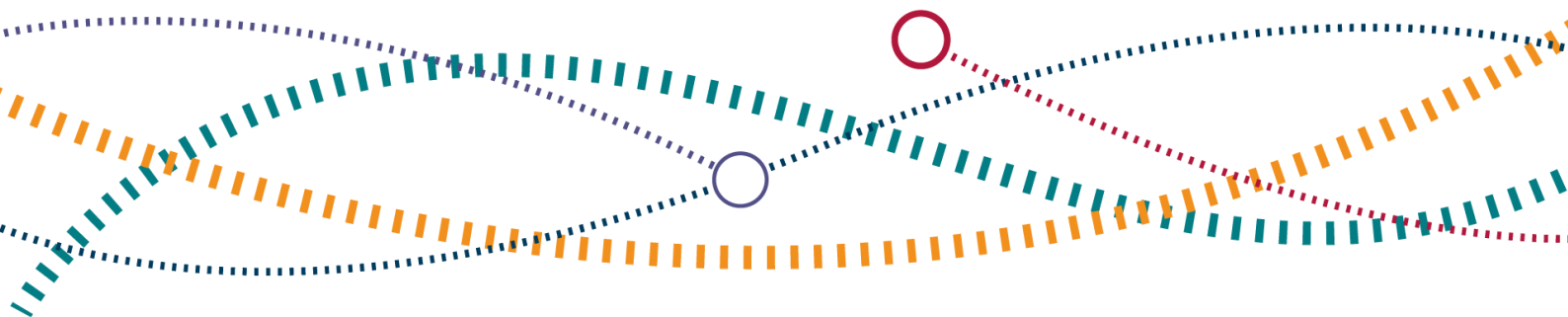




Biodiversity and Resilience of Ecosystems Duty – plan and report 2022

**Report under Environment (Wales) Act 2016 Part 1
– Section 6**

17 November 2022



ORR plan and report 2022

Introduction

1. The Environment (Wales) Act 2016 introduced an enhanced biodiversity and resilience of ecosystems duty (the Section 6 duty) for public authorities in the exercise of functions in relation to Wales. The Section 6 duty requires that public authorities must “seek to maintain and enhance biodiversity in the exercise of functions in relation to Wales, and in so doing promote the resilience of ecosystems, so far as consistent with the proper exercise of those functions”.
2. The Office of Rail and Road (ORR) falls within the definition of public authority under the terms of the Environment (Wales) Act 2016 and we are required to produce a report on our performance in relation to the biodiversity duty under Section 6. We meet this duty alongside our other statutory [duties](#), set out primarily in the Railways Act 1993.
3. This report focuses on our approach to biodiversity and the exercise of the ORR’s statutory functions in relation to Wales in the period July 2021 – December 2022. It follows our previous report that covered the period 2016 – June 2021, which we have reviewed and this 2022 report updates. Reflecting guidance from the Welsh Government that the reporting duty is not designed to be burdensome, our report is proportionate to the size and type of our organisation, with regard to the action for biodiversity we can carry out.

The railway in Wales

4. Network Rail’s Wales Route links the major towns and cities of Cardiff, Newport, Swansea, Wrexham and Shrewsbury, as well as providing connectivity in more rural areas. The route is part of the wider Wales and Western Region.
5. The Core Valley Lines network was transferred from Network Rail to Transport for Wales on 28 March 2020.
6. Most passenger rail services in Wales Route are operated by Transport for Wales and Great Western Railway. CrossCountry and Avanti West Coast also operate passenger services between Wales and the rest of Great Britain. Rail freight services are also very important, moving various commodities, particularly steel on the South Wales Main Line within Wales and beyond.

Our approach to regulating biodiversity

7. ORR is both an economic and safety regulator, our role varies across the United Kingdom and with the organisations that we regulate. We regulate the rail industry's health and safety performance, we hold Network Rail and High Speed 1 to account, and we make sure that the rail industry is competitive and fair. We are also the monitor of National Highways (in England) and we have economic regulatory functions in relation to railways in Northern Ireland and the UK section of the Channel Tunnel.
8. For the purposes of the Environment (Wales) Act 2016, under the reporting guidance set out by the Welsh Government, we consider ourselves to be a “Group 2” organisation. Although we do not own any land in Wales and do not have offices or carry out land management in Wales, our teams are active on the ground in Wales across all our rail regulatory activity. As such we are an organisation:
 - whose functions are connected with biodiversity and/or land management, and
 - we can influence those who own or manage land.
9. ORR is not the environmental regulator for rail – in Wales this activity is undertaken by Natural Resources Wales. However, both our safety and economic regulatory roles in Wales provide us an opportunity to positively influence biodiversity. The primary way in which we can deliver against the requirements of the Environment (Wales) Act is through holding Network Rail to account for its management of the rail network and lineside in Wales. We provide further detail of the activity we undertake that may have an impact on biodiversity below.
10. Since our last report we have consulted on and updated ORR’s sustainable development policy. Our revised [Sustainable Development Policy Statement](#) was published in September 2022 and sets out how we incorporate sustainable development principles in delivering our functions, as well as our internal corporate activities and processes.

Rail reform

11. The [Plan for Rail](#) was published in May 2021 by the Department for Transport, setting out a vision for the future shape of the rail industry. This included consideration of the environmental impact of rail, with ambitions for improvements in biodiversity being highlighted.
12. ORR is working with a range of stakeholders in the rail industry as a whole regarding implementation of the Plan for Rail. In doing so we will consider the impact of any

structural changes to respective industry roles, including our role as regulator, and how this may enable us to better support biodiversity amongst other environmental impacts.

13. Legislative changes to implement rail reform were [consulted](#) on by Department for Transport in June 2022. We note that the government's consultation proposes that Great British Railways' licence will include a specific duty on the environment, as well as an increased focus on transparency and role for ORR in monitoring and enforcing this. We will update our approach as appropriate as the reform process progresses.

