



**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

Mark Isherwood AS
Cadeirydd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus a Gweinyddiaeth Gyhoeddus

18 Mai 2023

Annwyl Mark

Caffael Cerbydau gan Trafnidiaeth Cymru

Diolch am eich llythyr ynghylch caffael Trafnidiaeth Cymru (TrC) o'i drenau Class 230 i wasanaethu ar hyd rheilffordd Wrecsam-Bidston. Croesawaf y cyfle hwn i rannu rhagor o fanylion am y broses gaffael a'r sefyllfa fel y mae ar ôl i Vivarail fynd i ddwylo'r gweinyddwyr. Rwy'n gobeithio y bydd y llythyr hwn yn rhoi rhywfaint o sicrwydd bod TrC wedi cynnal diwydrwydd dyladwy ac yn gweithio'n galed i gyflwyno'r trenau newydd hyn.

Gweler y manylion pellach y gofynnir amdanynt isod:

1. Cadarnhad o nifer/manyleb y trenau a archebwyd ac a yw'r rhain wedi'u cyflenwi'n llawn (os nad, beth sy'n weddill).

Yn 2018 fel rhan o'r dyfarniad contract gwreiddiol, archebwyd pum uned Class 230 3 cherbyd gan Vivarail dan yr ymrwymiad i wella gwasanaethau ar lwybr Wrecsam-Bidston. Cafodd y trenau eu nodi gan KeolisAmey¹ drwy broses ymgeisio masnachfrait rheilffyrdd Cymru a'r Gororau, lle cawsant eu contractio wedyn drwy ddyfarnu'r cytundeb grant dilynol.

Mae'r Class 230 yn drên tri cherbyd. Newidiodd Vivarail y trenau hyn o drên 'District Line' Danddaearol Llundain i drên dau-fodd/hybrid prif lwybr sy'n defnyddio batris ac injan disel. Mae'r pum uned Class 230 3 cherbyd wedi'u cyflenwi, ac mae manylion amdanynt yn ymuno â'r gwasanaeth wedi'u cynnwys yn y cwestiwn.

¹Roedd Keolis Amey Operations a oedd yn masnachu fel Gwasanaethau Rheilffyrdd Trafnidiaeth Cymru (Gwasanaethau Rheilffyrdd TrC) yn gwmni trenau yng Nghymru dan berchnogaeth Keolis (60%) ac Amey (40%) ac yn gweithredu masnachfrait rheilffyrdd Cymru a'r Gororau rhwng mis Hydref 2018 a mis Chwefror 2021.



Mae Trafnidiaeth Cymru yn eiddo i
Lywodraeth Cymru
Transport for Wales is owned by the
Welsh Government

Cwmni Cyfyngedig drwy Warrant. Cofrestrwyd yng Nghymru. Rhif Cwmni 09476013. Cyfeiriad Swyddfa Gofrestredig: 3 Llys Cadwyn, Pontypridd, CF37 4TH
A Company Limited by Guarantee. Registered in Wales. Company No. 09476013. Registered Office Address: 3 Llys Cadwyn, Pontypridd, CF37 4TH



2. A yw'r trenau wedi cael eu prynu'n llwyr neu'n cael eu prydlesu, y sail resymegol ategol yn y naill achos neu'r llall, a phryd y gwnaed y trefniadau contract.

Prynodd Llywodraeth Cymru y trenau'n llwyr ac maent yn eiddo i TrC (mae TrC yn eiddo llwyr i Lywodraeth Cymru). Cytunwyd ar y pryniant llwyr gan Lywodraeth Cymru adeg archebu, gan y byddai hyn wedi bod yn rhatach dros amser na Keolis Amey yn negodi cyllid trydydd parti a lesio'n ôl wedyn, gan nodi nad oedd Vivarail yn gallu cynnig trefniant les, dim ond gwerthu'r unedau'n llwyr. Ni fu unrhyw newidiadau dilynol i'r trefniant hwn, ac fel y byddech yn ei ddisgwyl o brosiect o'r natur hon, cynhaliwyd adolygiadau cyfnodol. Cafodd taliadau eu gwneud fesul uned drwy gydol 2020 a 2021 ar ôl i bob uned basio archwiliad ansawdd TrC a'r drefn brofi ofynnol.

3. Pryd oedd Trafnidiaeth Cymru yn disgwyl yn wreiddiol y byddai'r trenau'n dod i rym ac ar ba lwybrau, ynghyd ag unrhyw sefyllfa sydd wedi'i diweddarau mewn perthynas â hynny (yng nghyd-destun patrymau galw ar ôl y pandemig).

