



RHIF YMCHWIL GYMDEITHASOL:
18/2017

DYDDIAD CYHOEDDI
05/04/2017

Prosiect Ailddyblu Tre-gŵyr: Adroddiad Gwerthusiad. Crynodeb Gweithredol

Prosiect Aildddyblu Tre-gŵyr: 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

1. Crynodeb Gweithredol

- 1.1 Cafodd AECOM eu comisiynu gan Lywodraeth Cymru (LIC) ym mis Mehefin 2015 i ymgymryd gwerthusiad terfynol o'r Prosiect Ailddylu Tre-gŵyr . Mae'r prosiect gwerth £ 24.3m , a ariennir ar y cyd gan Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop (ERDF) a Llywodreath Cymru (LIC) , ei ddatblygu gyda'r nod o uwchraddio 8km o drac adran sengl rhwng Gorllewin Duffryn (ardal Llanelli) a Gorllewin Cockett (Tre-gŵyr , ardal Abertawe) i trac dwbl a gweithredu gwelliannau i orsaf Tre-gŵyr .
- 1.2 Ceisiodd y prosiect i oresgyn man cyfyng allweddol yn y rhwydwaith rheilffyrdd yn ne orllewin Cymru, hwyluso gwelliant dros y amlder uchafswm blaenorol o ddau drên yr awr , galluogi gwelliannau i'r perfformiad gweithredol a hwyluso arosfannau amlach yng ngorsaf Tre-gŵyr .
- 1.3 Mae gwasanaethau ychwanegol nawr ar gael ar ôl cwblhau'r prosiect
 - 1) Gwasanaethau trên ychwanegol
 - 2) Arosfannau ychwanegol ar wasanaethau sydd yn bodoli yn bresenol (a oedd gynt gwasanaethau di-stop neu gais
 - 3) Cynhwysedd am wasanaethau ychwanegol ar y llwybr rhwng Abertawe a Chaerfyrddin
- 1.4 Cafodd y prosiect ei gwblhau ym mis Mai 2013 ac ei gyflwyno ochr yn ochr â'r ailosod o'r Gradd 2 rhestredig Traphont Lluchwr, gwerth £16m , a gafodd ei hariannu a'u darparu gan Network Rail sydd ddim o fewn cwmplas y gwerthusiad hwn.
- 1.5 Mae'r Gwerthuso Terfynol wedi ystyried effeithiau'r prosiect l'r ddefnyddwyr o'r orsaf, yn ogystal â gwasanaethau sy'n pasio drwy'r adran trac dwbl newydd yn seiliedig ar ddadansoddi data nawddogaeth allweddol ac arolygon ymchwil gyda defnyddwyr yr orsaf. Mae'r prosesau allweddol a ddefnyddir i gyflawni'r prosiect hefyd wedi cael eu hystyried ar sail cyfweiliadau gyda staff allweddol y prosiect ac adolygiad o wybodaeth prosiect allweddol. Mae hyn wedi nodi gwersi allweddol ar gyfer prosiectau yn y dyfodol .

