghraifft glendid trenau), mae cytundeb y fasnachfaint yn nodi sgôr darged ar gyfer boddhad. Os bydd Trenau Arriva Cymru yn methu'r targed, mae'n ofynnol iddo gyflwyno cynllun gweithredu sy'n nodi sut mae'n bwriadu gwella perfformiad.

Blwch 3 – Arolwg Teithwyr Rheilffordd Cenedlaethol

Yn y gwanwyn a'r hydref bob blwyddyn, mae Transport Focus yn cynnal yr Arolwg Teithwyr Rheilffordd Cenedlaethol sy'n rhoi darlun o foddhad teithwyr â theithio ar drên ledled y rhwydwaith rheilffyrdd ym Mhrydain Fawr. Yn genedlaethol, mae pob cylch o'r arolwg yn cynnwys tua 30,000 o bobl, gydag arolwg hydref 2015 yn samplu 1,109 o deithwyr Trenau Arriva Cymru.

Mae Transport Focus yn gofyn i deithwyr roi eu barn am y daith benodol y maent yn ei gwneud ar yr adeg y cânt eu harolygu. Gofynnir i deithwyr roi sgôr i nodi eu boddhad cyffredinol â'u taith, â'r orsaf lle yr aethant ar y trên ac â'r trên y gwnaethant deithio arno. Hefyd, gofynnir i deithwyr ofyn cyfres o 33 o gwestiynau boddhad am agweddau mwy penodol ar yr orsaf lle yr aethant ar y trên a'r trên y buont yn teithio arno.

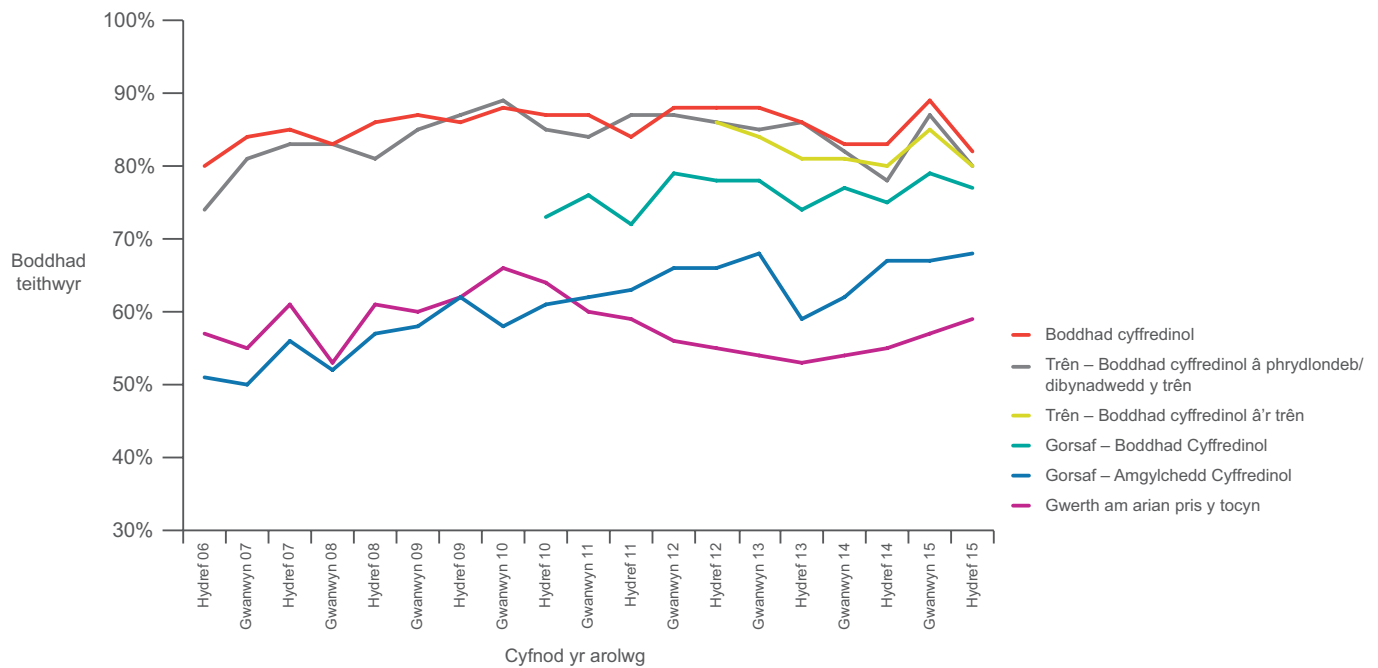
Mae Transport Focus yn gwneud amrywiaeth eang o waith dadansoddi gan ddefnyddio gwybodaeth a gasglwyd yn ystod yr arolwg, gan gynnwys dadansoddi data boddhad ar dair lefel, sef: y DU, cwmni trên a llwybrau. Mae'r data ar lefel llwybr yn cynnwys llwybrau sy'n dod i mewn i Gymru ond nad ydynt yn rhan o fasnachfrait Cymru a'r Gororau.

Ceir rhagor o wybodaeth am yr arolwg ar wefan Transport Focus.

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Cymru

- 3.16 Ar gyfer pob cwmni trên, mae Transport Focus yn llunio adroddiad sy'n nodi'r prif ffactorau ar y trên ac yn yr orsaf sy'n dylanwadu ar sgorau boddhad cyffredinol. Dengys ei ddadansoddiad mwyaf diweddar (hydref 2015), ar gyfer Trenau Arriva Cymru, fod 12 o'r 33 o fesurau yn dylanwadu ar lefelau boddhad cyffredinol. Y ddau fesur sy'n cael yr effaith fwyaf ar foddhad cyffredinol yw ffactorau ar y trên, sef glendid y tu mewn i'r trên wedi'i ddilyn gan gysur ardal y seddi. Ar gyfer teithwyr Trenau Arriva Cymru, mae prydlondeb a dibynadwyedd y trên yn llai pwysig na'r ddau ffactor blaenorol o ran esbonio boddhad cyffredinol. Mewn cyferbyniad, ar lefel genedlaethol, prydlondeb a dibynadwyedd y trên yw'r ffactor pwysicaf o ran dylanwadu ar foddhad cyffredinol teithwyr â'r daith.
- 3.17 Hefyd, mae Transport Focus yn cymharu boddhad teithwyr â phrydlondeb â phrydlondeb gwirioneddol pob cwmni trên, gan ddefnyddio mesurau sy'n cynnwys y mesur perfformiad cyhoeddus (cyfartaledd blynyddol symudol) a drafodwyd uchod. Ar gyfer Trenau Arriva Cymru ymddengys fod ei ddadansoddiad yn dangos, wrth i brydlondeb wella, fod boddhad teithwyr yn gwella hefyd ac fel arall.

Ffigur 11 – Boddhad teithwyr â Trenau Arriva Cymru, rhwng hydref 2006 a hydref 2015

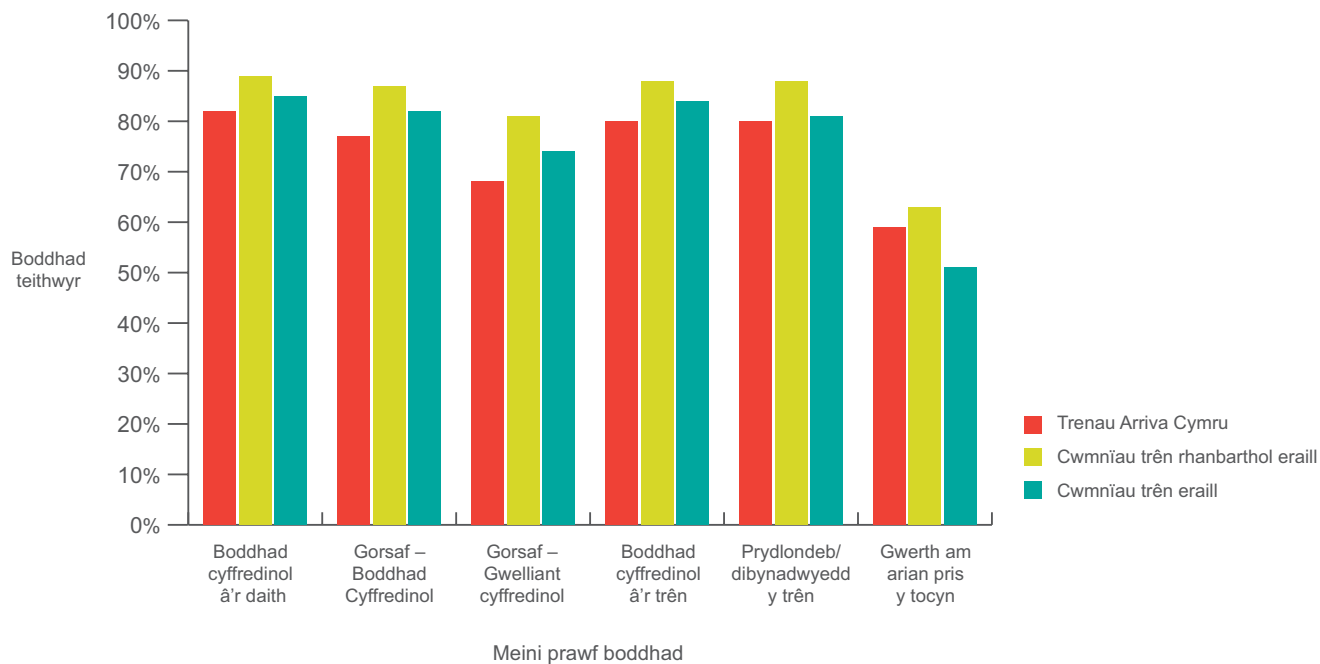


Noder

Mae canran y teithwyr a ddiffinnir fel rhai sy'n fodlon yn cynnwys nifer y teithwyr sy'n ymateb drwy nodi eu bod yn 'eithaf bodlon' a 'bodlon iawn'. Nid yw'r adroddiad hwn yn ystyried cyfraddau anfodlonrwydd a'r rhesymau drosto. Fodd bynnag, mae Transport Focus yn adrodd ar anfodlonrwydd mewn sawl ffordd. Er enghraifft, ar gyfer pob cwmni trên mae'n ystyried y prif ffactorau sy'n dylanwadu ar anfodlonrwydd teithwyr. Mae 'anfodlonrwydd' hefyd yn gyfuniad o deithwyr sy'n ymateb drwy nodi eu bod yn 'eithaf anfodlon' ac 'anfodlon iawn'. Ar gyfer pob cwestiwn am foddhad, mae teithwyr hefyd yn cael y dewis o ymateb 'ddim yn fodlon nac yn anfodlon' a 'ddim yn gwybod/dim barn'.

