



RHIF YMCHWIL GYMDEITHASOL:  
20/2017

DYDDIAD CYHOEDDI  
05/04/2017

# Rhaglen Gwella Gorsafoedd Cenedlaethol Cymru Cam 2: Adroddiad Gwerthusiad. Crynodeb Gweithredol

Rhaglen Gwella Gorsafoedd Cenedlaethol Cymru Cam 1:  
Adroddiad Gwerthusiad Crynodeb Gweithredol

**AECOM**

Safbwyntiau'r ymchwilydd ac nid o reidrwydd rhai Llywodraeth Cymru yw'r  
safbwyntiau a fynegir yn yr adroddiad hwn.

I gael rhagor o wybodaeth, cysylltwch â:

David Roberts

Ymchwil Cymdeithasol

Llywodraeth Cymru

Sarn Mynach

Llandudno Junction

LL31 9RZ

0300 062 5485

[david.roberts@wales.gsi.gov.uk](mailto:david.roberts@wales.gsi.gov.uk)

## **1. Crynodeb Gweithredol**

- 1.1 Cafodd AECOM eu comisiynu gan Lywodraeth Cymru ym mis Mehefin 2015 i ymgymryd gwerthusiad terfynol o'r Rhaglen Gwella Gorsafoedd Cenedlaethol Cymru (NSIP +). Mae'r rhaglen, a ariennir yn rhannol gan Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop (ERDF), Llywodraeth Cymru, Network Rail, a Threnau Arriva Cymru, ei ddatblygu i wella gorsafoedd trenau a'u cysylltiadau i ddulliau trafndiaeth eraill ar draws yr ardal Cymoedd ERDF Gorllewin Cymru dros gyfnod o 5 mlynedd (2010-2015).
- 1.2 Roedd prosiectau unigol yn cynnwys gwelliannau fel moderneiddio gorsafoedd ac uwchraddio (er engraifft, adeiladau gorsaf newydd neu adeiladau wedi eu moderneiddio), gwelliant cyfleusterau teithwyr neu cyfleusterau teithwyr newydd (megis tocynnau), gwelliannau mynediad gorsaf cyffredinol (er engraifft, cyfleusterau parcio beiciau) a gwelliannau mynediad haws (gan gynnwys lifftiau a rampiau).
- 1.3 Cafodd y rhaglen ei chyflwyno mewn dau gam, gyda cynlluniau Cam 1 eu ariannu o dan y rhaglen ERDF 2007-2013 a chynlluniau Cam 2 a ariannwyd o dan y rhaglen ERDF 2014-2020. Mae'r adroddiad hwn yn canolbwyntio ar gynlluniau Cam 2 a chafodd eu cyflwyno yn bennaf gan fodel cyflwyno uniongyrchol, gyda Llywodraeth Cymru yn contractio y gwaith i Network Rail i gyflenwi drwy drydydd parti.
- 1.4 Roedd NSIP + Cam 2 yn cynnwys gwelliannau i bum cyfleuster rhyngfoddol; Pontypridd, Y Rhyl, Ystrad Mynach, Port Talbot ac Aberystwyth, yn unol â'r targed y Cynllun Busnes.
- 1.5 Mae'r gwerthusiad wedi ystyried y canlyniadau ac effeithiau y rhaglen o ran y nifer o orsafoedd wedi i'w gwella a natur y gwelliannau, yn ogystal â chanlyniadau'r gwelliannau hyn i ddefnyddwyr o ran y newid mewn cilometrau teithwyr. Mae canfyddiadau y defnyddwyr yr orsaf wedi cael eu mesur drwy adolygiad o'r Arolwg Teithwyr Rheilffyrdd Cenedlaethol ac arolygon wyneb i wyneb, a gynhaliwyd ar sampl o ddwy orsaf a chafwyd eu gwella fel rhan o NSIP + Cam 2.
- 1.6 Yn ogystal, mae gwerthusiad proses wedi i'w wneud yn seiliedig ar gyfweiliadau gyda staff allweddol y prosiect a rhanddeiliaid a ffynonellau data prosiect sydd ar gael, er mwyn sefydlu gwersi allweddol a ddysgwyd ac enghreifftiau o arfer gorau o NSIP + Cam 2.