ORR activity in relation to biodiversity

14. The most relevant Nature Recovery Action Plan objectives for the purposes of this report are:
 - objective 1: engage and support participation and understanding to embed biodiversity throughout decision making at all levels;
 - objective 4: tackle key pressures on species and habitats; and
 - objective 6: put in place a framework of governance and support for delivery.
15. When undertaking our regulatory functions, we undertake a variety of activity on both a cyclical and targeted basis which encompasses or is linked to biodiversity issues as set out below:

Scrutinising Network Rail's management of the network

16. In Wales we have a safety role in relation to both the network (including lineside) and passenger and freight operating companies. We provide guidance, publish reports on performance, carry out inspections, investigate breaches of health and safety regulation on the railways and take informal and formal enforcement action including improvement notices and prosecutions. Our safety role is not focused on issues such as biodiversity except where an issue may also breach health and safety legislation. In delivering our safety role we take account of the wider obligations of any duty holder, and work in partnership as needed with other relevant bodies such as Natural Resources Wales.
17. We also hold Network Rail to account for its broader management of the rail network in Wales, where it is a large landowner. This includes reviewing its performance across a range of areas such as financial efficiency, operational performance and asset management. It is through this latter activity in particular that we focus on environmental issues such as biodiversity, with a particular focus on the lineside.

18. We hold Network Rail to account for the plans and activities that it is funded to deliver within each five-year rail funding period. We work closely with it to understand any additional plans and aspirations in this area, and ensure that Network Rail is appropriately managing any concerns of key parties such as Natural Resources Wales. We regulate Network Rail through our day-to-day engagement with its central and regional teams regarding their activity and plans for management of the network and biodiversity.
19. Our most recent [Annual Assessment of Network Rail](#), covering the period April 2021 to March 2022, found that environmental delivery was strong in the Wales and Western region (NB this assessment considers South-Western England as well as Wales). In the assessment period:
 - The Wales and Western region exceeded its Environmental Sustainability Index (ESI) scorecard target, achieving 94.4% against a target of 50%. We use the Environmental Sustainability Index (ESI) to measure Network Rail's delivery of environmental outcomes and the measure covers waste, carbon emissions and energy use.
 - Its management of environmental sustainability was good. The region has created its own environmental strategy which includes detailed actions. However, there is the opportunity for a stronger approach towards governance with clearer line of sight to the national environment strategy.
20. We undertook an [Independent Reporter Review](#) of Environmental Sustainability data last year (considering data from April 2019 to March 2020) and published this in August 2021. This review made a number of process recommendations that Network Rail is now addressing. Following this report, and related work in Network Rail, a new composite measure for environmental sustainability is being introduced in year 4 of the control period (April 2022-March 2023). This measure will run in parallel with ESI during the year with the potential to replace ESI in the year April 2023 to March 2024 (the final year of Control Period 6).
21. Network Rail's Wales and Western Region has produced its first State of Nature Report (available in [Network Rail State of Nature Summary Report 2020/21](#) published in February 2022). This includes a calculation of the biodiversity value of the railway estate in this region using the "[Biodiversity Metric 3.0](#)" approach, which is a tool that scores different habitat types based on their relative value to wildlife. This metric has been issued by Natural England in July 2021, in response to a statutory obligation in The Environment Act 2021 for the Secretary of State for Environment, Food and Rural Affairs to create a metric for 'biodiversity net gain'. The statutory

metric will be used, including in some cases in Wales, for assessing biodiversity net gain for Town and Country Planning Act 1990 development and Nationally Significant Infrastructure Projects. For further details see [Technical consultation on the biodiversity metric](#). By applying the “Biodiversity Metric 3.0” approach, Network Rail has been able to calculate the current biodiversity value of the railway estate to be “47,745 biodiversity units” in 2021.

22. This is a positive step forward to allow the region to assess whether it has achieved ‘no net loss’ in Biodiversity by 2024. We have sought confirmation from Network Rail that the approach used has been approved by Natural England, the government body responsible for developing the Biodiversity Metric tool and they have confirmed this. We will continue to monitor performance in this important area.
23. We recognise that it is a balancing act for Network Rail to safely manage the network while also managing the impact on biodiversity. These factors have the potential to come into tension if not carefully managed, for example regarding the management of lineside vegetation. We support Network Rail in making the most efficient choices which support the safe operation of the network, its other legal requirements, its operational imperatives and the reasonable requirements of its stakeholders.
24. We commissioned an [Independent Reporter](#) piece of work in 2022 to review Network Rail’s current policies, management plans, standards, procedures, practices, and reporting for management of lineside vegetation (the main findings of this will shortly be published [here](#)). This included how well Network Rail are progressing against the recommendations in the [Varley Review](#). A number of recommendations have been made by the independent reporter, which we will look to agree how best to progress with Network Rail in early 2023.
25. Through our regular quarterly meetings with Network Rail’s central lineside team we have been working to understand its plans and activity on biodiversity, including how biodiversity is being integrated into standards and processes in this discipline. Network Rail has been proactive in this area. It has published a [biodiversity report for Wales](#). It also has a [Biodiversity Action Plan](#) for its work across Great Britain, which commits it to the key goal of no net loss in biodiversity on its lineside estate by 2024, moving to biodiversity net gain by 2035. This is a core plank of its wider [Environmental Sustainability Strategy](#) and development of environmental KPIs. We will continue to monitor Network Rail’s implementation of its biodiversity plan through both its central team and meetings with the Wales & Western Regional environment team. This will include monitoring how effectively Network Rail’s biodiversity objectives are delivered at a region and route level across Wales through vegetation management plans and habitat management plans.

26. We engage with both Network Rail and Natural Resources Wales to understand perspectives around key issues in Wales. This has raised live issues such as design of bridges (to protect against bridge scour, while also protecting biodiversity), provision of clearer definitions from Network Rail on when asset protection is required, and the need to protect coastal habitats from coastal squeeze, and how this is funded.
27. In addition to the above, we work with all rail parties to ensure that workforce exposures to diesel engine exhaust emissions and noise are within limits set out in health and safety legislation, which may also have the potential to indirectly but positively impact biodiversity.

