



Llyr Gruffydd AS
Cadierydd Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith

28 Mawrth 2023

Annwyl Llyr Gruffydd AS

Rwy'n ysgrifennu atoch gyda'r wybodaeth am y sefyllfa ddiweddaraf o ran cyflawni Metro De Cymru, ac yn bwysicach na dim, ein sefyllfa ddiweddaraf o ran ein rhagamcaniadau cost. Mae'r diweddariad hwn yn dilyn darn sylweddol o waith i werthuso costau cyffredinol y rhaglen, a'r amserlenni, i sicrhau ein bod yn gallu cyflawni'r prosiect yn hyderus, yn unol ag amserlen glir gan barhau i reoli costau mor agos â phosibl. Rydym yn cydnabod y buddsoddiad a'r cyfleoedd sylweddol y mae'r prosiect hwn yn eu cynrychioli, felly rydym am fod mor dryloyw â phosibl ynghylch y sefyllfa ddiweddaraf.

Fel y gwyddoch, mae Metro De Cymru yn gyfle unwaith mewn cenhedlaeth i drawsnewid trafniadaeth ar gyfer pobl De-ddwyrain Cymru. Bydd yn gwella bywydau pobl ac yn sicrhau mai trafniadaeth gynaliadwy yw'r ffordd hawsaf o deithio. Pan gadarnhawyd cyllid ar gyfer prosiect hanesyddol Metro De Cymru yn 2018, darparwyd £738m i ddechrau i gyflawni'r prosiect unwaith mewn cenhedlaeth i drawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd. Roedd elfennau o'r costau gwreiddiol yn seiliedig ar brisiau 2015. Bydd y rhaglen uchelgeisiol yn trawsnewid Llinellau Craidd y Cymoedd yn rhwydwaith modern ac integredig o reilffyrdd, bysiau a theithio llesol er mwyn gwella cysylltedd a gwneud teithio cynaliadwy yn haws ar draws De Cymru.

Pan gafodd y cyllid cychwynol ei ymrwymo, fyddai neb wedi gallu rhagweld beth fyddai'n digwydd yn y pum mlynedd nesaf. Yn ystod ein cyfnod trawsnewid, rydym wedi gweld effaith ddigynsail pandemig byd-eang COVID-19, effaith Brexit a'i effaith ar y gweithlu, ac argaeledd deunyddiau, ac mae hyn i gyd wedi cael ei ddwysáu gan y rhyfel yn Wcráin. Mae'r ffactorau annisgwyl hyn yn golygu ein bod wedi gorfod addasu cynlluniau cyflawni a chyllideb derfynol ddisgwyliedig y prosiect.

Rhagamcanion Cost

Yn dilyn yr ymarfer ailwerthuso helaeth a gynhaliwyd gan dîm prosiect TrC ac AIW, rydym nawr yn rhagweld y bydd cost derfynol prosiect Metro De Cymru oddeutu £1bn. Mae'r cynnydd a ragwelir o ganlyniad i'r cynnydd disgwyliedig mewn costau a amlinellir isod.

Eitem	Costau Deunyddiau / Chwyddiant	COVID-19 a Brexit	Cyfyngiadau Seilwaith	Cyfanswm
% Dyraniad y cynnydd i AFC	37%	34%	29%	100%
Cost	£113.4m	£104.2m	£88.9m*	£306.7m





**TRAFNIDIAETH
CYMRU
TRANSPORT
FOR WALES**

3 Llys Cadwyn
Pontypridd,
CF37 4TH,
029 2167 3434
James.price@trc.cymru
trc.cymru

3 Llys Cadwyn
Pontypridd
CF37 4TH
029 2167 3434
james.price@tfw.wales
tfw.wales

Wrth i ni symud tuag at gyfnod economaidd mwy sefydlog gobeithio, ond sydd eto'n heriol, rwy'n teimlo ei bod yn briodol i chi gael yr wybodaeth ddiweddaraf am y sefyllfa ar hyn o bryd a'r hyn rydym yn ei wneud i liniaru'r heriau rydym wedi'u hwynebu.