Ffynhonnell: Data Arolwg Teithwyr Rheilffordd Cenedlaethol Transport Focus

Ffigur 12 – Boddhad teithwyr Trenau Arriva Cymru o gymharu â chwmnïau trên eraill yn y DU, hydref 2015



Noder

Mae'r ffigur hwn yn cynnwys data ar gyfer pob un o'r pedwar cwmni trên rhanbarthol, Trenau Arriva Cymru, Merseyrail, First ScotRail a Northern Rail.

Ffynhonnell: Data Arolwg Teithwyr Rheilffordd Cenedlaethol Transport Focus

Rhan 4

Mae nifer o risgiau, heriau a chyfleoedd i Lywodraeth Cymru yn gysylltiedig â chaffael gwasanaethau Cymru a'r Gororau o 2018, ac mae rhai penderfyniadau allweddol i'w gwneud o hyd



- 4.1 Mae rhan olaf yr adroddiad hwn yn ystyried cynlluniau Llywodraeth Cymru ar gyfer caffael gwasanaethau Cymru a'r Gororau o 2018. Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol Llywodraeth Cymru dros yr Economi, Sgiliau ac Adnoddau Naturiol yw 'Uwch Berchennog Cyfrifol' y prosiect caffael.
- 4.2 Nid ydym wedi cynnal adolygiad manwl o drefniadau rheoli prosiect Llywodraeth Cymru ar gyfer nodi a chaffael y gwasanaethau. Fodd bynnag, mae Llywodraeth Cymru wedi cynnal ei hadolygiad cychwynol ei hun, sef adolygid 'Gateway', o'r broses o gaffael gwasanaethau a seilwaith Cymru a'r Gororau a'r seilwaith Metro ar y cyd.
- 4.3 Nododd adolygiad Gateway bod cyflawni'r broses gaffael o fewn y terfynau amser gofynnol yn ddichonadwy, yn ôl pob tebyg, ond bod materion pwysig eisoes wedi codi y mae angen i'r rheolwyr roi sylw iddynt. Ymddengys fod modd datrys y rhain ar yr adeg hon ac, os eir i'r afael â hwy yn brydlon, ni ddylai fod cost yn gysylltiedig â hwy ac ni ddylent beri i'r prosiect ymestyn y tu hwnt i'r terfyn amser a nodwyd. Ymhlith y materion mae: eglurdeb y trefniadau llywodraethu; yr angen am brif raglen gyffredinol ar gyfer y broses gaffael ac ar ôl hynny sy'n cynnwys darparu adnoddau, dibyniaethau allweddol a llwybr hanfodol; a'r angen am fwy o eglurder ynglŷn â chanlyniadau dymunol contract integredig a'r hyn y mae'n rhaid ei gyflawni fel gofyniad sylfaenol drwy'r broses gaffael.

Mae enghraifft ddiweddar masnachfaint InterCity West Coast yn tynnu sylw at rai o'r risgiau sy'n gysylltiedig â'r broses gaffael ar gyfer gwasanaethau newydd Cymru a'r Gororau

- 4.4 Ar hyn o bryd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU yn gyfrifol am reoli a gosod yr 16 o fasnachfreintiau rheilffordd ledled Cymru a Lloegr. Mae'r cyfrifoldeb hwn yn nwylo'r Adran Drafnidiaeth ers 1994, a dyfarnodd ei masnachfaint gyntaf ym mis Rhagfyr 1995.
- 4.5 Ar 3 Hydref 2012, oherwydd problemau a oedd yn gysylltiedig â'r broses gaffael diddymodd yr Adran Drafnidiaeth ei phenderfyniad dros dro i ddyfarnu masnachfaint InterCity West Coast franchise i First Group, ac atal ei rhaglen fasnachfreinio gyfan dros dro. Ystyriodd y Swyddfa Archwilio Genedlaethol y cefndir i'r penderfyniad i atal y broses gaffael dros dro a nododd nifer o wersi i ddiogelu rhag prosesau gwneud penderfyniadau gwael ynghylch prosiectau mawr yn y dyfodol (**Blwch 4**).

Blwch 4 – Gwersi a ddysgwyd yn sgil canslo masnachfaint InterCity West Coast yn Lloegr

Nododd y Swyddfa Archwilio Genedlaethol bum mesur hanfodol i ddiogelu rhag prosesau gwneud penderfyniadau gwael a daeth i'r casgliad nad oedd yr un o'r mesurau diogelwch hyn yn gweithredu'n effeithiol yn achos cystadleuaeth InterCity West Coast:

- Mae eglurder amcanion yn helpu gwneuthurwyr penderfyniadau i lunio barn briodol drwy fod yn faen prawf i gyfeirio yn ôl ato drwy gydol y broses gwneud penderfyniadau.
- Mae prosesau rheoli prosiectau a rhaglenni cadarn yn dwyn ynghyd y ffrydiau gwaith gwahanol ac yn eu cydgysylltu, yn nodi rhyngddibyniaethau a dilyniant digwyddiadau – y llwybr hanfodol – y mae angen i raglen ei ddilyn.
- Mae gwaith goruchwyllo uwch swyddogion yn gweithredu fel gwiriad synnwyr.
- Mae gweithgarwch ymgysylltu effeithiol â rhanddeiliaid, megis cyflenwyr, yn helpu drwy gyfrannu eu gwybodaeth a thynnu sylw at broblemau ac mae'n dod â hwy i mewn i'r broses.
- Mae sicrwydd mewnol ac allanol yn darparu gwiriad synnwyr a gall nodi unrhyw feysydd sy'n peri pryder i reolwyr.

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Genedlaethol, **Lessons from cancelling the InterCity West Coast franchise competition**, Rhagfyr 2012

Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu cwmni trafndiaeth a bwrdd cynghori strategol er mwyn cynyddu ei adnoddau i gaffael gwasanaethau newydd Cymru a'r Gororau

- 4.6 Ym mis Rhagfyr 2014, sefydlodd Llywodraeth Cymru Fwrdd Cynghori Strategol newydd³³ er mwyn llywio'r broses o ddatblygu trafndiaeth integredig yng Nghymru gan gynnwys Metro De Cymru, a phennu manyleb gwasanaethau newydd Cymru a'r Gororau a'u caffael. Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi penodi Cyfarwyddwr Rhaglen Reilffordd newydd i gydgyssylltu amrywiol brosiectau mawr.
- 4.7 Mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi ffurfio cwmni trafndiaeth nid er difidend – sef Trafndiaeth Cymru. Rheolir y gydberthynas rhwng Llywodraeth Cymru a'r cwmni gan nifer o ddogfennau allweddol (**Blwch 5**). Rôl bresennol y cwmni yw rhoi cyngor a chymorth mewn perthynas â chaffael masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau a seilwaith Metro. Bydd y prif gontractau ar gyfer y fasnachfaint rheilffyrdd a chyflenwi seilwaith rhwng Llywodraeth Cymru a'r darparw(y)r, gyda Trafndiaeth Cymru yn rhoi cyngor ac yn darparu gwasanaethau arbenigol. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn y bydd y cwmni yn cynyddu ei adnoddau a'i allu i wireddu ei uchelgeisiau ar gyfer y sector rheilffyrdd ac yn lleihau ei gostau ar yr un pryd³⁴.

³³ Mae'r Bwrdd Cynghori Strategol yn cynnwys pris swyddog risg Admiral Group (a gymerodd le prif swyddog gweithredol Admiral Group fel aelod o'r Bwrdd), cyn-reolwr gyfarwyddwr South West Trains and First Group, (sydd bellach yn cyflawni rôl prif weithredwr yr Awdurdod Hedfan Sifil) a chyn-gyfarwyddwr Virgin Trains a Trenau Arriva Cymru (sydd bellach yn un o gyfarwyddwyr anweithredol Network Rail).

³⁴ Ym mis Hydref 2014, nododd y Swyddfa Archwilio Genedlaethol fod angen i Adran Drafndiaeth y DU feithrin ei gallu a'i sgiliau i gyflawni prosiectau seilwaith rheilffyrdd mawr. Nododd yr adroddiad y gall trefniadau hyd braich, megis Crossrail Limited, ei gwneud hi'n haws recriwtio pobl brofiadol a galluog. Fodd bynnag, pwysleisiodd yr adroddiad hefyd y gallai cyflenwi sgiliau ddod yn fwy anodd o gofio'r nifer o fawr o brosiectau seilwaith mawr sy'n mynd rhagddynt ac y bwriedir eu cynnal (Swyddfa Archwilio Cymru, **Lessons from major rail infrastructure programmes**, Hydref 2014).

Mae Llywodraeth Cymru yn rhagweld y bydd y cwmni yn ei galluogi i wneud y canlynol:

- a Cynyddu neu leihau ei hadnoddau yn well er mwyn ateb galw sy'n newid Mae Llywodraeth Cymru o'r farn y bydd sefydlu'r Cwmni recriwtio staff arbenigol â'r sgiliau priodol yn helpu i ddatblygu ei hygrdedd ymhlith cyflenwyr a chontractwyr.
- b Lleihau ei dibyniaeth ar gontractwyr allanol. Mae Llywodraeth Cymru yn pryderu y gallai costau ymgynghori gynyddu wrth i'w gweithgareddau sy'n gysylltiedig â rheilffyrdd ehangu.

Blwch 5 – Trefniadau llywodraethu Trafnidiaeth Cymru

Ar hyn o bryd mae'r bwrdd yn cynnwys wyth cyfarwyddwr, (gan gynnwys y gadair):

- pum cyfarwyddwr anweithredol, sy'n cynnig profiad ac arbenigedd ehangach mewn meysydd megis Adnoddau Dynol, cyllid, cyflenwi seilwaith a llywodraethu, y mae pob un ohonynt yn gyflogeion i Lywodraeth Cymru; a
- thri chyfarwyddwr gweithredol sydd ag arbenigedd penodol yn eu maes cyfrifoldeb³⁵.