Licensing activity

28. We require all rail licence holders (infrastructure managers like Network Rail and Core Valley Lines, and passenger and freight train operators) to have Environmental Arrangements in place designed to protect the environment from the effect of the licensed activities. These environmental arrangements comprise an environmental policy, operational objectives and management arrangements, and should take into account any relevant guidance from ORR.
29. Following our consultation in 2021 we have updated our [Guidance on Environmental Arrangements for Railway Licence Holders](#). The updated guidance states our expectations of railway licence holders and reflects current environmental good practice and is intended to ensure consistency with legislative and policy requirements of UK and devolved governments. We have also updated our expectations around the provision of environmental data – moving from industry key performance indicators to a more holistic and transparent joint ORR and industry approach.
30. We will monitor receipt of environmental arrangements from licence holders and may report on the number we receive each year or make them available on our website. We may provide general feedback on the content to individual licence holders. Once the revised arrangements have had time to bed in, we may conduct a review of the arrangements we have received with a view to identifying areas we think could be improved. We would publish the conclusions to promote good practice across the industry and improving environmental performance.

Periodic review activity

31. Under the current industry arrangements, every five years we undertake a 'periodic review' of Network Rail's funding and the outputs that funding is to deliver. Our

activity here includes assessing Network Rail's plans, setting outputs, making efficiency assessments and setting charges and incentives for operators accessing the rail network. This provides opportunities for us to encourage focus on biodiversity and wider environmental issues (e.g. ensuring that funding is sufficient to meet legislative requirements, and that plans for operating, maintaining and renewing the network take appropriate account of biodiversity issues).

32. In June 2021 we commenced our [periodic review 2023](#) (PR23) which covers the five years from 2024-2029. As part of this review, we are reviewing how Network Rail has factored biodiversity into its asset management plans in all regions, including Wales. We have consulted on proposed tier 1 and 2 measures for CP7, which includes a tier 1 measure for biodiversity to track progress from a position of 'no net loss' by 2024 towards 'net gain' by 2035.

Authorisation of new infrastructure / rolling stock

33. We have a role in relation to authorisations of new infrastructure or rolling stock. Authorisation is in the main about compliance to technical specifications. The specifications include parameters associated with certain essential requirements and one of those is Environmental Protection. More information about authorisations can be found [here](#).

Wider industry engagement

34. In addition to the above we also engage with industry stakeholders in the delivery of our duties including on environment and sustainability. This includes with the [Railway Safety and Standards Board](#) (RSSB) activity on environmental issues, which builds on the framework provided by their Rail Sustainable Development Principles. We have been observers to the development of the Sustainable Rail Strategy (SRS) (led by RSSB on behalf of the Department for Transport). The Prototype SRS includes 'A railway for nature' as one of its flagship goals with the aim of delivery of biodiversity net gain by 2035. Similarly we engage as appropriate with Rail Delivery Group and Rail Freight Group on environmental issues.

Review of our approach to our Section 6 duty

35. Through production of this report we have reviewed our approach to delivering our Section 6 duty. The key issues highlighted are:
 - (a) The updates to our sustainable development policy and environmental guidance to railway licence holders and increasing expectation of operators in this area which both provide an opportunity to improve our approach to biodiversity issues in Wales and the rest of Great Britain;

- (b) Our holding to account activity is already established in this area, but we will seek to supplement this at a regional level through our regular meetings with Network Rail's Wales and Western Region;
- (c) The ongoing review of Network Rail's funding (periodic review 2023 or PR23) provides an opportunity for ORR to scrutinise Network Rail Wales and Western Region (and specifically, the Wales Route) plans for biodiversity to ensure that it is specifically highlighted in our review; and
- (d) Industry reform provides an opportunity to review and refresh industry roles including on environmental issues such as biodiversity requirements in Wales.

36. Our next report will be published in 2025.



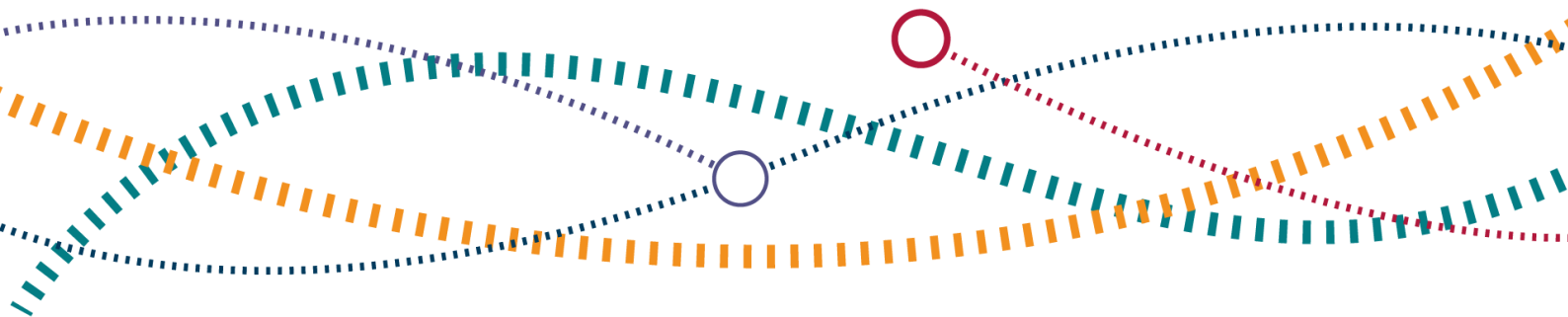
© Crown copyright 2022

This publication is licensed under the terms of the Open Government Licence v3.0 except where otherwise stated. To view this licence, visit nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3

Where we have identified any third party copyright information you will need to obtain permission from the copyright holders concerned.