- 1.6 Fel y cynlluniwyd, ochr yn ochr â dyflwyno cyfleusterau trac a gorsaf ychwanegol, mae'r prosiect hefyd wedi cyfrannu at greu/gewlla gilomedrau cerbyd ychwanegol, yn ogystal â gilometrau teithwyr ychwanegol ar drafnidiaeth gyhoeddus .
- 1.7 Ni ellir gymharu cyfrifiad y Cynllun Busnes, a baratowyd yn dilyn gweithrediad y cynllun, o gilometrau cerbyd a teithwyr ychwanegol a ddarparwyd gyda'r cyfiawnhad gwreiddiol y cynllun , gan fod cyfiawnhad gwreiddiol y cynllun wedi ei wneud ar sail fod cerbydau ar gael i weithredu gwasanaethau ychwanegol dros y llinell dwbl a chymhorthdal LIC i dalu cost gweithredu y gwasanaethau hynny. Mae'r risgiau o dim cerbydau ar gael , a diffyg arian yn cael eu cofnodi yn y cofrestri risg sy'n cyd-fynd a'r achos busnes ar gyfer y gwasanaethau newydd a'r achos ar wahân ar gyfer ail-dyblu seilwaith (a tybir y fod y gwasanaethau ychwanegol yn gweithredu) . Yn eisios. gwnaeth y risgiau hyn ddod yn amlwg erbyn ysgrifennu y Cynllun Busnes.
- 1.8 Fe wnaeth arolwg boddhad teithwyr, a gynhaliwyd yn Nhre-gŵyr, samplu barn 291 o ddefnyddwyr yr orsaf, a penderfynnu fod 50 y cant o ymatebwyr o'r farn bod y gwelliannau l'r orsaf wedi cynyddu eu lefelau defnydd trên. Roedd y newidiadau i hyfforddi amserlenni a'r newidiadau i gyfleusterau gorsafoedd ei ystyriwyd fel gwelliannau buddiol a wnaeth cyfrannu at gynnydd yn y defnydd.
- 1.9 Dangosodd yr arolwg hefyd fod 73 y cant o'r rhai a holwyd arfer cynnal teithiau tebyg mewn car (naill ai fel gyrrwr neu deithiwr) cyn defnyddio gorsaf Tre-gwyr. Mae hyn yn dangos bod yr orsaf wedi cael effaith gadarnhaol o ran hyrwyddo newid moddol . Yn ogystal, dim ond 4 y cant o'r ymatebwyr naeth dweud byddent wedi wedi defnyddio gorsaf gwahanol yn flaenhorol , sy'n dangos lefel isel o dynnu o orsafoedd lleol eraill.
- 1.10 Penderfynodd y proses gwerthusiad bod y prosiect wedi ei gyflwyno ar gyfer targedu costau, gyda costau mân ychwanegol ar gyfer eitemau ychwanegol, fel ail-wynebu llwyfan . Mae trefniant poen / ennill o fewn y contract wedi helpu i sicrhau bod y prosiect yn cael ei gyflwyno o fewn y gyllideb sydd ar gael , tra bod cyfres o archwiliadau wedi eu cynnal er mwyn sicrhau mai dim ond costau cymwys sydd wedi eu cynnwys yn y cyfrifon terfynol y prosiect ac am baratoi ar gyfer y Cynllun Busnes ac ôl - ddyfarnu hawliadau am gyllid . Roedd y synergedd gyda'r prosiect Traphont Lluchwr yn ffordd allweddol o gadw costau prosiect i lawr.
- 1.11 Cafodd risg ei reoli drwy gydol y prosiect fel rhan o'r broses GRIP a thrwy y defnydd o asesiadau risg. Mae'r risgiau allweddol a nodwyd ar ddechrau y prosiect yn cynnwys y rhai sy'n gysylltiedig â chyflwyno'r prosiect ochr yn ochr â'r prosiect

Traphont Lluchwr a'r amserlenni tynn o'r rhwystr trac sydd ar gael . Penderfynodd y gwerthusiad bod y prosesau rheoli risg yn llwyddiannus wrth reoli risg hwn . Er, mae materion a ddigwyddodd yn ystod y prosiect yn cynnwys cwmp arglawdd a chyflwr gwael y platfform presennol.

- 1.12 Cafodd y prosiect ei rheoli gyda LIC a wnaeth ymgymryd rôl noddwr y prosiect , Network Rail a wnaeth darparu rheoliant y prosiect, tra defnyddio y contractwr Colas Rail Morgan Sindall i gyflwyno'r gwaith . Cynhaliwyd cyfarfodydd yn rheolaidd rhwng aelodau tîm y prosiect a chafodd ei benodi i gynrychioli trawstoriad o fuddiannau swyddogaethol / rhanddeiliaid a ystyriwyd fod y berthynas rhwng y partneriaid hyn yn ystod y gwaith o gyflwyno'r prosiect yn dda . Ers hynny, mae Bwrdd Rheoli Rhaglen wedi ei gychwyn i gryfhau a ffurfioli y rheolaeth lefel uchel o brosiectau rheilffyrdd WG ymhellach.