Rheolir y cydberthnasau rhwng Llywodraeth Cymru a'r cwmni gan y dogfennau allweddol canlynol:

- Mae llythyr dirprwy a gyhoeddwyd gan yr Ysgrifennydd Parhaol yn rhoi cyfrifoldebau swyddog cyfrifyddu ychwanegol i'r Dirprwy Ysgrifennydd Parhaol dros yr Economi, Sgiliau ac Adnoddau Naturiol sydd i'w cyflawni ganddo drwy ei benodiad yn Gadeirydd y cwmni.
- Mae Cytundeb Rheoli rhwng Llywodraeth Cymru a'r cwmni yn nodi diben y cwmni, ei atebolrwydd a'i gyfrifoldebau. Caiff y Cytundeb Rheoli ei adolygu o bryd i'w gilydd er mwyn sicrhau ei fod yn parhau i fod yn addas at y diben.
- Mae llythyr cylch gwaith gan Lywodraeth Cymru yn nodi'r amcanion a'r allbynnau allweddol y disgwylir i'r cwmni eu cyflawni.
- Cynllun busnes, a luniwyd gan y cwmni, sy'n nodi sut y bydd y cwmni yn cyflawni'r amcanion a'r allbynnau a nodir yn y llythyr cylch gwaith. Mae cynllun busnes Tachwedd 2015 yn nodi'r hyn sydd i'w gyflawni a'r ffactorau llwyddiant hanfodol y mae'n rhaid iddynt fod ar waith er mwyn cwblhau'r broses o gaffael y contract integredig ar amser.

Ffynhonnell: Swyddfa Archwilio Cymru

³⁵ Mae Dau Gyfarwyddwr Gweithredol ar secondiad o Lywodraeth Cymru ar hyn o bryd. Nid yw'r trydydd, sef y Rheolwr Gyfarwyddwr, yn un o gyflogeion Llywodraeth Cymru.

Mae Llywodraeth Cymru am gael model gweithredu gwahanol ar gyfer y fasnachfaint nesaf, ond nid yw wedi nodi eto beth yw'r model gweithredu hwnnw

- 4.8 Mae deddfwriaeth³⁶ bresennol, na chaiff ei diwygio cyn i'r fasnachfaint nesaf gael ei chaffael, yn golygu na all cylch gwaith Trafnidiaeth Cymru ymestyn i redeg gwasanaethau. Syniadaeth bresennol Llywodraeth Cymru yw y bydd yn defnyddio proses y ddeialog gystadleuol i lunio cytundeb sy'n cyd-fynd â'i hamcanion. Mae wedi ystyried sut mae angen i'r model gweithredu ar gyfer y fasnachfaint nesaf adlewyrchu'r amgylchiadau penodol yng Nghymru ac amcanion polisi penodol Llywodraeth Cymru, ond nid yw wedi cadarnhau ei safbwynt eto.
- 4.9 Roedd Llywodraeth Cymru wedi ystyried symud o fodel 'masnachfaint' i fodel 'consesiwn' yn flaenorol y rhagwelyd y byddai ei fanteision yn cynnwys y gallu i ailfuddsoddi mewn gwasanaethau wrth i refeniw gynyddu. Fodd bynnag, syniadaeth bresennol Llywodraeth Cymru yw y bydd yn defnyddio'r broses gaffael i gadarnhau'r model gweithredol. Nid yw Llywodraeth Cymru wedi cadarnhau manylion ei dull o gymell gweithredwr y fasnachfaint a sicrhau bod cymaint o arian â phosibl yn cael ei ailfuddsoddi mewn gwasanaethau trên eto.
- 4.10 Mae natur y gwasanaethau a ddarperir gan fasnachfaint Cymru a'r Gororau (sy'n gymysgedd o wasanaethau gwledig, rhwydwaith cymudwyr yn ne-ddwyrain Cymru a nifer o wasanaethau rhyng-ddinesig), a'r tebygolrwydd y bydd angen cymorthdalau gwasanaethau yn y dyfodol yn golygu bod angen i Lywodraeth Cymru ddatblygu safbwynt clir ar y materion canlynol:
- a Faint o reolaeth sydd gan Lywodraeth Cymru dros y broses o bennu manylebau gwasanaethau a'u darparu. Fel arfer, cyfeirir at fasnachfreintiau y mae gan yr awdurdod gryn dipyn o reolaeth drostynt fel 'contractau rheoli' neu 'gonsesiynau', a chyfeirir at y rhai a reolir gan y gweithredwr, i raddau helaeth neu'n llwyr, fel 'masnachfreintiau masnachol.
 - b Ei dull o ddyrannu amrywiaeth o risgiau, megis dyrannu risgiau refeniw. Mewn masnachfaint fasnachol, mae'r atebolrwydd am y risg refeniw, i raddau helaeth neu'n llwyr, yn tueddu i fod yn nwylo'r gweithredwr sydd hefyd yn cael cyfle i gynyddu ei elw os gall gynyddu ei refeniw. Ond mewn contract rheoli yr awdurdod sy'n atebol am y risg refeniw i raddau helaeth neu'n llwyr. Mae'n rhaid i Lywodraeth Cymru hefyd benderfynu ar dull o ddyrannu risgiau, megis amrywiadau mewn costau tanwydd. Mewn masnachfaint fasnachol mae'r gweithredwr yn aml yn cynnwys risg amrywiadau mewn costau tanwydd wrth gyfrifo ei gostau gweithredu, ond mewn contract rheoli gall yr awdurdod fod yn atebol am risg amrywiadau mewn costau tanwydd i raddau helaeth neu'n llwyr.

³⁶ Mae Adran 25 o Ddeddf Rheilffyrdd 1993 yn atal 'gweithredwyr yn y sector cyhoeddus' rhag rhedeg masnachfaint reilffyrdd ym Mhrydain. Fodd bynnag, mae Deddf yr Alban (Diwygio) 2015-16, sy'n cael ei hystyried ar hyn o bryd gan Senedd y DU, yn cynnig y dylid datganioli'r pŵer i Lywodraeth yr Alban ganiatáu i weithredwyr yn y sector cyhoeddus wneud cais am fasnachfreintiau reilffyrdd a ariennir ac a ragnodir gan Weinidogion yr Alban. Mae Llywodraeth y DU wedi cytuno i ystyried a ddylid rhoi'r un pwerau i Gymru yn hyn o beth.

- 4.11 Fel rhan o'r broses o ddatblygu dull gwahanol o redeg gwasanaethau Cymru a'r Gororau, mae Llywodraeth Cymru wedi cyfarfod â Llywodraeth yr Alban er mwyn trafod ei dull o ddyfarnu masnachfaint ScotRail. Mae masnachfaint newydd ScotRail yn cynnwys cynghrair agos rhwng deiliad y fasnachfaint – sef Abellio³⁷ – a Network Rail fel perchennog a gweithredwr y seilwaith. Dywed Network Rail fod 'cynghrair agos' yn gynghrair lle mae Network Rail a chwmmi trêrn yn rhannu '... upside or downside risk against an agreed baseline for all and most of their activities'. Mewn 'cynghrair agos', dylai fod tîm rheoli integredig ac un Rheolwr Gyfarwyddwr sy'n atebol i'r ddau gwmni. Trafododd Llywodraeth Cymru fanteision posibl model cynghrair mewn sesiwn briffio a gynhaliodd gyda'r diwydiant rheilffyrdd ym mis Mehefin 2015.

Nod Llywodraeth Cymru yw gosod contract integredig ar gyfer Cymru a'r Gororau a'r Metro yn 2017 yr amcangyfrifir ei fod yn werth £3.5 biliwn, drwy broses deialog gystadleuol

- 4.12 Yn 2017, nod Llywodraeth Cymru yw gosod contract integredig ar gyfer Cymru a'r Gororau a'r Metro. Mae o'r farn y bydd cyfuno'r broses o gaffael y Metro â masnachfaint Cymru a'r Gororau yn newid ansawdd yn sylweddol, gan gynnwys amserau teithio cyflymach, gwasanaethau mwy dibynadwy a lleddfu problem gorlenwi.
- 4.13 Mae Llywodraeth Cymru wedi amcangyfrif bod y contract integredig yn werth £3.5 biliwn. Mae'r gwerth amcangyfrifedig yn adlewyrchu tybiaeth sy'n seiliedig ar fasnachfaint 15 mlynedd, er y caiff penderfyniad terfynol ynghylch hyd y fasnachfaint ei gwneud yn ystod y broses gaffael. Mae hyd y fasnachfaint yn golygu ei bod yn arbennig o bwysig bod Llywodraeth Cymru yn cael manyleb y contract yn iawn. Cydnabyddir yn eang bod y diffyg darpariaeth ar gyfer cynnydd yn nifer y teithwyr yn un o gyfyngiadau'r fasnachfaint bresennol³⁸.
- 4.14 Ym mis Tachwedd 2015, cyhoeddodd y Swyddfa Archwilio Genedlaethol ei hadolygiad o ymagwedd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU at fasnachfreinio rheilffyrdd ers methiant cystadleuaeth InterCity West Coast³⁹. Nododd yr adroddiad nifer o risgiau i sicrhau gwerth am arian yn y rhaglen fasnachfreinio, gan gynnwys y rhyngddibyniaethau heriol rhwng gwaith seilwaith mawr, cerbydau a masnachfreintiau. Mae Transport Scotland wedi ceisio rheoli'r rhyngddibyniaethau hyn drwy'r model 'cynghrair agos'. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn y dylai caffael contract integredig gynnig y cyfle i reoli rhyngddibyniaethau o'r fath yn well.
- 4.15 Mae Llywodraeth Cymru wedi dewis mabwysiadu proses deialog gystadleuol er mwyn caffael y contract integredig. Dylai'r broses deialog gystadleuol alluogi Llywodraeth Cymru i lunio ateb dichonadwy sy'n addas at y diben er mwyn cyflawni amcanion Llywodraeth Cymru yn hytrach na rhagnodi hyn ymlaen llaw⁴⁰.