This publication is available at orr.gov.uk

Any enquiries regarding this publication should be sent to us at orr.gov.uk/contact-us

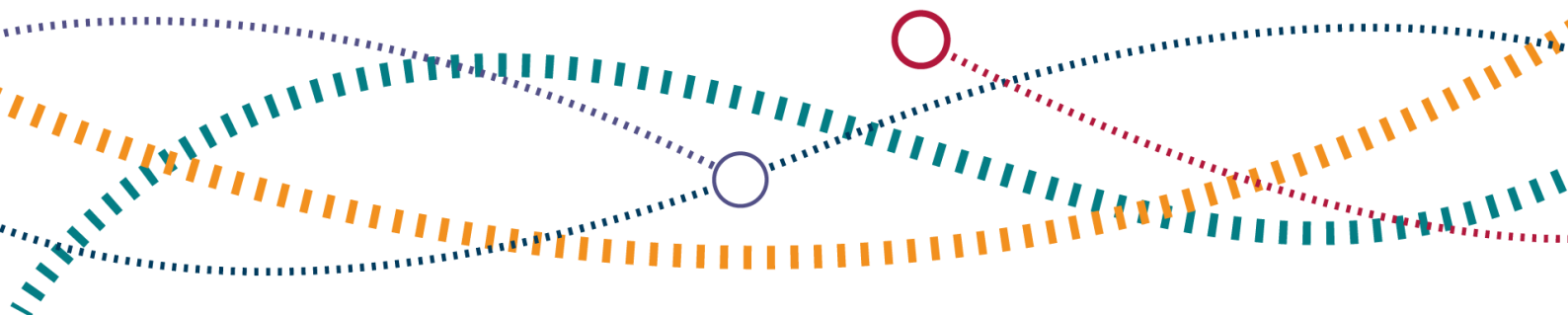




Dyletswydd o ran Bioamrywiaeth a Gwydnwch Systemau Eco – cynllun ac adroddiad 2022

**Adroddiad o dan Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru)
2016 Rhan 1 – Adran 6**

Tachwedd yr 17eg 2022



Cynllun ac Adroddiad ORR 2022

Cyflwyniad

1. Bu i Ddeddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016 gyflwyno dyletswydd bioamrywiaeth a gwydnwch eco systemau uwch (dyletswydd Adran 6) ar gyfer awdurdodau cyhoeddus wrth gyflawni gweithrediadau cysylltiedig â Chymru. Mae dyletswydd Adran 6 yn gofyn i awdurdodau cyhoeddus “geisio cynnal a gwella bioamrywiaeth wrth gyflawni gweithrediadau cysylltiedig â Chymru, ac wrth wneud hynny hyrwyddo gwydnwch eco systemau, cyhyd ag sy’n gyson gydag arferion priodol y gweithrediadau hynny.”
2. Mae'r Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd (ORR) wedi'u diffinio fel awdurdod cyhoeddus o ran telerau Deddf yr Amgylchedd (Cymru). I'r perwyl hwn, mae gofyn inni lunio adroddiad am ein perfformiad yn ymwneud â'r ddyletswydd bioamrywiaeth o dan Adran 6. Rydym yn bodloni'r ddyletswydd hon ar y cyd ag ein [dyletswyddau](#) statudol eraill, wedi'u crybwyll yn bennaf yn y Ddeddf Rheilffyrdd 1993.
3. Mae'r adroddiad yn canolbwyntio ar ein dull gweithredu'n ymwneud â bioamrywiaeth ac arferion gweithrediadau statudol ORR yn ymwneud â Chymru o'r cyfnod o Orffennaf 2021 – Rhagfyr 2022. Mae'n dilyn ein hadroddiad blaenorol a oedd yn ymdrin â'r cyfnod 2016 – Mehefin 2021. Rydym wedi adolygu'r adroddiad hwnnw ac mae'r adroddiad 2022 hwn yn cynnig y diweddaraf ers hynny. Bu inni gydymffurfio gyda chanllawiau Llywodraeth Cymru o ran ni ddylai'r ddyletswydd adroddi fod yn feichus. O ganlyniad mae ein hadroddiad yn gymesur â maint a math ein mudiad, o ran y camau yn ymwneud â bioamrywiaeth y gallwn ni eu cyflawni.

Y rheilffordd yng Nghymru

- 1 Mae Rheilffordd Cymru Network Rail yn cysylltu prif drefi a dinasoedd Caerdydd, Casnewydd, Abertawe, Wrecsam ac Amwythig, ynghyd â chynnig cludiant mewn ardaloedd mwy gwledig. Mae'r rheilffordd yn rhan o Ranbarth ehangach Cymru a'r Gorllewin.
- 2 Fe gafodd y rhwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd ei drosglwyddo o Network Rail i Drafnidiaeth Cymru ar Fawrth yr 28ain 2020.
- 3 Trafnidiaeth Cymru a Great Western Railway sy'n gyfrifol am y rhan helaeth o wasanaethau rheilffordd Llwybr Cymru i deithwyr. Mae CrossCountry ac Avanti West Coast hefyd yn cynnal gwasanaethau i deithwyr rhwng Cymru a gweddill Prydain.

Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd | Dyletswydd o ran Bioamrywiaeth a Gwydnwch Systemau Eco – Cymru

Mae gwasanaethau cludo nwyddau ar reilffyrdd hefyd yn hollbwysig, gan gludo amryw nwyddau, yn enwedig dur ar Brif Linell De Cymru ledled Cymru a thu hwnt.

Ein gweithdrefn i reoleiddio bioamrywiaeth

1. Mae ORR yn reoleiddiwr economaidd a diogelwch ac mae ein rôl yn amrywio ledled y Deyrnas Unedig ac yn dibynnu ar y mudiadau rydym ni'n eu rheoleiddio. Rydym yn rheoleiddio perfformiad iechyd a diogelwch y diwydiant reilffyrdd, rydym yn dwyn Network Rail a High Speed 1 i gyfrif ac yn sicrhau bod y diwydiant reilffyrdd yn gystadleuol ac yn deg. Yn ogystal, rydym yn gyfrifol am fonitro National Highways (yn Lloegr) ac rydym yn cynnal gweithrediadau rheoleiddio economaidd yn ymwneud â reilffyrdd yng Ngogledd Iwerddon a'r rhan o Dwnnel y Sianel sydd yn y DU.
2. Er dibenion Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, ac yn unol â chanllawiau adroddi Llywodraeth Cymru, rydym yn ystyried ein hunain fel mudiad "Grŵp 2". Nid ydym yn berchen ar unrhyw dir yng Nghymru nac ychwaith yn berchen ar swyddfeydd nac yn cynnal gwaith rheoli tir yng Nghymru, fodd bynnag mae ein tîm yn weithredol ar lawr gwlad yng Nghymru o ran ein holl weithgarwch rheoleiddio. O ganlyniad, rydym yn fudiad:
 - sy'n cyflawni gweithrediadau sy'n gysylltiedig gyda bioamrywiaeth a/neu reoli'r tir, a
 - gallwn ddylanwadu'r rheiny sy'n berchen ar neu'n rheoli tir.
3. Dydy ORR ddim yn gweithredu fel rheoleiddiwr amgylcheddol ar ran reilffyrdd yng Nghymru – Cyfoeth Naturiol Cymru sy'n gyfrifol am y gweithgarwch hwnnw. Fodd bynnag, mae ein rolau rheoleiddio economaidd a diogelwch yng Nghymru eill dau yn gyfle inni ddylanwadu'n gadarnhaol ar fioamrywiaeth. Y brif ffordd rydym yn bwrw iddi i gyflawni gofynion Deddf yr Amgylchedd (Cymru) ydy drwy ddwyn Network Rail i gyfrif am eu gwaith yn rheoli'r rhwydwaith reilffyrdd ac ymylon y reilffyrdd yng Nghymru. Rydym yn cynnig rhagor o fanylion am ein gweithgarwch, a allai effeithio ar fioamrywiaeth, isod.
4. Ers ein hadroddiad diwethaf, rydym wedi cynnal ymgynghoriadau ynghylch ac wedi diweddarau polisi datblygiad cynaliadwy ORR. Fe gyhoeddwyd ein [Datganiad Polisi Datblygiad Cynaliadwy](#) diwygiedig ym mis Medi 2022 ac mae'n crybwyll sut rydym yn ymgorffori egwyddorion datblygiad cynaliadwy wrth gyflawni ein gweithrediadau, yn ogystal â'n gweithgareddau a'n prosesau corfforaethol mewnol.