Beth rydym wedi bod yn ei wneud

Yn wyneb yr heriau allanol a amlinellir uchod, mae tîm y prosiect wedi canolbwyntio ar ail-alinio ein rhaglen ar sail yr amserlenni mwyaf cyraeddadwy, a sicrhau'r effeithlonrwydd mwyaf posibl o ran costau. Rydym wedi gwneud hyn drwy gydweithio â'n partneriaid cyflawni seilwaith drwy ein Cynghrair Craidd, gyda chraffu ychwanegol a chyingor annibynnol gan nifer o arbenigwyr blaenllaw yn y diwydiant. Ar hyn o bryd, mae'r timau'n canolbwyntio'n bennaf ar gomisiynu'r trenau newydd sbon ar gyfer y Metro (ar y trêen ac ar ochr y rheilffordd), gan sicrhau ffrydiau cyllido a dulliau rheoli ar gyfer y gost gyffredinol ac amserlen cyflawni'r prosiect.

Rydym hefyd wedi newid y dull gweithredu ar gyfer y rhaglen seilwaith (traciau, signalau, trydaneiddio ac ati) er mwyn darparu rhan allweddol o lwybr wedi'i uwchraddio cyn newidiadau eraill. Bydd hyn yn sicrhau ein bod yn gallu darparu'r trenau newydd cyn gynted â phosibl, gan ddiogelu'r elfennau allweddol sydd eu hangen i leihau'r risg o golli mynediad at Gyllid Datblygu Rhanbarthol Ewrop.

Mae nifer o opsiynau eraill wedi cael eu hystyried yn drylwyr er mwyn lleihau costau ac effaith y prosiect.

Fel rhan o hyn, rydym wedi cryfhau ein mesurau rheoli prosiect a goruchwylio'r rhaglen ymhellach ac wedi integreiddio'r gwaith o reoli'r broses o gyflawni'r rhaglen gydag Amey Infrastructure Wales (AIW).

Mae hyn yn cynnwys mwy o haenau annibynnol o lywodraethu, mesurau rheoli rhaglen ychwanegol, atebolrwydd ar lefel cyfarwyddwyr ar gyfer cyflawni drwy'r gadwyn gyflenwi, a phrynu rhagor o ddeunyddiau adeiladu ymlaen llaw i sicrhau eu bod ar gael a diogelu'r rhaglen rhag pwysau chwyddiant ansicr.

Mae'r mesurau eraill rydym wedi'u rhoi ar waith fel rhan o'n gweithgareddau ailosod llinellau sylfaen yn cynnwys;

- Grŵp llywio lefel weithredol wythnosol gyda chynrychiolwyr o TrC a Phrif Swyddog Gweithredol, Rheolwr Gyfarwyddwr a Chyfarwyddwr Busnes Amey.
- Ffrwd waith benodol sy'n canolbwyntio ar ddulliau integredig o reoli'r seilwaith, y cerbydau rheilffyrdd a pharodrwydd y sefydliad ar gyfer mynediad i'r gwasanaeth system rheilffyrdd.
- Gwell adroddiadau rheoli busnes misol ar gyfer seilwaith.
- Caffael llawer o ddeunyddiau adeiladu arbenigol ymlaen llaw er mwyn diogelu amserlenni'r rhaglen.
- Arbenigwyr blaenllaw yn y diwydiant yn adolygu ac yn herio'r gwaith o gyflawni'r rhaglen yn annibynnol.



- Pwyllgor Prosiectau Mawr TrC yn adolygu perfformiad y rhaglen bob chwarter, dan gadeiryddiaeth un o Gyfarwyddwyr Anweithredol y Bwrdd. Mae'r adolygiad manwl hwn yn ymdrin â phob agwedd ar raglen Llinellau Craidd y Cymoedd.

Ffactorau allanol

Isod, ceir esboniad pellach o'r cynnydd disgwylidig mewn costau oherwydd y ffactorau allanol a restrir uchod.