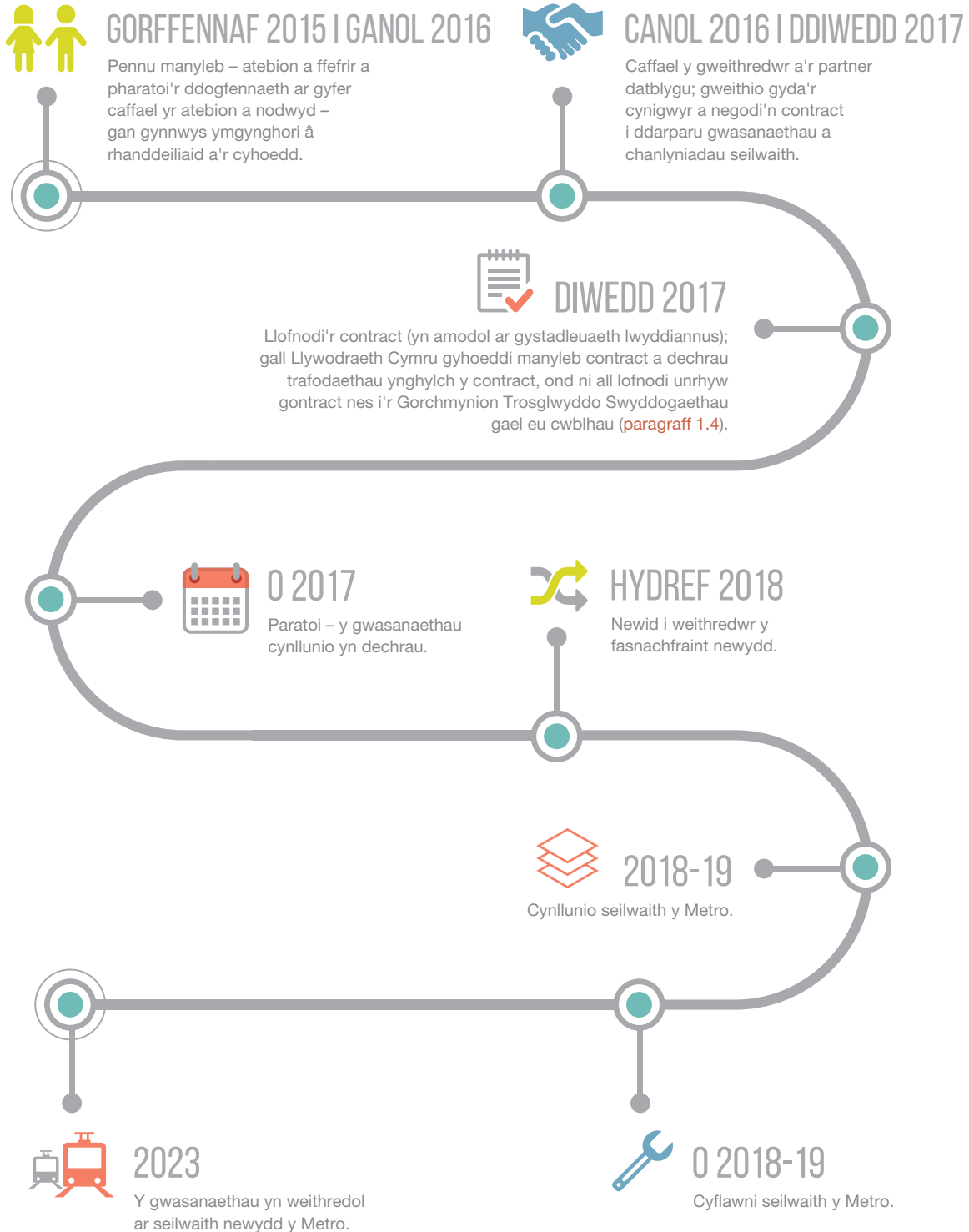
37 Ym mis Hydref 2014, dyfarnodd Llywodraeth yr Alban fasnachfaint ScotRail i Abellio, sy'n un o is-gwmnïau gweithredwr cenedlaethol yr Iseldiroedd. Bydd y contract yn para am o leiaf saith mlynedd o 1 Ebrill 2015 gydag opsiwn i ymestyn y tymor i 10 mlynedd drwy gydsyniad ar ôl pum mlynedd.

38 Am drafodaeth ynghylch cryfderau a gwendiau'r fasnachfaint bresennol a gaffaelwyd gan yr Adran Drafnidiaeth yn 2003, gweler, Pwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru, **Dyfodol Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau**, Rhagfyr 2013.

39 Swyddfa Archwilio Genedlaethol, **Reform of the rail franchising programme**, Tachwedd 2015.

40 Mae adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol ar **Buddsoddiad Llywodraeth Cymru yn Isadeiledd Band Eang y Genhedlaeth Nesaf**, a gyhoeddwyd ym mis Mai 2015, yn nodi bod Llywodraeth Cymru wedi mabwysiadu'r broses deialog gystadleuol er mwyn caffael ei chontract Cyflymu Cymru â BT.

4.16 Mae'r amserlen bresennol fel a ganlyn:



- 4.17 Yn flaenorol roedd Llywodraeth Cymru wedi rhagweld y byddai'n cwblhau'r cam pennu manyleb erbyn dechrau 2016. Fodd bynnag, mae wedi cymryd mwy o amser nag a amcangyfrifwyd yn wreiddiol i negodi trefniant i gyflawni ei dewis ddull gweithredu â'r Adran Drafndiaeth a Network Rail. Mae'r oedi hwn wedi effeithio ar y cam caffael y disgwylid yn wreiddiol y câi ei gwblhau erbyn diwedd 2016. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrthym fod amserlenni cynllunio cynnar yn rhai dangosol a'u bod yn darparu ar gyfer oedi. Mae Llywodraeth Cymru yn hyderus y bydd yr amserlen ddiwygiedig yn ei gwneud yn bosibl i'r fasnachfaint newydd ddechrau yn ystod hydref 2018 o hyd. Ym mis Mai 2016, penododd Trafnidiaeth Cymru gwmni ymgynghori Mott MacDonald i weithredu mewn rôl gynghori a darparu arbenigedd yn ystod y broses gaffael.
- 4.18 Mae Llywodraeth Cymru yn ymgysylltu â rhanddeiliaid allweddol i ddatblygu ei chynlluniau ar gyfer rhagnodi a chaffael y fasnachfaint a chyflawni ei phrosiectau seilwaith o dan Gam 2 y Metro. Cynhaliodd Llywodraeth Cymru nifer o ddigwyddiadau ymgynghori yn ystod 2015 ac, ym mis Ionawr 2016, cyhoeddodd ddogfen ymgynghori **Gosod y Trywydd ar gyfer Rheilffordd Cymru a'r Gororau**. Ymhlith y materion yr ymdriniodd yr ymgynghoriad â hwy mae: gwelliannau i orsafoedd; y gyfundrefn rheoli perfformiad yn y dyfodol ar gyfer masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau; priodoldeb gwasanaethau presennol Cymru a'r Gororau (er enghraifft, amllder gwasanaethau ar hyn o bryd) a systemau tocynnau (er enghraifft, barn pobl ar gael gwared ar y system tocynnau papur bresennol a rhoi system newydd yn ei lle).
- 4.19 Ym mis Mai 2016, cynhaliodd Trafnidiaeth Cymru, ar ran Llywodraeth Cymru, ddigwyddiad mewn perthynas â phroses gaffael Cymru a'r Gororau a'r Metro er mwyn rhoi manylion i ddarpar gynigwyr a'r gadwyn gyflenwi uniongyrchol (megis gweithgynhyrchwyr cerbydau, cwmnïau cerbydau a chontractwyr seilwaith mawr).
- 4.20 Bydd angen i Lywodraeth Cymru reoli cyfres o risgiau wth weithio gyda'r diwydiant i gyflawni'r contract integredig o fewn y terfynau amser gofynnol. Mewn datganiad dyddiedig 12 Gorffennaf 2016 i Gynulliad Cenedlaethol Cymru ar flaenoriaethau ar gyfer ei lywodraeth, cododd y Prif Weinidog y posibilrwydd, oherwydd canlyniad y refferendwm ar aelodaeth o'r Undeb Ewropeaidd, y gallai gymryd mwy o amser nag a ragwelwyd yn wreiddiol i gyflawni prosiect Metro De Cymru. Efallai y bydd ansicrwydd ynghylch terfynau amser yn effeithio ar lefel y diddordeb o fewn y diwydiant wrth gyflawni'r prosiect. Os na chaiff y broses gaffael ei chwblhau erbyn diwedd y fasnachfaint bresennol, yn yr achos hwn, o ran yr elfen fasnachfaint, gall Llywodraeth Cymru wneud Dyfarniad Uniongyrchol neu ymestyn y fasnachfaint bresennol.
- 4.21 Mae Trafnidiaeth Cymru wedi nodi ac asesu'r risgiau i gaffael masnachfaint integredig Cymru a'r Gororau a chaffael y Metro yn llwyddiannus. Cyflwynir adroddiadau ar y risgiau hyn i fwrdd y cwmni.

Nid yw Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU wedi cytuno ar rai o fanylion y setliad ariannol ar gyfer masnachfrait nesaf Cymru a'r Gororau eto

- 4.22 Ar 17 Medi 2015, dywedodd yr Adran Drafnidiaeth wrth y Pwyllgor Menter a Busnes ei bod wedi cytuno â Llywodraeth Cymru mai un o egwyddorion allweddol y setliad ariannol rhyngddi hi a Llywodraeth Cymru ar gyfer masnachfrait nesaf Cymru a'r Gororau oedd nad effeithid ar y bloc grant⁴¹. Mae nifer o oblygiadau a risgiau yn gysylltiedig â'r cytundeb hwn rhwng y ddwy lywodraeth.
- 4.23 Ni fydd y setliad ariannol yn y dyfodol yn cynnwys unrhyw arian ychwanegol i dalu costau'r gwasanaethau gwell, y mae Llywodraeth Cymru wedi'u hariannu hyd yma ([paragraff 2.5 ac Atodiad 3](#)). Er mwyn parhau i redeg y gwasanaethau ychwanegol o 2018, bydd Llywodraeth Cymru yn gorfod ariannu'r gwasanaethau hyn o hyd ar gost o tua £20 miliwn y flwyddyn (yn seiliedig ar y fasnachfrait bresennol). Dywedodd Llywodraeth Cymru wrthym ei bod yn disgwyl i'r gwasanaethau hyn gael eu darparu am lai o gost o dan y fasnachfrait newydd, am y byddant yn cael eu caffael yn gystadleuol ac yn elwa o gael eu hintegreiddio â gwasanaethau eraill, os bydd hynny'n digwydd.
- 4.24 Mae **Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010** yn nodi nifer o wasanaethau ychwanegol roedd Llywodraeth Cymru yn anelu at eu darparu ond nad yw wedi'u darparu eto. Un enghraifft o'r fath yw'r penderfyniad i gyflwyno gwasanaethau bob hanner awr ar adegau prysur rhwng Caerffili a Phontypridd, drwy Gaerdydd. Mae Llywodraeth Cymru wedi amcangyfrif mai cyfanswm costau'r dyheadau nas cyflawnwyd eto a nodir yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol yw tua £13 miliwn y flwyddyn.
- 4.25 Mae **Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015** yn ymrwymo Llywodraeth Cymru i adolygu ei chynigion ar gyfer gwella gwasanaethau. Mae'n anochel y bydd cyfyngiadau cyllidebol sy'n deillio o'r gostyngiadau parhaus mewn termau real yn y grant bloc a gaiff Llywodraeth Cymru gan Lywodraeth y DU, yn ystyriaeth mewn penderfyniadau ynghylch fforddiadwyedd a blaenoriaethu gwell gwasanaethau yn gyffredinol yn y tymor canolig.
- 4.26 Nid yw Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU wedi cytuno eto ar y graddau y bydd masnachfrait nesaf Cymru a'r Gororau yn cynnwys y gwasanaethau trawsffiniol mwy proffidiol, megis Caerdydd i Fanceinion, sy'n cymorthdalau'r gwasanaethau sy'n llai hyfyw yn ariannol ar hyn o bryd. Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi addo na fydd Llywodraeth Cymru ar ei hennill nac ar ei cholled o ganlyniad i unrhyw ymarfer ailfapio o 2018 ymlaen. Fodd bynnag, fel y cydnabu'r Adran Drafnidiaeth, yn ymarferol mae'n eithaf anodd nodi beth yn union y mae hyn yn ei olygu o ran pecyn ariannu terfynol.