Diwygio Rheilffyrdd

5. Cafodd [Y Cynllun Rheilffyrdd](#) ei gyhoeddi ym mis Mai 2021 gan yr Adran dros Drafnidiaeth, gan ymdrîn â gweledigaeth o ran dyfodol y diwydiant rheilffyrdd. Roedd yn dwyn i ystyriaeth effaith rheilffyrdd ar yr amgylchedd, gan amlygu uchelgeisiau o ran gwelliannau i'r fioamrywiaeth.
6. Mae ORR yn cydweithio gydag ystod o randdeiliaid yn y diwydiant rheilffyrdd yn ei gyfanrwydd ynghylch gweithredu'r Cynllun Rheilffyrdd. Fel rhan o'n gwaith, byddwn yn dwyn i ystyriaeth effaith unrhyw newidiadau strwythurol i rolau priodol y diwydiant, gan gynnwys ein rôl fel rheoleiddiwr. Byddwn hefyd yn ystyried sut gallai hyn ein galluogi i gefnogi bioamrywiaeth yn fwy effeithiol ymhlith effeithiau amgylcheddol eraill.
7. Bu i'r Adran dros Drafnidiaeth gynnal [ymgyngoriad](#) ynghylch newidiadau deddfwriaethol i weithredu'r gwaith diwygio rheilffyrdd ym mis Mehefin 2022. Mae ymgynghoriad y llywodraeth yn cynnig y byddai trwydded Great British Railways yn ymwneud â dyletswydd benodol ynghylch yr amgylchedd, yn ogystal â chanolbwyntio mwy ar dryloywder a rôl yr ORR ynghlwm â monitro a gorfodi hyn. Byddwn yn diweddarau ein gweithdrefn fel sy'n briodol wrth i'r broses ddiwygio fynd rhagddi.

Gweithgarwch ORR yn ymwneud â bioamrywiaeth

8. Dyma amcanion mwyaf perthnasol y Cynllun Gweithredu Adfer Natur er dibenion yr adroddiad hwn:
 - amcan 1: annog a chefnogi cymryd rhan a dealltwriaeth i ymgorffori bioamrywiaeth wrth wneud penderfyniadau ar bob lefel;
 - amcan 4: mynd i'r afael â'r pwysau allweddol ar rywogaethau a chynefinoedd; ac
 - amcan 6: llunio fframwaith llywodraethu a chefnogi ar gyfer cyflawni.
9. Pan fyddwn yn cyflawni ein gweithrediadau rheoleiddio, byddwn yn cynnal amryw weithgareddau ar sail gylchol ac wedi'i dargedu sy'n ymwneud gyda neu'n gysylltiedig gyda phroblemau bioamrywiaeth fel sydd wedi'u crybwyll isod:

Craffu ar reolaeth Network Rail o'r rhwydwaith

10. Yng Nghymru mae gennym ni rôl diogelwch yn ymwneud â'r rhwydwaith (gan gynnwys ymylon y rheilffyrdd) a chwmnïau cludo teithwyr a nwyddau. Rydym yn cynnig arweiniad, yn cyhoeddi adroddiadau ar berfformiad, yn cynnal archwiliadau,

Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd | Dyletswydd o ran Bioamrywiaeth a Gwydnwch Systemau Eco – Cymru

yn ymchwilio i achosion o dorri rheoliadau iechyd a diogelwch ar y rheilffyrdd ac yn cymryd camau gorfodi anffurfiol a ffurfiol gan gynnwys hysbysiadau gwella ac erlyniadau. Dydy ein rôl diogelwch ddim o reidrwydd yn canolbwyntio ar broblemau'n ymwneud â bioamrywiaeth oni bai y gallai'r mater dorri'r ddeddfwriaeth iechyd a diogelwch hefyd. Ynghlwm â'n rôl diogelwch rydym yn dwyn i ystyriaeth goblygiadau ehangach unrhyw ddeiliaid dyletswydd, ac yn cydweithio fel bo'n briodol gyda chyrrff perthnasol eraill fel Cyfoeth Naturiol Cymru.