Argaeledd/cynnydd mewn costau deunyddiau i gyflenwyr:

- Mae cynnydd yn y galw byd-eang yn y sector adeiladu, ynghyd ag effeithiau niferus a chymhleth y pandemig ochr yn ochr â materion logisteg, wedi arwain at brinder ac oedi na welwyd ei debyg o'r blaen. Yn y pen draw, mae hynny wedi arwain at gynnydd mewn prisiau deunyddiau a llafur ar draws yr economi.
- Gan ddefnyddio data gan y Gwasanaeth Gwybodaeth am Gostau Adeiladu (BCIS) o Sefydliad Brenhinol y Syrfewyr Siartredig (RICS), mae cost y rhaglen wedi'i diweddarau yn ystyried ac yn darparu ar gyfer tueddiadau cost deunyddiau rhwng 2020 a 2021, gan dybio nad oes unrhyw gynnydd amlwg pellach yn ystod 2022.
- Mae data gan BCIS yn dangos y cynnydd mwyaf mewn 40 mlynedd mewn costau adeiladu ym mis Tachwedd 2021. Er enghraifft, roedd y symudiad pris yn Ch1 i Ch3 y flwyddyn honno ar gyfer Pren, Dur a Metelau Sylfaenol wedi cynyddu 78.9%, 77.4% a 24.8% yn y drefn honno.
- Gydag oddeutu 7,200 tonnall o ddur moel ar gyfer y rhaglen Cyfarpar Llinellau Uwchben, i gynnwys costau sy'n gysylltiedig ag amser, mae'r elfen hon o ran cost deunyddiau crai yn unig, cyn eu saerïo, wedi cynyddu oddeutu £6.8m (ym mis Ebrill 2022).

COVID-19

- Roedd effaith COVID-19 wedi achosi colledion cynhyrchiant, gan arwain at oedi yn y rhaglen, a arweiniodd at gynnydd mewn costau. Drwy gydol y pandemig, cafodd yr effaith ar gynhyrchiant ar y safle ei dwysáu ymhellach gan ansicrwydd o ran a oedd gweithlu ar gael, mesurau cadw pellter cymdeithasol ac oedi o ran deunyddiau.
- Mae'r estyniad amser a brofwyd ar Linellau Craidd y Cymoedd yn debyg i'r hyn a brofwyd gan brosiectau seilwaith mawr eraill yn y DU. Yn ystod y pandemig, mae HS2 a Hinkley Point wedi colli cynhyrchiant ac yn parhau i brofi hynny. Mae hyn oherwydd prinder gweithlu, gwybodaeth am ddylunio'n cael ei throsglwyddo'n wael oherwydd gweithio o bell a deunyddiau'n cyrraedd yn hwyr, gan arwain at oedi wrth gwblhau prosiectau.
- Mae dibyniaeth y sector adeiladu ar lif cadwyni cyflenwi deunyddiau byd-eang yn parhau i darfu ar bethau, ac er bod prinder wedi cael sylw mewn ambell faes, mae manau cul yn y gadwyn gyflenwi ddomestig hefyd yn parhau i effeithio ar gynhyrchiant; gydag oedi mewn amser cyrraedd dur, pren ac agregau.



Brexit

Y Cytundeb Masnach a Chydweithredu (TCA) sydd wedi bod yn llywodraethu'r berthynas rhwng y DU a'r UE ers mis Ionawr 2021. Er bod hyn yn well na dim cytundeb o gwbl, mae gadael marchnad sengl yr UE yn dal i fod wedi cael effaith ar y diwydiant adeiladu mewn nifer o ffyrdd:

- Effaith ar allforion: Er bod y DU wedi sicrhau masnach ddi-dariff gyda'i chymdogion yn yr UE, dim ond i gynhyrchion 'tarddiadol' y mae hyn yn berthnasol, sef cynhyrchion sy'n tarddu o'r UE. Mae hyn yn peri problemau i fusnesau sydd â chadwyni cyflenwi cymhleth; offer signalau yn achos Llinellau Craidd y Cymoedd. Er enghraifft, mae'r amser mae'n ei gymryd i gael rhywfaint o'r sglodion data hanfodol sy'n angenrheidiol ar gyfer yr offer signalau wedi cynyddu o bum wythnos i 16 wythnos ym mis Ionawr 2021. Mae hyn wedi arwain at effaith uniongyrchol ar ddarparu ein system signalau newydd.
- Effaith ar y gweithlu: Daeth y rhyddid i symud rhwng y DU a'r UE i ben ym mis Ionawr 2021. O dan gyfreithiau mewnfudo newydd, mae mudwyr o'r UE bellach yn rhwym wrth system sy'n seiliedig ar bwyntiau er mwyn bod yn gymwys i gael fisa. Mae hyn wedi cael effaith ar rywfaint o adnoddau'r rhaglen.

Cyfyngiadau seilwaith

- Mae rhywfaint o oedi o ran seilwaith wedi cael ei achosi gan wybodaeth anghyflawn neu wybodaeth ddim ar gael am rai asedau sydd wedi arwain at waith dylunio, arolygu neu beirianeg ychwanegol.
- Mae heriau seilwaith annisgwyl wedi codi hefyd, er enghraifft nid oedd cyflenwad pŵer presennol y National Grid yn ddigon cadarn yng Nghwm Rhymni ac mae wedi golygu bod angen Cyfarpar Llinellau Uwchben ychwanegol ar gyfer y trenau newydd.
- Mae darganfod nifer o gyfleustodau statudol arwyddocaol yn golygu bod angen dargyfeirio sylweddol. Mae hyn wedi achosi oedi wrth osod y system Llinell Uwchben a'r trac newydd, ar draws rheilffyrdd Aberdâr a Threherbert yn benodol. Mae TrC yn ymgysylltu â ddarparwyr cyfleustodau ac yn monitro'r gwaith helaeth a pharhaus o ddargyfeirio oddeutu 10km o'r ystad rheilffyrdd i'r briffordd leol.
- Enghraifft arall o newid sylweddol ac annisgwyl mewn dyluniad yw yn ardal Cathays, Caerdydd, lle mae sganiwr MRI ym Mhrifysgol Caerdydd yn golygu na allwn osod cyfarpar llinellau uwchben oherwydd problemau cydnawsedd electromagnetig, sydd wedi golygu bod angen newid dyluniad y system.

Cyfyngiadau dylunio

Newidiadau i'r rhaglen ddylunio am nifer o resymau:

- Argaeledd adnoddau dylunio – Rydym yn cystadlu yn erbyn rhaglenni seilwaith mawr eraill yn y DU, sy'n cael eu dwysáu gan dwf mawr yn y diwydiant adeiladu ar ôl COVID.
- Rhaglen – argaeledd/dilysrwydd data mewnbwn sy'n effeithio ar ddechrau/cwblhau'r cynllun.
- Elfennau i'w Cyflawni o ran Dylunio – newidiadau i'r dyluniad i'w cwblhau o ganlyniad i ddatblygu saerniaeth system, aeddfedrwydd y dylunio, dylanwadau mewnol ac allanol.



**TRAFNIDIAETH
CYMRU
TRANSPORT
FOR WALES**

3 Llys Cadwyn
Pontypridd,
CF37 4TH,
029 2167 3434
James.price@trc.cymru
trc.cymru

3 Llys Cadwyn
Pontypridd
CF37 4TH
029 2167 3434
james.price@tfw.wales
tfw.wales

Chwyddiant

Mae chwyddiant wedi cael ei ailwerthuso o werth contract y tendr i'r cyfraddau presennol, gan gyfrannu at gost cyflawni'r rhaglen wedi'i diweddarau'n gyffredinol.

Mae'r asesiad o'r gyllideb bresennol wedi cael ei gyfrifo gan ddefnyddio data tueddiadau o Ganllawiau Dadansoddi Trawnidiaeth Llywodraeth y DU. Yn gryno, defnyddiwyd cyfartaledd pwysedig CPI ac RPI i asesu a chymhwyso'r chwyddiant tybiedig ar Gostau i'w Cwblhau (CTC).