⁴¹ Ymdriniodd y cytundeb hwn â nifer o faterion eraill, er enghraifft, yr Adran Drafnidiaeth yn cyfrannu £125 miliwn yn ôl prisiau 2014 at gostau'r gwaith o drydaneiddio Llinellau'r Cymoedd.

4.27 Hefyd, ym mis Hydref 2014, dywedodd Cyfarwyddwr Cyffredinol yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth ar y pryd wrth Bwyllgor Menter a Busnes y Cynulliad Cenedlaethol nad oedd yr arian a roddwyd i Lywodraeth Cymru, pan aeth yn gyfrifol am y fasnachfaint yn 2006, wedi'i fynegrifo. Dywedodd y bydd y methiant hwn wedi ychwanegu tua £60 miliwn i £70 miliwn at gost y fasnachfaint erbyn iddi ddod i ben yn 2018. Mae'r mater hwn yn destun pryder i Lywodraeth Cymru o hyd. Fodd bynnag, dywedodd swyddogion yr Adran Drafnidiaeth wrthym mai Llywodraeth Cymru sy'n gyfrifol am reoli'r risg ariannol hon fel rhan o'r broses o gaffael y fasnachfaint nesaf.

Penderfynir ar ddull Llywodraeth Cymru o reoli a chaffael cerbydau fel rhan o'r broses deialog gystadleuol ar gyfer caffael y fasnachfaint

4.28 Argymhellodd adroddiad Pwyllgor Menter a Busnes y Cynlluniad Cenedlaethol ar **Dyfodol Masnachfaint Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau**, a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2013, y dylai Llywodraeth Cymru 'datblygu a chyhoeddi strategaeth cerbydau fel mater o frys'. Derbyniodd Llywodraeth Cymru yr argymhelliad hwn mewn egwyddor, ond nododd hefyd yn ei hymateb i'r argymhelliad hwn a nifer o argymhellion eraill y Pwyllgor nad hi oedd yr awdurdod masnachfreinio bryd hynny.

4.29 Mae cerbydau yn fater penodol oherwydd rheoliadau, a elwir yn gyffredin yn 'Persons with Reduced Mobility Regulations', sy'n golygu bod yn rhaid i bob trên fod yn hygyrch erbyn 1 Ionawr 2020⁴². Fel rhan o'r broses deialog gystadleuol ar gyfer caffael y fasnachfaint, mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl i Trafnidiaeth Cymru nodi'r opsiwn mwyaf priodol, er enghraifft, rhentu gan gwmnïau gweithredu cerbydau neu berchenogaeth Llywodraeth Cymru, a sefydlu rhaglen gyflawni. Ni ellir gwneud penderfyniadau ynghylch cerbydau nes i Lywodraeth Cymru benderfynu ar yr ateb technegol i gyflawni prosiect Metro De Cymru, er enghraifft, rheilffordd ysgafn neu reilffordd drwm. O ganlyniad, mae risgiau penodol o ran yr amserau paratoi ar gyfer cyflenwi'r cerbydau gofynnol y bydd angen i Lywodraeth Cymru eu rheoli.

⁴² Mae Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Rheilffordd (System Reilffyrdd na ellir ei Rhyngweithredu) 2010 (RVAR 10) yn gymwys i drenau prif linell a adeiladwyd rhwng 1999 a 2009 a cherbydau rheilffordd nad ydynt yn rhai prif linell. Mae manyleb dechnegol ar gyfer rhyngweithredadwyedd ar gyfer pobl sy'n cael trafferth symud o gwmpas (PRM TSI) yn gymwys i drenau prif linell o 2010 ymlaen. Fodd bynnag, ym mis Ionawr 2020, bydd yn ofynnol i drenau a adeiladwyd cyn 1999 fod yn hygyrch hefyd. Y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd sy'n gyfrifol am orfodi RVAR 2010 a PRM TSI.

Atodiadau



Atodiad 1 - Dulliau

Cwmpas ein gwaith

Canolbwyntiodd ein harchwiliad ar b'un a yw Llywodraeth Cymru wedi rhoi trefniadau effeithiol ar waith er mwyn helpu i ddatblygu a darparu seilwaith a gwasanaethau rheilffordd yng Nghymru. Fel rhan o'n harchwiliad, rydym wedi nodi buddsoddiad y sector cyhoeddus mewn gwasanaethau trên a seilwaith y rheilffyrdd ers mis Ebrill 2011. Dewiswyd y dyddiad hwn fel y man cychwyn ar gyfer ein dadansoddiad oherwydd dyma pryd y dechreuodd Network Rail gofnodi data ar lefel Cymru. Cyn y dyddiad hwn, dim ond ar lefel y DU gyfan roedd data gwariant ar gael gan Network Rail.

Rydym hefyd wedi dadansoddi perfformiad y gwasanaethau a redir gan Trenau Arriva Cymru o dan fasnachfaint Cymru a'r Gororau a boddhad teithwyr â'r gwasanaethau hynny. Ers 2006, bu Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am reoli masnachfaint Cymru a'r Gororau o ddydd i ddydd a gall ddewis ariannu gwasanaethau sy'n ychwanegol at y fasnachfaint graidd. Fodd bynnag, nid oes gan Lywodraeth Cymru gyfrifoldebau a phwerau tebyg dros y masnachfreintiau a weithredir gan Virgin, First Great Western a CrossCountry y mae pob un ohonynt yn cynnwys llwybrau sy'n dod i mewn i Gymru.

Nid oedd yr astudiaeth hon yn archwiliad o weithrediadau ac effeithiolrwydd Network Rail. O fis Medi 2014, gan adlewyrchu rheolau adrodd newydd yr Undeb Ewropeaidd, aiddosbarthodd y Swyddfa Ystadegau Gwladol Network Rail yn gorff cyhoeddus, yn hytrach na chorfforaeth anariannol breifat. Ar ôl hynny, o dan Gytundeb Fframwaith Medi 2014 rhwng Network Rail a'r Adran Drafnidiaeth, daeth y Rheolwr ac Archwilydd Cyffredinol yn archwilydd penodedig i Network Rail gan gael y pwerau i gynnal astudiaethau gwerth am arian o dan Ddeddf Archwilio Cenedlaethol 1983 gan ystyried pa mor ddarbodus, effeithlon ac effeithiol y mae Network Rail wedi defnyddio ei adnoddau wrth gyflawni ei swyddogaethau.

Ym mis Hydref 2015, cyhoeddodd y Swyddfa Archwilio Genedlaethol femorandwm ar gyfer Pwyllgor Cyfrifon San Steffan. Mae'r memorandwm hwn yn ymdrin â'r canlynol: y prosesau ar gyfer pennu gwariant ar seilwaith y rheilffyrdd; maint a chwmpas rhaglen fuddsoddi bresennol Network Rail a sut mae'n wahanol i raglenni buddsoddi blaenorol; sut mae materion sy'n ymwneud â chyflawni'r rhaglen bresennol wedi dod yn hysbys ac ymateb Llywodraeth y DU i'r materion sy'n dod i'r amlwg⁴³.

Mae'r ffordd y mae Network Rail yn cyflawni ei raglen wella wedi'i hadolygu gan Syr Peter Henty a'r Fonesig Coletter Bowe. Mae agweddau eraill ar berfformiad Network Rail wedi'u hadolygu gan Nicola Shaw (**Blwch 6**).

⁴³ Swyddfa Archwilio Genedlaethol, **Planning and delivery of the 2014–2019 rail investment programme**, Hydref 2015.

Blwch 6 – Adolygiadau diweddar o Network Rail

Adolygiad Bowe o'r modd y cynlluniwyd rhaglen wella Network Rail, 2014 to 2019

Gofynnodd Llywodraeth y DU i'r Fonesig Colette Bowe, sef Cyfarwyddwr Anweithredol yr Adran Drafnidiaeth, i nodi'r canlynol:

- y rhesymau dros y cynnydd mewn costau yn erbyn amcangyfrifon cost ac oedi a achoswyd i brosiectau yn ystod Cyfnod Rheoli 5 (2015-2019), gan gynnwys edrych ar y ffordd yr ymdriniwyd â chynlluniau ar gam datblygu cynnar;
- y graddau y mae cynlluniau Network Rail yn cynnwys meithrin gallu a sgiliau yn y cwmni a'i gadwyn gyflenwi i gyflawni'r rhaglen;
- y gwersi i'w dysgu o fodolau cyflawni gwahanol ar gyfer gwelliannau i seilwaith y rheilffyrdd (er enghraifft, Rhaglen Thameslink); a hefyd
- y newidiadau i brosesau ac arfer a fydd yn gwella canlyniadau ar gyfer Cyfnod Rheoli 6 (2019-2024).