11. Rydym hefyd yn dwyn Network Rail i gyfrif am ei reolaeth ehangach o'r rhwydwaith rheilffyrdd yng Nghymru, lle mae'n dirfeddiannwr sylweddol. Rydym yn adolygu eu perfformiad o ran sawl agwedd fel effeithlonrwydd ariannol, perfformiad gweithredol a rheoli asedau. Rydym yn canolbwyntio ar faterion amgylcheddol fel bioamrywiaeth yn enwedig wrth ddwyn i ystyriaeth y gweithgaredd olaf o'r tri. At hyn, rydym yn canolbwyntio'n benodol ar ymylon y rheilffyrdd.
12. Rydym yn dwyn Network Rail i gyfrif am y cynlluniau a'r gweithgareddau gaiff eu hariannu er mwyn eu cyflawni ymhen pob cyfnod ariannu o bum mlynedd y diwydiant rheilffyrdd. Rydym yn cydweithio'n agos gyda Network Rail i ddeall unrhyw gynlluniau a dyheadau ychwanegol yn yr ardal hon. Yn ogystal, rydym yn sicrhau bod Network Rail yn rheoli unrhyw bryderon y cyrrff allweddol, megis Cyfoeth Naturiol Cymru, yn briodol. Rydym yn rheoleiddio Network Rail drwy ein gwaith o ddydd i ddydd ar y cyd â'r timau canolog a rhanbarthol ynghylch eu gweithgareddau a'u cynlluniau ar gyfer rheoli'r rhwydwaith a bioamrywiaeth.
13. Bu i'n [Asesiad Blynyddol o Network Rail](#) mwyaf diweddar, oedd yn ymdrin â'r cyfnod o Ebrill 2021 hyd at Fawrth 2022, ganfod bod gwaith darpariaeth amgylcheddol sylweddol yn rhanbarth Cymru a'r Gorllewin (Sylwch fod yr asesiad hwn yn ymwneud â De-orllewin Lloegr yn ogystal â Chymru). Yn ystod y cyfnod asesu:
 - Bu ranbarth Cymru a'r Gorllewin ragori ar eu targed system graddio Mynegai Cynaliadwyedd Amgylcheddol (ESI), gan gyflawni 94.4% o gymharu â tharged o 50%. Rydym yn defnyddio'r Mynegai Cynaliadwyedd Amgylcheddol (ESI) i fesur cyflawniad Network Rail o ran deilliannau amgylcheddol ac mae'r mesur yn ymdrin â gwastraff, tarthiadau carbon a'r defnydd o ynni.
 - Bu eu gwaith rheoli cynaliadwyedd amgylcheddol yn dda. Mae'r rhanbarth wedi llunio'i strategaeth amgylcheddol ei hun sy'n ymdrin â champau gweithredu manwl. Fodd bynnag, mae cyfle i sicrhau ymagwedd gryfach tuag at lywodraethu gyda golwg mwy eglur ar y strategaeth amgylcheddol genedlaethol.

Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd | Dyletswydd o ran Bioamrywiaeth a Gwydnwch Systemau Eco – Cymru

14. Bu inni gynnal [Adolygiad Gohebydd Annibynnol](#) o ddata Cynladwyedd Amgylcheddol y llynedd (gan ddwyn i ystyriaeth data o Ebrill 2019 hyd at Fawrth 2020) a bu inni ei gyhoeddi ym mis Awst 2021. Bu i'r adolygiad gynnig nifer o argymhellion proses y mae Network Rail yn mynd i'r afael â nhw ar hyn o bryd. Yn dilyn yr adroddiad hwn, a gwaith cysylltiedig yn Network Rail, caiff mesur cyfansawdd newydd ar gyfer cynladwyedd amgylcheddol ei gyflwyno yn ystod blwyddyn 4 y cyfnod rheoli (Ebrill 2022 – Mawrth 2023). Bydd y mesur ar waith ar y cyd â'r ESI yn ystod y flwyddyn gyda photensial i ddisodli'r ESI yn y flwyddyn o Ebrill 2023 hyd at Fawrth 2024 (blwyddyn derfynol Cyfnod Rheoli 6).
15. Mae Rhanbarth Cymru a'r Gorllewin Network Rail wedi llunio'u Hadroddiad Cyflwr Natur cyntaf (sydd ar gael yn [Adroddiad Cryno Cyflwr Natur Network Rail 2020/21](#) a gyhoeddwyd ym mis Chwefror 2022). Mae hyn yn cynnwys cyfrifiad o werth bioamrywiaeth yr ystad rheilffordd yn y rhanbarth hwn gan ddefnyddio'r "[dull Metrig Bioamrywiaeth 3.0](#)", sy'n adnodd sy'n sgorio gwahanol fathau o gynefinoedd yn seiliedig ar eu gwerth cymharol o ran bywyd gwyllt. Mae'r metrig hwn wedi'i gyflwyno gan Natural England ym mis Gorffennaf 2021, fel ymateb i rwymedigaeth statudol yn Neddf yr Amgylchedd 2021 ar gyfer yr Ysgrifennydd Gwladol dros yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig i lunio metrig ar gyfer 'enillion net bioamrywiaeth'. Caiff y metrig statudol ei ddefnyddio, gan gynnwys mewn rhai achosion yng Nghymru, er mwyn asesu enillion net bioamrywiaeth ar gyfer datblygu Deddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990 a Phrosiectau Seilwaith o Arwyddocâd Cenedlaethol. I wybod mwy, gwelwch [Ymgynghoriad technegol ar y fetrig fioamrywiaeth](#). Drwy roi'r dull "Metrig Bioamrywiaeth 3.0" ar waith, llwyddodd Network Rail i gyfrifo gwerth bioamrywiaeth gyfredol yr ystâd rheilffordd i fod yn "47,745 uned bioamrywiaeth" yn 2021.
16. Mae hwn yn gam cadarnhaol ymlaen sy'n gyfle i'r rhanbarth asesu ydyn nhw wedi cyflawni 'dim colled net' mewn Bioamrywiaeth erbyn 2024. Bu inni ofyn i Network Rail gadarnhau bod y dull ar waith wedi'i gymeradwyo gan Natural England, sef y corff llywodraeth sy'n gyfrifol dros ddatblygu adnodd Metrig Bioamrywiaeth ac maen nhw wedi cadarnhau hyn. Byddwn yn parhau i fonitro perfformiad yn yr ardal bwysig hon.
17. Rydym yn cydnabod ei fod yn heriol i Network Rail geisio sicrhau cydbwysedd o ran rheoli'r rhwydwaith yn ddiogel yn ogystal â rheoli'r effaith ar fioamrywiaeth. Mae'n bosibl i'r agweddau hyn achosi cryn drafferthion os na chân nhw eu rheoli'n ofalus, er enghraifft o ran rheoli llystyfiant ger ymylon y rheilffyrdd. Rydym yn cefnogi Network Rail i wneud y dewisiadau mwyaf effeithlon sy'n fodd o gynnal y rhwydwaith yn ddiogel, eu gofynion cyfreithiol eraill, eu gorchmynion gweithredol a gofynion rhesymol eu rhanddeiliaid.

Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd | Dyletswydd o ran Bioamrywiaeth a Gwydnwch Systemau Eco – Cymru

18. Bu inni gomisiynu darn o waith [Gohebydd Annibynnol](#) yn 2022 i adolygu polisïau cyfredol, cynlluniau rheoli, safonau, gweithdrefnau, arferion ac adroddi ar gyfer rheoli llystyfiant ger ymylon y rheilffyrdd (caiff prif ganfyddiadau'r adolygiad eu cyhoeddi [yma](#) yn fuan). Bu'r adolygiad yn ymdrin â pha mor effeithiol ydy cynnydd Network Rail o gymharu â'r argymhellion yn yr [Adolygiad Varley](#). Bu i'r gohebydd annibynnol gynnig sawl argymhelliad a byddwn yn bwrw golwg ar y ffordd orau o symud ymlaen gyda Network Rail ar gychwyn 2023.
19. Drwy ein cyfarfodydd chwarterol rheolaidd gyda thîm ymylon rheilffyrdd canolog Network Rail, buom yn ymdrechu i ddeall eu cynlluniau a'u gweithgarwch yn ymwneud â bioamrywiaeth, gan gynnwys sut caiff bioamrywiaeth ei ymgorffori o ran safonau a phrosesau'r ddisgyblaeth hon. Bu Network Rail yn weithgar yn y maes hwn. Bu iddyn nhw gyhoeddi [adroddiad bioamrywiaeth i Gymru](#). Mae ganddyn nhw hefyd [Cynllun Gweithredu Bioamrywiaeth](#) yn ymwneud â'u gwaith ledled Prydain, sy'n ei ymrwymo i'r nod allweddol o ddim colled net mewn bioamrywiaeth ar ein hystâd ymylon y rheilffyrdd erbyn 2024, gan fwrw iddi i sicrhau enillion net bioamrywiaeth erbyn 2035. Mae hyn yn rhan greiddiol o'u [Strategaeth Cynladwyedd Amgylcheddol](#) ehangach a datblygu Dangosyddion Perfformiad Allweddol amgylcheddol. Byddwn yn parhau i fonitro gweithrediad Network Rail o'u cynllun bioamrywiaeth a hynny trwy eu tîm canolog yn ogystal â chyfarfodydd gyda thîm yr amgylchedd Rhanbarth Cymru a'r Gorllewin. Fel rhan o'r gwaith, byddwn yn monitro pa mor effeithiol caiff amcanion bioamrywiaeth Network Rail eu cyflawni ar lefel rhanbarth a llwybr ledled Cymru drwy gynlluniau rheoli llystyfiant a chynlluniau rheoli cynefinoedd.
20. Rydym yn cydweithio gyda Network Rail a Cyfoeth Naturiol Cymru i ddeall safbwyntiau'n ymwneud â'r prif faterion yng Nghymru. Bu i hyn godi problemau byw megis dyluniad pontydd (i ddiogelu rhag erydu ar y pontydd a gwarchod bioamrywiaeth), darpariaeth o ddiffiniadau mwy eglur gan Network Rail ynghylch pryd fydd angen diogelu asedau, a'r angen i ddiogelu cynefinoedd arfordirol rhag gwasgfa arfordirol a sut caiff hyn ei ariannu.
21. Yn ychwanegol i'r uchod, rydym yn cydweithio gyda holl gyrff y rheilffyrdd i sicrhau bod datguddiadau i darthiadau gwacáu injan diesel a sŵn o fewn y terfynau yn y ddeddfwriaeth iechyd a diogelwch. Yn ei dro, fe allai hyn effeithio'n gadarnhaol ar fioamrywiaeth.

Gweithgarwch trwyddedu

22. Gofynnwn i'r holl dalwyr trwydded (rheolwyr isadeiledd megis Network Rail a Llinellau Craidd y Cymoedd a gweithredwyr trenau cludo nwyddau a theithwyr) i sicrhau bod Trefniadau Amgylcheddol ar waith sydd â'r nod o ddiogelu'r amgylchedd rhag effaith

Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd | Dyletswydd o ran Bioamrywiaeth a Gwydnwch Systemau Eco – Cymru

gweithgareddau sydd wedi'u trwyddedu. Ynghlwm â'r trefniadau amgylcheddol hyn mae polisi amgylcheddol, amcanion gweithredol a threfniadau rheoli, ac fe ddylen nhw ddwyn i ystyriaeth unrhyw arweiniad perthnasol gan ORR.

23. Yn dilyn ein hymgyngoriad yn 2021, bu inni ddiweddarau ein [Canllaw ar Drefniadau Amgylcheddol ar gyfer Dalwyr Trwyddedau Rheilffyrdd](#). Mae'r canllawiau sydd wedi'i ddiweddarau yn datgan ein disgwyliadau o ran dalwyr trwyddedau rheilffyrdd ac mae'n adlewyrchu arfer amgylcheddol da cyfredol a'i ddiben ydy sicrhau cysondeb gyda gofynion deddfwriaethol a pholisi'r DU a'r llywodraethau datganoledig. Rydym hefyd wedi diweddarau ein disgwyliadau o ran darparu data amgylcheddol – gan roi'r gorau i ymdrin â dangosyddion perfformiad allweddol y diwydiant ac ymdrin â dull ORR a diwydiant mwy cyfannol a thryloyw.
24. Byddwn yn monitro derbyn trefniadau amgylcheddol gan ddalwyr trwyddedau ac mae'n bosibl y byddwn ni'n adrodd ar y nifer rydym yn eu derbyn pob blwyddyn neu sicrhau eu bod ar gael ar ein gwefan. Mae'n debyg y byddwn ni'n cynnig adborth cyffredinol ar y cynnwys i ddalwyr trwyddedau unigol. Unwaith y bydd y trefniadau diwygiedig ar waith, mae'n bosibl y byddwn ni'n cynnal adolygiad o'r trefniadau rydym wedi'u derbyn gyda'r nod o adnabod meysydd rydym yn meddwl y gallwn ni eu gwella. Byddem yn cyhoeddi'r casgliadau er mwyn hyrwyddo arfer da ledled y diwydiant a gwella perfformiad amgylcheddol.