Mae'n amlwg bod crynodeb lefel uchel i'w weld gyda lefelau chwyddiant yn 1.3% ym mis Rhagfyr 2019, a 10% heddiw.

Y ffordd ymlaen

Mae tîm y prosiect yn gweithio'n eithriadol o galed i uwchraddio'r seilwaith sydd ei angen i gyflwyno'r trenau newydd – trenau Dosbarth 231s, Dosbarth 756 a Dosbarth 398s – ar draws rhwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd, gan sicrhau, ar yr un pryd, bod y gwaith hwn yn cefnogi'r cynnydd mewn amllder gwasanaethau drwy newidiadau i amserlenni yn y dyfodol.

Mae adolygiad o'r opsiynau sydd ar gael wedi cael ei gwblhau ac er mwyn lleihau costau ac oedi gyda threnau newydd sy'n cyrraedd y rhwydwaith, rydym nawr yn blaenoriaethu signalau a thrydaneiddio rhan allweddol o'r cledrau ar rwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd sy'n dod yn 'drac profi' i bob pwrpas.

Ar gyfer y dull cyflawni hwn, mae ardal rhwydwaith Llinellau Craidd y Cymoedd sy'n cael ei galw'n TAM (Treherbert, Aberdâr a Merthyr) wedi'i rhannu'n ddwy ran, sef:

- TAM A – Radur i Bontypridd, Aberdâr and Merthyr; a,
- TAM B – Treherbert.

Oherwydd bod gofyn trefnu comisiynu signalau ar draws rhwydwaith rheilffyrdd ehangach Prydain Fawr, ynghyd â chyfyngiadau ar signalau, adnoddau dylunio ac adeiladu, nid yw'n ymarferol cyflawni gwaith TAM a Chaerdydd – Rhymni (CAR) yn ddiogel ar yr un pryd.

Mae cwblhau'r gwaith CAR yn hwyluso cyflwyno'r amserlen pedwar trê'n yr awr ar y TAM a'r CAR.

Crynodeb

Er gwaethaf yr heriau annisgwyl a wynebodd tîm y prosiect dros y tair blynedd diwethaf, rydym yn dal i fod wedi ymrwmo i gyflawni prosiect trawsnewid Metro De Cymru a darparu'r gwerth gorau posibl am arian i bobl Cymru ar yr un pryd.



**TRAFNIDIAETH
CYMRU
TRANSPORT
FOR WALES**

3 Llys Cadwyn
Pontypridd,
CF37 4TH,
029 2167 3434
James.price@trc.cymru
trc.cymru

3 Llys Cadwyn
Pontypridd
CF37 4TH
029 2167 3434
james.price@tfw.wales
tfw.wales

Wrth gwrs, mae'r cynnydd mewn costau a'r oedi gyda'r prosiect yn siomedig iawn, ond nid yw hyn yn anghyffredin ar gyfer prosiect uchelgeisiol iawn o'r maint hwn. Fodd bynnag, mae tîm y Metro wedi rheoli'r heriau arferol hyn yn dda, ond mae oedi yn y rhaglen wedi effeithio'n sylweddol arnynt oherwydd y pandemig a phwysau chwyddiant llawer uwch na ragwelwyd yn ystod cam cynllunio'r prosiect hwn.

Yn ddiweddar, rydym wedi rhoi'r cyntaf o'n trenau Metro De Cymru newydd sbon ar Reilffordd Rhymni. Dyma ddechrau cyfnod cyffrous iawn o newid a fydd yn digwydd dros y blynyddoedd nesaf. Rydym hefyd wedi dechrau cyflwyno Cerbydau'r Metro i ddepo newydd Ffynnon Taf, a hoffwn fanteisio ar y cyfle i'ch gwahodd chi a'r Pwyllgor i weld y gwaith sydd wedi cael ei wneud.

Wrth gwrs, rwyf bob amser ar gael i'r Pwyllgor, i ymddangos ger eich bron ac i ateb unrhyw gwestiynau sydd gennych.

Yn gywir

James Price
Prif Weithredwr / Chief Executive