Cyhoeddwyd adroddiad y Fonesig Bowe ym mis Tachwedd 2015. Daeth ei hadolygiad i'r casgliad nad oedd unrhyw reswm penodol i esbonio'r costau cynyddol a'r nifer gynyddol o achosion o oedi, a fyddai'n atal problemau tebyg rhag codi yn ystod y cyfnod 2019-2024 pe câi ei ddatrys. Yn lle hynny, nododd nifer o resymau, gan gynnwys y canlynol:

- nid oedd prosesau cynllunio yn ddigonol i gyflawni prosiectau mor fawr ac mor gymhleth â'r rhai y bwriadwyd iddynt gael eu cyflawni yn ystod Cyfnod Rheoli 5, yn benodol i gyflawni rhaglen drydaneiddio ar raddfa nas gwelwyd yn flaenorol yn y DU;
- rolau a chyfrifoldebau aneglur rhwng yr Adran Drafnidiaeth, y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd a Network Rail;
- cwmpas a ddiffiniwyd yn wael a'r ffaith bod y cwmpas yn ehangu'n barhaus a arweiniodd at gostau cynyddol;
- strwythurau mewnol a chyfrifoldebau a oedd yn newid o fewn Network Rail, a guddiodd linellau atebolrwydd ac a amharodd ar y gwaith o reoli prosiectau a rhaglenni; a
- gwallau o ran costau cynnar, rhyngddibyniaethau nas rhagwelwyd a pheiriannau na wnaethant gyflawni yn ôl y disgwyl, a barodd oedi i'r rhaglen drydaneiddio.

Adolygiad Hendy o'r broses o ailgynllunio rhaglen fuddsoddi Network Rail

Gan adlewyrchu pryderon ynghylch oedi a gorwariant o fewn rhaglen pum mlynedd Network Rail o welliannau ledled y DU sy'n werth £11.8 biliwn, ar 15 Medi 2015, comisiynodd yr Ysgrifennydd Gwladol Syr Peter Hendy, a oedd newydd ei benodi'n Gadeirydd Network Rail ar y pryd, i 'ailgynllunio'r' rhaglen wella. Cylch gorchwyl adolygiad Hendy yw sicrhau y caiff gwelliannau eu hailgynllunio er mwyn sicrhau'r canlynol:

- gellir cyflawni'r gwaith arfaethedig gan ddefnyddio'r adnoddau sydd ar gael i Network Rail a'i gadwyn gyflenwi mewn unrhyw flwyddyn ariannol benodol;

- sicrheir y gwerth mwyaf posibl drwy ddod o hyd i'r dull cyflawni mwyaf effeithlon;
- caiff gwaith na ellir ei fforddio, neu na ellir ei gyflawni, rhwng 2014 a 2019 ei broffilio i'w gyflawni ar ôl 2019, tra'n aros i gyllid ddod ar gael;
- caiff gwaith ei flaenoriaethu gan roi sylw penodol i ryngwynebau â rhaglenni seilwaith eraill a'r angen i gyflawni'r ymrwymiadau gofynnol o ran buddiannau teithwyr a chludiant, y fasnachfaint a cherbydau;
- roedd disgwyl i Network Rail gyflawni dau brosiect seilwaith mawr yng Nghymru yn ystod Cyfnod Rheoli 5, sef: Trydaneiddio Prif Linell y Great Western (Paddington Llundain i Abertawe) a Thrydaneiddio Llinellau'r Cymoedd.

Cyhoeddwyd adolygiad Hendy ym mis Tachwedd 2015. Nododd yr adolygiad mai'r ddau brif reswm dros y problemau o ran costau a chyflawni oedd gwaith cynllunio a diffinio cwrpas annigonol mewn perthynas â rhai prosiectau ac amcangyfrifon cost gwael. Disgrifiodd yr adolygiad sut mae Network Rail a'r Adran Drafndiaeth wedi cydweithio i nodi arian ychwanegol er mwyn cyflawni rhaglen welliannau Network Rail (gwerthu asedau a benthyca mwy). Fodd bynnag, er bod y dull hwn o weithredu yn ddigon i ariannu'r rhan fwyaf o brosiectau gwella y bwriedir iddynt gael eu cyflawni yn ystod Cyfnod Rheoli 5, nid yw'n ddigonol i ariannu pob prosiect ac mae sawl un wedi'i nodi i'w gwblhau yn ystod Cyfnod Rheoli 6.

Fel rhan o'i adolygiad cyffredinol o raglen wella Network Rail, ailasesodd ac ailgynlluniodd adolygiad Hendy raglen drydaneiddio Prif Linell y Great Western sy'n cynnwys trydaneiddio'r llinell o Paddington Llundain i Abertawe. O dan y rhaglen newydd, bwriedir cwblhau'r gwaith o drydaneiddio'r llinell i Gaerdydd yn ystod Cyfnod Rheoli 5 o hyd yr amcangyfrifir y bydd yn costio cyfanswm o £2.8 biliwn (yn ôl prisiau 2012-13), er bod cerrig milltir costau a chyflawni yn destun adolygiad terfynol o hyd pan gyhoeddwyd adolygiad Hendy. Fodd bynnag, disgwylir i'r gwaith o drydaneiddio'r llinell y tu hwnt i Gaerdydd i Abertawe bellach gael ei gwblhau yn ystod Cam Rheoli 6.

Adolygiad Shaw o ffurf Network Rail a'r ffordd y caiff ei ariannu yn y dyfodol

Ar 8 Gorffennaf 2015, cyhoeddodd Llywodraeth y DU ei bod wedi gofyn i Nicola Shaw, sef Prif Weithredwr High Speed 1, ddatblygu argymhellion ar gyfer ffurf Network Rail a'r ffordd y caiff ei ariannu yn y tymor hwy. Ym mis Tachwedd 2015, cyhoeddodd Ms Shaw 'ddogfen gwmpasu' a oedd yn cynnwys y canlynol: ei dull o gynnal yr adolygiad; rhai materion cefndirol, megis y ffordd y mae Network Rail yn gweithredu ac yn cael ei ariannu, a nododd rai o'r materion gweithredu a gâi eu hystyried ymhellach yn ei hadroddiad terfynol.

Nododd yr adroddiad terfynol bedair prif broblem o ran y ffordd y caiff gwasanaethau seilwaith eu darparu gan Network Rail a gwnaeth saith argymhelliad i fynd i'r afael â'r problemau hyn.

Ffynonellau: Yr Adran Drafndiaeth, **Report of the Bowe Review into the planning of Network Rail's Enhancements Programme 2014-2019**, Tachwedd 2015; Network Rail, **Report from Sir Peter Hendy to the Secretary of State for Transport on the replanning of Network Rail's Investment Programme**, Tachwedd 2015; Yr Adran Drafndiaeth, **The future shape and financing of Network Rail**, Mawrth 2016.

Adolygiad o lenyddiaeth, data ac ystadegau

Rydym wedi adolygu ystod eang o ddogfennau a data, gan gynnwys:

- a Dogfennau polisi Llywodraeth Cymru; gan gynnwys **Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 a Chynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015**.
- b Datganiadau Gweinidogol Llywodraeth Cymru ynghylch gwasanaethau trên ac ymatebion i adroddiadau Cynulliad Cenedlaethol Cymru ar wasanaethau trên.
- c Data cyhoeddedig Llywodraeth Cymru, gan gynnwys y rhai a ddefnyddir i fonitro'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol.
- ch Data ariannol Llywodraeth Cymru, gan gynnwys gwariant ar y fasnachfrait bresennol, gwasanaethau ychwanegol, gwelliannau i seilwaith a gwariant rhagweledig ar brosiectau rheilffyrdd.
- d Data gan y Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd ar niferoedd teithwyr, y Mesur Perfformiad Cyhoeddus a chymorthdaliadau i gwmnïau trên ers 2011.
- dd Data gan Transport Focus [Passenger Focus gynt] ar arolygon teithwyr rheilffordd cenedlaethol ers 2011.
- e Data gan yr Adran Drafnidiaeth ynglŷn â Chyllid Mynediad i Bawb yng Nghymru.
- f Data Network Rail ar wariant ar reilffyrdd yng Nghymru ers 2011.
- ff Adolygiadau archwilio, adroddiadau craffu a phapurau ymchwil eraill, gan gynnwys:
 - Pwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru, **Dyfodol Masnachfrait Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau**, Rhagfyr 2013.
 - Pwyllgor Menter a Busnes Cynulliad Cenedlaethol Cymru, **Blaenoriaethau ar gyfer Buddsoddi yn Seilwaith Rheilffyrdd Cymru yn y Dyfodol**, Mawrth 2016.
 - Gwasanaeth Ymchwil Cynulliad Cenedlaethol Cymru:
 - **Quick Guide to the Operation of the railways in Wales**, Mai 2011;
 - **Cynllunio Seilwaith y Rheilffyrdd yng Nghymru – hysbysiad hwylus**, Gorffennaf 2016;
 - **Masnachfrait Rheilffyrdd Cymru**, Gorffennaf 2016.
 - Adolygiadau Gwasanaethau Archwilio Mewnol Llywodraeth Cymru o Gontract y Fasnachfrait Rheilffyrdd a'r Contract Cyfalaf Rheilffyrdd a gynhaliwyd yn 2014.
 - **Adolygiad o Effeithlonrwydd Gwasanaethau Trên** a gynhaliwyd gan Arup ar ran Llywodraeth Cymru yn 2013.

- Swyddfa Archwilio Genedlaethol:
 - **Lessons from cancelling the InterCity West Coast franchise competition**, Rhagfyr 2012;
 - **Lessons from major rail infrastructure programmes**, Hydref 2014;
 - **A short guide to Network Rail**, Gorffennaf 2015;
 - **Planning and delivery of the 2014-2019 rail investment programme**, Medi 2015; a
 - **Reform of the rail franchising programme**, Tachwedd 2015.
- Credo Business Consulting LLP ar y cyd â'r Ymgyrch dros Drafnidiaeth Well, **The Effectiveness of the Rail Network Across Great Britain – a comparative analysis**, Rhagfyr 2013.

