



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

www.cymru.gov.uk

Prosiect platfform troi'n ôl Caerffili a Rhondda Taf - Crynodeb Gweithredol

Ymchwil crynodeb

Ymchwil gymdeithasol

Rhif y ddogfen: 63/2015

Comisiynwyd AECOM gan Lywodraeth Cymru ym mis Rhagfyr 2014 i wneud Gwerthusiad Terfynol o brosiect platfform troi'n ôl Caerffili a Rhondda Taf (CTRT). Datblygwyd y prosiect, a ariennir yn rhannol gan Lywodraeth Cymru a Chronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop (ERDF), i annog newid moddol o geir i'r rheilffordd drwy ddarparu'r seilwaith rheilffyrdd canlynol:

- Platfform ychwanegol (a elwir yn blatfform troi'n ôl) yng ngorsaf Caerffili ar goridor Caerdydd i'r Rhymni; a
- Platfform (troi'n ôl) ychwanegol yng ngorsaf Pontypridd ar goridorau Caerdydd i Gwm Taf.

Cynlluniwyd yr isadeiledd ychwanegol i hwyluso rhedeg gwasanaethau rheilffyrdd ychwanegol ar goridorau Rhymni a Chwm Taf, rhwng Caerffili, Pontypridd a Chaerdydd. Mae platfform troi'n ôl yn caniatáu i drenau derfynu yng Nghaerffili a Phontypridd oddi ar y brif reilffordd, gan ganiatáu llwybrau parhaus ar gyfer trenau trwodd ar y prif reilffyrdd. Roedd y gwaith hefyd wedi ei gynllunio i wella'r ddwy orsaf fel cyfleusterau rhyngfoddol.

Cwblhawyd y gwaith sy'n gysylltiedig â'r prosiect yn 2014, gan ddarparu cynhwysedd rhwydwaith ychwanegol. Fodd bynnag, ar adeg y Gwerthuso Terfynol, nid oedd unrhyw wasanaethau trenau ychwanegol wedi eu hamserlennu ar gyfer y ddwy orsaf. Roedd hyn oherwydd yr angen i gwblhau rhaglen Adnewyddu Signalau Ardal Caerdydd (CASR), gan gynnwys agor Platfform 8 yng Nghaerdydd Canolog sydd bellach wedi'i raglenni i fod yn weithredol yn 2017.

Dadansoddi ar gyfer Polisi



Analysis for Policy

Roedd cwrdd y Gwerthusiad Terfynol yn cynnwys gwerthusiad proses o ymagweddau gweithredu a rheoli a fabwysiadwyd ar y prosiect. Ni wnaed gwerthusiad effaith ôl-weithredol oherwydd diffyg gwasanaethau ychwanegol i orsafoedd Caerffili a Phontypridd.

Cafodd y prosiect ei gyflwyno o fewn y gyllideb a ragwelwyd, er y sylwyd ar rywfaint o amrywiaeth yn y costau a ragwelwyd yn ystod gweithredu. Mae'r cyfarfodydd cyllid misol rhwng Llywodraeth Cymru a Network Rail yn ddull effeithiol o reoli costau prosiect.

Cafodd y prosiect ei gaffael a dechreuwyd adeiladu yn hwyrach nag a ragwelwyd, a chafwyd oedi ar elfennau penodol o'r ddau blatfform troi'n ôl. Roedd y gyd-ddibyniaeth gyda CASR wedi cyflwyno oedi yn y rhaglen a gafodd effaith ar y prosiect CTRT. Ar y cyfan roedd y cyfnodau adeiladu ar gyfer y ddau blatfform troi'n ôl o fewn y cyfnodau a ragwelwyd.

Mater allweddol oedd yn effeithio ar y ar y manteision a gyflawnwyd gan y prosiect oedd y ffaith nad oedd y gwelliannau i'r gwasanaeth a gynlluniwyd wedi eu rhoi ar waith adeg y gwerthuso. Ar waethaf y diffyg gwelliant i'r gwasanaeth, mae'r gweithredwyr wedi gallu gwneud defnydd o'r platfform troi'n ôl i ddal trenau, gan

ddarparu gwytnwch rhwydwaith ychwanegol.

Roedd lefel ymgysylltu â rhanddeiliaid yn amrywio ar draws y prosiect. Roedd ymgysylltu a chyswllt rhwng rhanddeiliaid cyflwyno strategol fel Llywodraeth Cymru, Network Rail a Threnau Arriva Cymru yn dda, ac wedi ei wella drwy gyflwyno Bwrdd Rheoli Rhaglen yn gynnar yn 2014. Roedd Llywodraeth Cymru a Bwrdd Rhaglen Rheilffyrdd Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru (WEFO) hefyd yn cael eu hystyried yn effeithiol gan rhanddeiliaid, barn a ategwyd gan y gwerthuswyr. Roedd y dull o ymgysylltu â'r cyhoedd yn cael ei ystyried gan rai rhanddeiliaid i fod yn llai effeithiol, gydag amseru cyhoeddusrwydd cwblhau'r cynllun yn bryder canolog.

Roedd rheolaeth gyffredinol a goruchwyllo'r prosiect hefyd wedi gwella'n sylweddol drwy gyflwyno'r Bwrdd Rheoli Rhaglen ym mis Ionawr 2014. Roedd y cyfarfod misol hwn yn cynyddu lefel y craffu ar draws cyflwyno'r prosiect.

Gwerthuswyd themâu trawsbynciol ac roedd y prosiect CTRT yn darparu cyfleusterau cwbl hygyrch i bob defnyddiwr posibl, ochr yn ochr â gwybodaeth ddwyieithog. Nid oedd asesiad o effeithiau gwelliannau o'r fath ar y galw a materion fel cynhwysiant cymdeithasol yn bosibl adeg y

gwerthuso. Rhagwelwyd y byddai'r cynllun yn cael effaith fuddiol ar gynaliadwyedd amgylcheddol drwy ostyngiad mewn allyriadau carbon a fuasai'n deillio o gyflawni'r newid moddol o ddefnyddio ceir. Ni fu'n bosibl, fodd bynnag, i asesu a gafodd yr amcan hwn ei gyflawni oherwydd y diffyg i welliannau gwasanaethau cysylltiol at hyn o bryd ar y coridor. Yn ogystal nid oedd data gwerthuso ôl-weithredol ar gael i asesu gwerth economaidd am arian o'r manteision a gyflawnwyd. Fodd bynnag, dangosodd rhanddeiliaid mai drwy integreiddio â CASR, fod arbedion costau arwyddocaol wedi'u cyflawni o'i gymharu â darparu'r prosiect ar ei ben ei hun.

Awdur: AECOM

I gael rhagor o wybodaeth, cysylltwch â:

Joanne Coates

Is-adran Ymchwil Gymdeithasol a Gwybodaeth

Llywodraeth Cymru

Parc Cathays

Caerdydd

CF10 3NQ

Ffôn: 029 2082 5540

Ebost: Joanne.Coates@wales.gsi.gov.uk

Ymchwil Gymdeithasol Llywodraeth Cymru
17 Tachwedd 2015

ISBN: 978-1-4734-4710-3

© Hawlfraint y Goron 2015



All content is available under the Open Government Licence v3.0, except where otherwise stated.

<http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/>