Gweithgarwch adolygu cyfnodol

- 3 Ynghlwm â threfniadau cyfredol y diwydiant, pob pum mlynedd rydym yn cynnal 'adolygiad cyfnodol' o gyllid Network Rail ac allbynnau arfaethedig y cyllid. Ymysg ein gwaith byddwn yn asesu cynlluniau Network Rail, gosod allbynnau, cynnal asesiadau effeithlonrwydd a gosod taliadau a chymhellion i weithredwyr sy'n manteisio ar y rhwydwaith rheilffyrdd. Mae hyn yn ei dro yn cynnig cyfleoedd inni annog canolbwyntio mwy ar fioamrywiaeth a phroblemau amgylcheddol ehangach (e.e. sicrhau bod y cyllid yn ddigonol i fodloni'r gofynion deddfwriaethol, a bod y cynlluniau ar gyfer gweithredu, cynnal ac adnewyddu'r rhwydwaith yn dwyn i ystyriaeth materion bioamrywiaeth fel sy'n briodol).
25. Ym mis Mehefin 2021, bu inni fwrw iddi gydag ein [adolygiad cyfnodol 2023](#) (PR23) sy'n ymdrin â'r pum mlynedd o 2024-2029. Fel rhan o'r adolygiad hwn, byddwn yn adolygu sut bu i Network Rail ddwyn i ystyriaeth bioamrywiaeth yn eu cynlluniau rheoli asedau yn yr holl ranbarthau, gan gynnwys Cymru. Bu inni gynnal ymgynghoriad ynghylch mesurau haen 1 a 2 ar gyfer CP7, sy'n cynnwys mesur haen 1 ar gyfer bioamrywiaeth i olrhain cynnydd o sefyllfa 'dim colled net' erbyn 2024 tuag at 'enillion net' erbyn 2035.

Awdurdodi rhwydwaith mewnol / cerbydau newydd

26. Mae dyletswydd gennym ni'n ymwneud ag awdurdodi rhwydweithiau mewnol neu gerbydau newydd. Mae awdurdodi'n ymwneud yn bennaf â chydymffurfio gyda manylebau technegol. Mae'r manylebau'n cynnwys paramedrau sy'n gysylltiedig gyda gofynion hanfodol penodol ac ymysg y rheiny mae Diogelu'r Amgylchedd. Mae mwy o wybodaeth am awdurdodiadau [yma](#).

Ymgysylltu ehangach gyda'r diwydiant

27. Yn ychwanegol i'r uchod, rydym hefyd yn cydweithio gyda rhanddeiliaid y diwydiant i gyflawni ein dyletswyddau gan gynnwys y rheiny sy'n ymwneud â'r amgylchedd a chynladwyedd. Mae hyn yn cynnwys gweithgarwch [Bwrdd Safonau a Diogelwch Rheilffyrdd](#) (RSSB) ynghylch materion amgylcheddol, o dan fframwaith Egwyddorion Datblygu Cynaliadwy Rheilffyrdd. Buom yn oruchwylwyr datblygiad y Strategaeth Rheilffyrdd Cynaliadwy (SRS) (o dan arweiniad RSSB ar ran yr Adran dros Drafnidiaeth). Mae'r prototeip SRS yn cynnwys 'rheilffordd ar gyfer natur' fel un o'i amcanion blaenllaw gyda'r nod o gyflawni enillion net bioamrywiaeth erbyn 2035. Yn debyg i hyn rydym yn cydweithio fel sy'n briodol gyda'r Grŵp Cyflawni Rheilffyrdd a'r Grŵp Cludo Nwyddau ar y Rheilffyrdd ar faterion amgylcheddol.

Adolygiad o'n hymagwedd tuag at ein dyletswydd Adran 6

28. Drwy lunio'r adroddiad hwn, rydym wedi adolygu ein hymagwedd tuag at ein dyletswydd s6. Dyma'r prif faterion sydd wedi'u hamlygu:
- Y diweddariadau i'n polisi datblygiad cynaliadwy ac ein canllaw amgylcheddol i ddalwyr trwydded ynghyd â disgwyliadau cynyddol gan weithredwyr yn yr ardal hon sy'n cynnig cyfle i wella ein gweithdrefnau'n ymwneud â materion bioamrywiaeth yng Nghymru a gweddill Prydain;
 - Mae ein gweithgarwch dwyn i gyfrif ar waith yn yr ardal hon eisoes, ond byddwn yn ceisio ategu hyn ar lefel ranbarthol drwy ein cyfarfodydd rheolaidd gyda Network Rail Cymru a'r Gorllewin;
 - Mae'r adolygiad sydd ar y gweill o gyllid Network Rail (adolygiad cyfnodol 2023 neu PR23) yn cynnig cyfle i ORR graffu ar gynlluniau Network Rail Cymru a'r Gorllewin (a Rheilffordd Cymru yn benodol) o ran bioamrywiaeth ymhellach i sicrhau caiff bioamrywiaeth ei hamlygu'n benodol yn ein hadolygiad; a

Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd | Dyletswydd o ran Bioamrywiaeth a Gwydnwch Systemau Eco – Cymru

- (d) Mae diwygio'r diwydiant yn gyfle i adolygu ac adnewyddu rolau'r diwydiant gan gynnwys rolau'n ymwneud â materion amgylcheddol megis gofynion bioamrywiaeth yng Nghymru.

29. Caiff ein hadroddiad nesaf ei gyhoeddi yn 2025.



© Hawlfraint y Goron 2022

Mae'r cyhoeddiad hwn wedi'i drwyddedu o dan delerau'r Drwydded Llywodraeth Agored v3.0 ac eithrio lle nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon, ewch i nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3

Lle'r ydym ni wedi adnabod gwybodaeth hawlfraint trydydd parti, bydd gofyn ichi dderbyn caniatâd gan y dalwyr hawlfraint perthnasol.

Gallwch fwrw golwg ar y cyhoeddiad hwn ar orr.gov.uk

Anfonwch unrhyw ymholiadau ynghylch y cyhoeddiad hwn atom ni ar orr.gov.uk/contact-us