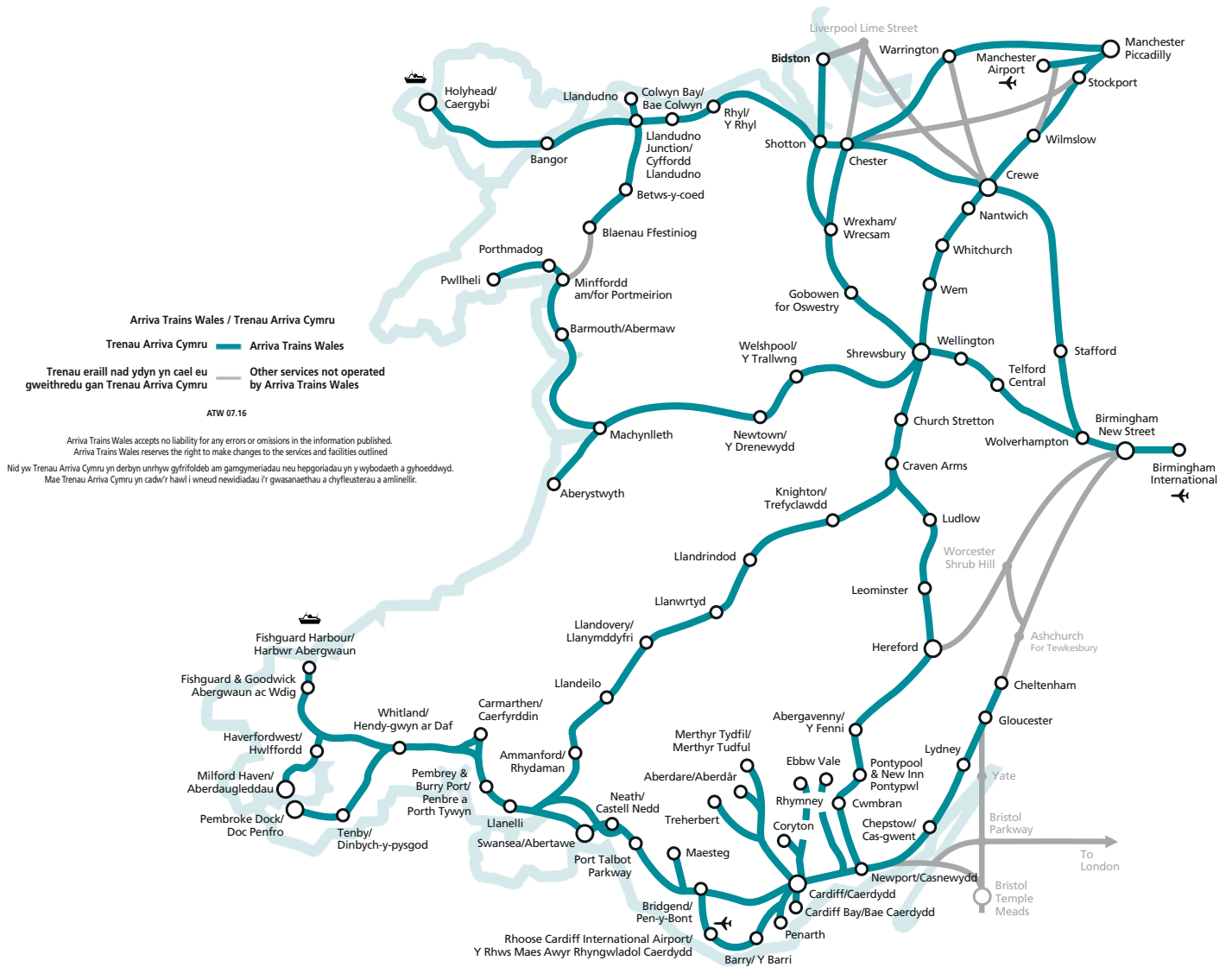
Cyfweliadau â Llywodraeth Cymru, Network Rail, Trenau Arriva Cymru a sefydliadau eraill

Cyfwelwyd ag amrywiaeth o swyddogion o fewn Llywodraeth Cymru a oedd â chyfrifoldebau am y canlynol: datblygu polisi rheilffyrdd; goruchwyllo'r ffordd y mae Trenau Arriva Cymru yn gweithredu masnachfaint bresennol Cymru a'r Gororau ac arwain y broses o bennu manyleb y fasnachfaint nesaf a'i chaffael; cynllunio prosiectau cyfalaf rheilffyrdd a rheoli'r gwaith o'u cyflawni a monitro a gwerthuso effeithiau buddsoddiad Llywodraeth Cymru yn y system rheilffyrdd. Cyfwelwyd â swyddogion yn yr Adran Drafnidiaeth a'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd hefyd.

Siaradwyd â swyddogion allweddol yn Network Rail yng Nghymru yn ogystal â swyddogion allweddol yn Trenau Arriva Cymru. At hynny, cyfwelwyd â chynrychiolwyr Transport Focus yng Nghymru ac Anabledd Cymru.

Hefyd, arsylwyd un o gyfarfodydd Network Rail/Bwrdd Rheoli Rhaglen Llywodraeth Cymru.

Atodiad 2 - Map o lwybrau masnachfraint Cymru a'r Gororau



Ffynhonnell: Trenau Arriva Cymru

Atodiad 3 - Buddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwell gwasanaethau rhwng 2011-12 a 2015-16

Gwelliant i'r gwasanaeth	Dyddiad dechrau	Manylion	Cyfanswm y Gost rhwng 2011-12 a 2015-16 (£ miliwn)
Atgyfnerthu Llinellau'r Cymoedd	2007	Darparu trenau hwy ar wasanaethau cymudo allweddol yn y bore ac yn y prynhawn ar rwydwaith Llinellau'r Cymoedd er mwyn darparu ar gyfer y cynnydd yn nifer y teithwyr/lleddfu problem gorlenwi.	34.397
Gwasanaethau llinell Cwm Ebwy ¹	2008	Cyflwyno gwasanaethau bob awr, ar ôl ailagor y llinell i wasanaethau i deithwyr.	21.733
Y prif wasanaeth cyflym rhwng y Gogledd a'r De	2008	Gwasanaeth dychwelyd cyflym yn ystod yr wythnos rhwng Caerdybi a Chaerdydd.	14.695
Atgyfnerthu llinell y Cambrian	2007	Ariannu cerbydau ychwanegol er mwyn darparu ar gyfer y cynnydd yn nifer y teithwyr/lleddfu problem gorlenwi ar wasanaethau rhwng Aberystwyth a Birmingham.	9.733
Gwasanaeth bob dwy awr rhwng Caerdydd a Chaerdybi	2004	Cyflwyno gwasanaethau ychwanegol i greu amserlen â gwasanaethau uniongyrchol bob dwy awr rhwng Caerdybi a Chaerdydd.	4.957
Gwasanaeth bob hanner awr Merthyr Tudful	2009	Cynyddu amlder gwasanaethau rhwng Merthyr Tudful a Chaerdydd yn ystod y dydd o wasanaeth bob awr i wasanaeth bob hanner awr.	6.739
Gwasanaethau Abergwaun	2011	Darparu pum gwasanaeth dychwelyd ychwanegol y dydd i Harbwr Abergwaun.	6.447
Bro Morgannwg	2005	Cyflwyno gwasanaethau bob awr, ar ôl ailagor y llinell i wasanaethau i deithwyr.	6.726
Gwasanaeth ar y Sul rhwng Wrecsam a Bidston a gwaith atgyfnerthu	2006	Ariannu'r gwaith o ddarparu chwe gwasanaeth dychwelyd ynghyd â darparu trenau hwy ar bob gwasanaeth.	3.434
Gwasanaeth ar y Sul Calon Cymru	2004	Darparu ail wasanaeth (i bob cyfeiriad) bob dydd Sul i ddarparu ar gyfer teithiau dwyffordd.	0.241
Cyfanswm			109.102

Noder

¹ Rhwng 2011-12 a 2015-16, o dan drefniant rhannu elw â Trenau Arriva Cymru, cafodd Llywodraeth Cymru incwm o £6 miliwn o linell Cwm Ebwy. Rydym wedi cyflwyno cost lawn gwasanaethau gwell uchod heb ddebydu'r incwm hwn. Amcangyfrifir mai cyfanswm yr incwm o dan y trefniant rhannu elw hyd at ddiwedd y fasnachfaint yn 2018 yw £12 miliwn. Amcangyfrifir mai cyfanswm cost darparu gwasanaethau ar linell Cwm Ebwy hyd at ddiwedd y fasnachfaint yn 2018 yw £41 miliwn.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Atodiad 4 - Prosiectau seilwaith rheilffyrdd a gwblhawyd yn ddiweddar ac sy'n mynd rhagddynt a ariannwyd yn rhannol gan Lywodraeth Cymru

Mae Ffigurau 13 a 14 yn nodi'r prosiectau seilwaith rheilffyrdd a gwblhawyd yn ddiweddar ac sy'n mynd rhagddynt sy'n cynnwys elfen o arian Llywodraeth Cymru. Nid yw'r naill dabl na'r llall yn cynnwys prosiectau yng Nghymru a ariannwyd gan Lywodraeth y DU drwy Network Rail, ond nad oeddent yn cynnwys cyfraniad gan Lywodraeth Cymru. Er enghraifft, elfennau o brosiect Adnewyddu Signalau yn Ardal De Cymru (Astudiaeth Achos 3 ar dudalen 36), sydd ei hun yn rhan o raglen ehangach i adnewyddu signalau yn ardal De Cymru, nas ariannwyd gan Lywodraeth Cymru.

