# DATGANIAD YSGRIFENEDIG

# GAN

# LYWODRAETH CYMRU

|  |  |
| --- | --- |
| **TEITL**  | **RHEILFFORDD GOGLEDD CYMRU**  |
| **DYDDIAD**  | **Mawrth 2016** |
| **GAN**  | **Edwina Hart MBE CStJ AC, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth** |

Yn ystod cyfarfod llawn, rwyf wedi gwneud nifer o ymrwymiadau i roi'r wybodaeth ddiweddaraf am faterion yn ymwneud â rheilffyrdd Gogledd Cymru.

Ein prif nod yw creu rhwydwaith trafnidiaeth integredig dibynadwy, effeithlon ac o safon ledled Cymru, sy'n cyflawni ein hamcanion lles ac sy’n cysylltu pobl, cymunedau a busnesau â swyddi, cyfleusterau a gwasanaethau.

Rydym yn parhau i alw ar Lywodraeth y DU i ddatganoli’r cyfrifoldeb am ariannu seilwaith rheilffyrdd a chyfeiriad Network Rail i Weinidogion Cymru, er mwyn i ni allu achub ar y cyfleoedd y gall rhwydwaith rheilffyrdd modern eu cynnig i Gymru.

Ein prif flaenoriaethau ar gyfer rheilffyrdd y Gogledd yw eu trydaneiddio a'u moderneiddio'n ehangach, a hynny fel rhan o system integredig sy'n cysylltu'r rhanbarth â gweddill y wlad, dros y ffin â Lloegr a'r tu hwnt, gan ein galluogi i achub ar y cyfleoedd economaidd sy'n codi ar y ddwy ochr i'r ffin.

Yn dilyn yr Uwch-gynhadledd Rheilffyrdd lwyddiannus ym mis Tachwedd, mae trefniadau cydweithio wedi'u sefydlu rhwng Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru, Cynghrair Mersi a'r Ddyfrdwy, a Phartneriaeth Menter Leol Warrington. Mae'r cyrff wedi sefydlu Grŵp Gorchwyl, a'r flaenoriaeth gyntaf yw nodi eu gofynion o ran gwella gwasanaethau a seilwaith rheilffyrdd, ac ystyried ffyrdd o sicrhau buddsoddiadau. Rydym yn cefnogi'r grŵp gorchwyl hwn yn llawn, ac yn datblygu Achos Busnes Amlinellol Strategol ar gyfer trydaneiddio Prif Linell Reilffordd Arfordir y Gogledd gyda'r partneriaid, yr wyf yn bwriadu ei gyflwyno i'r Adran Drafnidiaeth yn fuan.

Rydym hefyd yn gweithio gyda Merseytravel i ailagor llinell reilffordd Halton Curve, a fyddai'n gwella cysylltiadau rhwng Lerpwl a Gogledd Cymru, trwy Faes Awyr Lerpwl a Chaer, ac i ystyried yr achos busnes dros gynyddu nifer y gwasanaethau ar y llinell rhwng Wrecsam a Bidston, a dichonoldeb gwneud hynny, yr ystyrir ei gynnwys ym masnachfraint nesaf Cymru a'r Gororau.

Er bod seilwaith rheilffyrdd yn parhau i fod yn fater a gadwyd yn ôl, rydym yn defnyddio ein pwerau o dan Ddeddf Rheilffyrdd 2005 i roi cymorth ariannol i wella'r ased sy'n bodoli eisoes yng Nghymru, er mwyn cyflawni'r gwelliannau i'r gwasanaeth y mae angen i'r rhwydwaith eu gweld. Fodd bynnag, o dan y fframwaith presennol, mae cyflawni'r prif welliannau yn parhau i fod y tu hwnt i'n rheolaeth uniongyrchol, ac mae hynny'n llesteirio ein gallu i gyflawni newid graddol i ansawdd gwasanaethau ledled Cymru.

Yn y Gogledd, yn 2013, cytunodd Llywodraeth Cymru i ddarparu £44 miliwn o gyllid i Brosiect Lleihau'r Amser Teithio rhwng Gogledd a De Cymru, gyda'r gobaith y byddai'n cael ei gwblhau gan Network Rail ym mis Chwefror 2015. Mae'r prosiect wedi wynebu nifer o rwystrau, a hynny oherwydd methiant Network Rail i gynllunio, sydd wedi arwain at oedi'r prosiect, lleihau ei gwmpas, a chynyddu'r gost o'i gyflawni.

Mae risgiau sylweddol i'r prosiect yn parhau i ddod i'r amlwg yn hwyr yn y broses, fel problemau gyda'r trac rhwng Rosset a Saltney, a'r angen i uwchraddio'r groesfan reilffordd yn Broad Oak. Mae hyd at 2 filltir o linell reilffordd rhwng yr Amwythig a Gobowen wedi'u hepgor o'r prosiect gan Network Rail oherwydd yr oedi o ran nodi pont nad yw'n addas ar gyfer y cyflymderau llinell uchel a fwriedir. Hefyd, mae Network Rail bellach wedi penderfynu na ellir cyflawni'r cyflymderau llinell uchel a fwriedir yng nghanol y llinell oherwydd dwy groesfan reilffordd sy'n bodoli eisoes. Nid yw'r lleihad yng nghwmpas y prosiect, yr oedi o ran ei gyflawni na'r cynnydd yn y gost o wneud hynny, yn dderbyniol, ac rwyf wedi ysgrifennu at Syr Peter Hendy i fynegi fy mhryderon, oherwydd mae'n debygol y bydd buddiannau ychwanegol y cynllun, ar ôl i'r prosiect gael ei gwblhau yn yr haf, yn llai na'r disgwyl.

Mae fy Swyddogion yn adolygu cyfleoedd pellach i adfer rhai o’r buddiannau coll potensial hyn, ac maent hefyd yn adolygu cynigion eraill gan Network Rail yn y maes hwn yn fwy cyffredinol. Mae ein canfyddiadau cychwynnol yn awgrymu bod Network Rail yn dal i lunio cynlluniau annigonol ar gyfer Gogledd Cymru, ac rwy'n parhau i bwyso arno i wella seilwaith rheilffyrdd yng Nghymru mewn modd amserol a chosteffeithiol. Rwyf hefyd wedi gofyn i Lywodraeth y DU am sicrwydd y bydd Network Rail yn gweithio gyda Llywodraeth Cymru i'n helpu i gyflawni ein prif weithgarwch gwella.

Mae profiad Prosiect Lleihau'r Amser Teithio rhwng Gogledd a De Cymru yn ceisio amlygu'r angen i ddatganoli'r maes hwn ymhellach, ac rydym yn parhau i gyflwyno achos dros ddatganoli'r broses o ariannu seilwaith rheilffyrdd a chyfeiriad Network Rail i Weinidogion Cymru, fel sy'n digwydd yn yr Alban.