- 1.7 O ran effeithiau'r rhaglen ar cilomedr teithwyr, cafwyd y fethodoleg a fabwysiadwyd ar gyfer Cynllun Busnes eu hailadrodd drwy defnyddio data gwerthiant tocynnau ar gyfer y cyfnod ar ôl cwblhau'r cynlluniau. Er nid oes flynedd lawn o ddata cyn-swydd gwerthiant tocynnau ar gael eto, mae dadansoddiad interim ar gael o gilometrau teithwyr gros yn dangos fod dim tystiolaeth cryf bod y gwelliannau wedi dylanwadu ar lefelau teithwyr, gyda rhai gorsafoeddyn yn profi lefelau is o ddefnydd, er fod cynnydd ar draws llinellau rheilffordd cyfatebol, yn enwedig y Rhyl.
- 1.8 Cafwyd arolygon wyneb I wuned eu cynnal ym Mhort Talbot a Pontypridd. Mae'r canlyniadau hyn yn dangos lefelau cymharol uchel o foddhad gyda'r gwelliannau a ddarperir yn y ddwy orsaf, gyda dros un rhan o dair o'r rhai a arolygwyd naill ai'n weddol fodlon neu'n fodlon iawn â'r prosiectau a ddarperir, fodd bynnag, roedd ymwybyddiaeth o'r gwelliannau a wnaed ym Mhontypridd yn isel. Roedd diogelwch yn faes allweddol lle ystyried bod y cynlluniau yn fuddiol, er bod llai o ymatebwyr yn ynstyried mwy o ymwybyddiaeth o wasanaethau rheilffordd fel budd cydnabyddedig y prosiectau.
- 1.9 Tra fod dros 60 y cant o'r ymatebwyr wedi defnyddio'r orsaf cyfatebol ar gyfer eu taith a nodwyd, roedd rhwng 14 y cant a 21 y cant wedi newid i'r rheilffordd o gar, sy'n dangos bod y gorsafoedd yn helpu i annog newid moddol oddi wrth ddefnyddio ceir. Dim ond tri o'r teithwyr a holwyd wnaeth dechrau ddefnyddio'r gorsafoedd o ganlyniad gwelliannau y gorsafoedd.
- 1.10 Cafwyd ystod eang o fudd-ddeiliaid eu cyfweld fel rhan o'r gwerthusiad proses gan gynnwys Llywodraeth Cymru, Network Rail, Trenau Arriva Cymru, yn ogystal â Anabledd Cymru a sampl o awdurdodau lleol. Hefyd, cafwyd dogfennau prosiect eu hadolygu er mwyn sefydlu'r prosesau a ddefnyddiwyd i gyflawni'r prosiectau a sut perfformiad o'u cymharu yn erbyn y cynlluniau.
- 1.11 Cafwyd cynnydd mewn costau eu profi ar bob un o'r prosiectau, ac eithrio Rhyl, a gafodd ei gyflwyno o fewn y gyllideb. Ar draws y pum prosiect, roedd yna cynnydd cost o £ 2.24m, gyda rhan ohono yn ymwneud ag eitemau ychwanegol a ariannwyd gan Lywodraeth Cymru a phartneriaid cyflenwi eraill. Roedd amrywiadau cost allweddol yn cynnwys costau sy'n gysylltiedig â gwiriadau cyfleustodau annisgwyl ym Mhort Talbot a'r penderfyniad i ddefnyddio gwenithfaen Tseiniaidd ym Mhontypridd. Cafwyd arbedion cost eu cyflawni drwy fesurau fel ariannu allanol o'r cladin ddur a ddefnyddiwyd ym Mhort Talbot. Hefyd, cafwyd ymarferion rheoli costau eu defnyddio.

- 1.12 Roedd oedi sylweddol yn brofiadol ar draws rhaglen Cam 2, cyfanswm o 791 diwrnod. Cafodd y rhan fwyaf o oedi eu hachosi gan gwyriadau cyfleusterau ym Mhort Talbot ac oedi rhoi nol asedau i'r Cwmni Gweithredu Trenau.
- 1.13 Cafodd datblygu a chyflwyno Cynlluniau NSIP + Cam 2 ei oruchwyllo gan Grwpiau Cyflenwi Lleol gan ddefnyddio ymagwedd gydweithredol. Mae hyn yn cael ei ystyried yn ffordd effeithiol o gyflawni prosiectau drwy sicrhau bod anghenion rhanddeiliaid gwahanol yn cael eu hystyried drwy datblygiad dylunio hyd at y cynlluniau a gyflwynir terfynol. Fe wnaeth hyn helpu i leihau ail-ddylunio costus, er y cydnabuwyd bod rhai materion dal yn brofiadol.
- 1.14 Roedd cyfranogiad rhanddeiliaid ar draws y rhaglen yn eang, gyda nifer o sefydliadau wahanol yn helpu i lunio'r cynlluniau cyflwyno. Mae enghreifftiau o ble wnaeth hwn arwain at effeithiau cadarnhaol i'r gynlluniau a gyflwynir yn cynnwys y trefniadau aros tacsî ym Mhontypridd, a gafodd eu haddasu oherwydd mewnbwn rhanddeiliaid er mwyn sicrhau fod tacsîs ddim yn aros ciwio yn nol i'r ffordd.