Ffigur 13 – Prosiectau seilwaith rheilffyrdd a gwblhawyd yng Nghymru ac a ariannwyd yn rhannol gan Lywodraeth Cymru, rhwng mis Ionawr 2011 a mis Mai 2016

Prosiect	Ffynonellau cyllid (£ miliwn)				
	Llywodraeth Cymru	Undeb Ewropeaidd	Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU	Network Rail	Cyfanswm y gost
Moderneiddio Gorsaf Tre-gŵyr ac ailddyblu'r ¹ llinell rhwng Tre-gŵyr a Chasllwchwr (cwblhawyd 2013) ²	14.4	13			27.4
Gorsaf newydd Eneu'r-glyn, llinell Cwm Rhymni (cwblhawyd 2013)	2.7	2.8			5.5
Moderneiddio gorsaf y Stryd Fawr, Abertawe (cwblhawyd 2012)	3.5		1.7	2.8	8
Moderneiddio gorsaf Casnewydd (cwblhawyd 2011)	7.7			20.2	27.9
Gwella Cyffordd Gaer (cwblhawyd 2011)	2.9				2.9
Cyfleuster parcio a theithio gorsafoedd Cwm Rhymni (cwblhawyd 2011)	3.6	3.1			6.7

Ffynonellau cyllid (£ miliwn)

Prosiect	Llywodraeth Cymru	Undeb Ewropeaidd	Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU	Network Rail	Cyfanswm y gost
Gorsaf newydd a chyfleuster parcio a theithio Pye Corner (cwblhawyd 2014)	1.3		2.1		3.4
Adfer platform bae yng ngorsaf Pontypridd er mwyn darparu ar gyfer gwasanaethau ychwanegol, o bosibl (cwblhawyd 2014)	2.6	3.3			5.9 ³
Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd ⁴ :	6.1	2.8			8.9
• Gorsaf Caerffili –adfer platform bae er mwyn darparu ar gyfer gwasanaethau ychwanegol, o bosibl (cwblhawyd 2013)	2	2.8			4.8
• Cyfleuster troi'n ôl y Barri - adfer platform bae a signalau er mwyn darparu ar gyfer gwasanaethau ychwanegol, o bosibl, a phont droed newydd (cwblhawyd 2014)	4.1				4.1

Ffynonellau cyllid (£ miliwn)

Prosiect	Llywodraeth Cymru	Undeb Ewropeaidd	Adran Drafndiaeth Llywodraeth y DU	Network Rail	Cyfanswm y gost
Rhaglen Gwella Gorsafoedd Cymru	7.6	21.4		3.8	36.2
• Aberystwyth	1.4	1.5		0.1	3
• Twmpathau	0.2	1.5			1.7
• Llandudno		2.0		3.0	6.6 ⁵
• Pontypridd	1.2	3.8		0.2	5.6 ⁶
• Y Rhyl	0.6	1.0		0.5	2.1
• Ystrad Mynach	0.7	0.9			1.6
• Harbwr Porthmadog		0.6			1.0 ⁷
• Rhaglen mynediad i orsafoedd SWWITCH ⁸		0.9			0.9
• Caerfyrddin	0.1				0.4 ⁹
• System Wybodaeth i Gwsmeriaid/ Cysgodfannau	0.4				0.4
• Gorsaf Parkway Port Talbot	3	9.2			12.9 ¹⁰

(cwblhawyd pob un erbyn mis Mai 2016)

Ffynonellau cyllid (£ miliwn)

Prosiect	Llywodraeth Cymru	Undeb Ewropeaidd	Adran Drafndiaeth Llywodraeth y DU	Network Rail	Cyfanswm y gost
Rhaglen Mynediad i Bawb (cael gwared â phontydd troed a gosod lifftiau a rampiau yn eu lle)	1.82		2		3.82
• Ystrad Mynach	0.88		1		1.88
• Y Waun	0.94		1		1.94
(cwblhawyd y naill erbyn mis Gorffennaf 2015 a'r llall erbyn mis Hydref 2015)					
Cyfansymiau	54.22	46.4	5.8	26.8	136.6

Nodiadau

- Rheilffordd ddeudrac lle mae un trac yn rhedeg i bob cyfeiriad fel arfer, o gymharu â rheilffordd untrac lle mae trenau sy'n rhedeg i'r ddau gyfeiriad yn rhannu'r un trac.
- Ochr yn ochr â'r prosiect hwn a arweiniwyd gan Lywodraeth Cymru, adeiladodd Network Rail bont newydd yn lle Pont Reilffordd Casllwchr y gallai'r trac dwbl newydd redeg drosti. Costiodd y cynllun hwn £20.3 miliwn iddo.
- Nid yw'n cynnwys costau annisgwyl o £0.23 miliwn a dalwyd o 'Gronfa Risg y Diwydiant Rheilffyrdd' Network Rail (gweler paragraff 1.35).
- Fel rhan o gynllun Adnewyddu Signalau yn Ardal Caerdydd mae Llywodraeth Cymru hefyd yn ariannu gwelliannau yn Nhir Phil ond nid yw'r gwaith hwn wedi'i gwblhau'n llawn eto (gweler Ffigur 14).
- Cafodd cynllun gwella gorsaf Llandudno gyllid gan gynllun Taith (£1.4 miliwn) a'r Ymddiriedolaeth Treftadaeth Rheilffyrdd (£0.15 miliwn) hefyd.
- Mae'n cynnwys buddsoddiad Trenau Arriva Cymru gwerth £0.4 miliwn.
- Mae'n cynnwys £0.4 miliwn o arian cyfatebol gan Ymddiriedolaeth Rheilffordd Ffestiniog.
- Rhaglen o fân waith i wella mynediad i nifer o orsafoedd yn ardal SWWITCH (Sir Benfro, Abertawe, Castell-nedd Port Talbot a Sir Gaerfyrddin). Cydgysylltodd Cyngor Dinas a Sir Abertawe y gwaith o gyflawni'r cynllun ar ran Llywodraeth Cymru.
- Mae'n cynnwys buddsoddiad gwerth £0.27 miliwn gan awdurdodau lleol a buddsoddiad gwerth £0.09 miliwn gan Trenau Arriva Cymru.
- Mae'r cyfanswm yn cynnwys cyfraniad o £0.7 miliwn gan Gyngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Ffigur 14 – Prosiectau seilwaith rheilffyrdd sy'n mynd rhagddynt yng Nghymru a ariannwyd yn rhannol gan Lywodraeth Cymru, ym mis Mai 2016¹

Cynllun	Cost ddangosol £ miliwn	Dyddiad cwblhau tybiedig
Lleihau amserau teithio/gwella capasiti ar y llwybr rhwng De a Gogledd Cymru (ailddyblu rhan o'r llinell sengl rhwng Wrecsam a Chaer, signalau a gwella pedair croesfan wastad).	49	Gwaith ffisegol erbyn mis Mawrth 2017, wedi'i gomisiynu erbyn mis Rhagfyr 2017.
Gorsaf newydd yn Nhref Glynebwy ac ymestyn y llinell o orsaf Parkway, Glynebwy, gan gynnwys gwella cyflymder y llinell.	11.5	Yr orsaf/estyniad yn weithredol erbyn mis Mai 2015, y dyddiad cwblhau ar gyfer gwelliannau i gyflymder y llinell i'w gytuno.
Cynllunio prosiect gwella amlder cangen leol Maesteg fel y bydd modd darparu gwasanaeth bob hanner awr i Gaerdydd ac oddi yno, o bosibl (gwasanaeth bob awr ar hyn o bryd).	0.9	Erbyn mis Ebrill 2017.
Llinell Cwm Rhymini – dolen basio a phlatform a signalau newydd yn Nhir Phil fel y bydd modd darparu gwasanaeth bob hanner awr rhwng Bargod a Chaerffili, o bosibl (gwasanaeth bob awr ar hyn o bryd).	7.7 (Llywodraeth Cymru ac arian yr Undeb Ewropeaidd)	Wedi'i gwblhau, ac eithrio mân waith ar y plattform yng ngorsaf Tir Phil a gafodd ei oedi ac y disgwylir iddo gael ei gwblhau ym mis Rhagfyr 2016.
Cynllun Gwella Amlder Glynebwy (ailddyblu'r llinell rhwng Crosskeys ac Aber-big ynghyd â phlatformau ychwanegol yn Llanhilledd a Threcelyn fel y gellir darparu gwasanaethau ychwanegol).	39 (Llywodraeth Cymru ac arian yr Undeb Ewropeaidd)	Dyddiad cwblhau 2017-18.
Prosiectau Mynediad i Bawb – y Barri, Trefforest, Ffynnon Taf, Llanelli, Cathays, Treherbert.	16 (Llywodraeth Cymru ynghyd ag arian gan yr Adran Drafndiaeth)	Cynllunio 2015, cyflawni 2016-17.
Prosiectau Mynediad i Bawb – y Fflint, Pengam, Tregatwg - cynllunio yn unig. ²	0.5	Cynllunio 2015, cyflawni erbyn mis Ebrill 2019, yn amodol ar gael arian gan yr Adran Drafndiaeth.
Cyfleuster parcio a theithio'r Porth.	1.8	Disgwylir iddo gael ei gwblhau erbyn mis Gorffennaf 2016.

Cynllun	Cost ddangosol £ miliwn	Dyddiad cwblhau tybiedig
Rhaglen Gwella Gorsafoedd y Metro - pob gorsaf rhwng Cathays a Merthyr Tudful.	13.7	Dyddiad cwblhau 2016-17.
Rhaglen cau croesfan wastad Talerddig (Llinell y Cambrian).	7.5 (Llywodraeth Cymru ynghyd ag arian gan yr Adran Drafnidiaeth)	Dyddiad cwblhau 2016-17.
Prosiectau Mynediad i Bawb - Codi pont droed hygyrch newydd yn lle'r un bresennol yng ngorsafoedd Radur, Llandaf a Machynlleth.	7.6 (Llywodraeth Cymru a'r Adran Drafnidiaeth)	Disgwylir iddo gael ei gwblhau ym mis Gorffennaf 2016.
Cynllun ar gyfer yr orsaf newydd yn Bow Street, ger Aberystwyth.	0.25	Disgwylir iddo gael ei gwblhau ym mis Mehefin 2016.
Cynllun ar gyfer gwelliannau i seilwaith yng Ngogledd Cymru	0.4	I'w gwblhau ym mis Ebrill 2017.
Cyfanswm y prosiectau cyfredol	155.85	

Nodiadau

- 1 Nid yw'r dadansoddiad hwn yn cynnwys prosiectau y mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwmo iddynt ond nad ydynt wedi dechrau'n llawn, megis trydaneiddio Llinellau'r Cymoedd.
- 2 Mae Llywodraeth Cymru yn ariannu'r gwaith dylunio ar gyfer gwelliannau i fynediad yn y gorsafoedd hyn. Fodd bynnag, nid yw wedi cadarnhau eto a fydd y gorsafoedd hyn yn cael arian Mynediad i Bawb.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Wales Audit Office

24 Cathedral Road

Cardiff CF11 9LJ

Tel: 029 2032 0500

Fax: 029 2032 0600

Textphone: 029 2032 0660

E-mail: info@audit.wales

Website: www.audit.wales

Swyddfa Archwilio Cymru

24 Heol y Gadeirlan

Caerdydd CF11 9LJ

Ffôn: 029 2032 0500

Ffacs: 029 2032 0600

Ffôn Testun: 029 2032 0660

E-bost: post@archwilio.cymru

Gwefan: www.archwilio.cymru