Roedd y contract gwreiddiol yn nodi y byddai trenau Class 230 yn dechrau cael eu defnyddio yn 2019. O'r fflyd o bump, mae tri thrên wedi cael eu clirio ar gyfer hyfforddiant profi a hyfforddi gyrwyr, ac maent bellach ar gael i'w defnyddio, ac yn cael eu defnyddio i gludo teithwyr. Bydd y pedwerydd trên ar gael ar gyfer gwasanaeth i deithwyr ddechrau haf 2023, a disgwylir i'r pumed trên a'r olaf ymuno â'r gwasanaeth yn nes ymlaen yn yr haf / ddechrau'r hydref 2023.

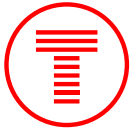
Rydym yn disgwyl gweithredu gwasanaeth bob awr i'r ddau gyfeiriad rhwng Wrecsam a Bidston gan ddefnyddio trenau Class 230 yr haf hwn. Rhaid gweithredu un trên yr awr dibynadwy gan ddefnyddio'r trenau Class 230 yn llwyddiannus cyn i ni symud i gynyddu'r amllder hwn i ddau drên yr awr.

Cafodd yr unedau eu caffael yn benodol ar gyfer llwybr Wrecsam-Bidston fel fflyd hunangynhwysol gyda'r opsiwn o weithredu ar ychydig o lwybrau eraill dros dro tra oedd fflyd newydd yn cael ei darparu. Ni wireddwyd yr opsiwn hwn, ac o ganlyniad, dim ond ar lwybr Wrecsam-Bidston y mae gwaith seilwaith i ganiatáu gweithredu Class 230 wedi cael ei wneud.

4. Rhesymau pam nad yw'r trenau wedi dechrau gweithredu'n barod a chynlluniau gwreiddiol ar gyfer sut byddent yn cael eu gwasanaethu/cynnal a chadw.

Dyma'r rhesymau dros yr oedi cyn cyflwyno'r trenau Class 230 i'r gwasanaeth:

- Roedd amserlenni rhaglenni ymroddedig Vivarail yn afrealistig. Derbyniodd Vivarail y rhan fwyaf o'r bai am yr oedi, a chytunwyd ar iawndal penodedig sylweddol o £1.5 miliwn a'i dalu;



**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

- oedi o ran cynhyrchu yn Vivarail oherwydd dechrau pandemig y coronafeirws (sef oedi wrth gael gafael ar ddeunyddiau) – roedd y rhain yn cael eu derbyn fel oedi a ganiateir;
- roedd cyfyngiadau'r coronafeirws a gofynion cadw pellter cymdeithasol hefyd yn arwain at oedi wrth hyfforddi gyrwyr yng ngoleuni'r angen i ffurfio 'swigod' criwiau trenau;
- dibynadwyedd cychwynnol gwael wedi oedi 'gweithredu di-wall' a derbyn yr unedau gan TrC. Arweiniodd hyn hefyd at ganslo hyfforddiant i yrwyr o bryd i'w gilydd;
- materion ansawdd yr oedd angen eu datrys cyn y gallai TrC dderbyn yr unedau, fel dau ddigwyddiad thermol ar wahân rhwng mis Gorffennaf 2021 a mis Ebrill 2022 a olygai bod gwaith ar y fflyd yn cael ei ohirio tra bod y problemau yn cael eu deall a bod mesurau lliniaru wedi cael eu rhoi ar waith. Dilynwyd hyn gan ddarn sylweddol o waith i ail-fapio'r meddalwedd rheoli injans, y batri a chywirow gwifrau;
- roedd gohirio'r gwaith ar y fflyd ddwy waith wedi golygu gohirio hyfforddiant gyrwyr, ond hefyd wedi golygu bod rhai gyrwyr wedi colli cymhwysedd a bod angen hyfforddiant gloywi ychwanegol arnynt;
- Pan aeth Vivarail i ddwylo'r gweinyddwyr ddiwedd 2022, bu oedi pellach tra sefydlodd TrC dîm cynnal a chadw mewnol.

Y cynlluniau gwreiddiol ar ôl prynu'r trenau oedd i Vivarail wneud gwaith cynnal a chadw ar y fflyd, er na chafodd cytundeb cynnal a chadw ei lofnodi erioed. Yn ystod y gwaith cynhyrchu a'r profion cychwynnol, daeth yn amlwg bod angen mwy o waith cynnal a chadw ar y trenau nag a ragwelwyd yn wreiddiol ac na allai Vivaail fwrw ymlaen â'u prisiau arfaethedig. Roedd TrC yn trafod cytundeb cynnal a chadw diwygiedig gyda Vivarail ar yr adeg yr aeth Vivarail i ddwylo'r gweinyddwyr.

Yn ystod y cyfnod hwn, cytunodd TrC i ddefnyddio depo Gogledd Birkenhead fel canolfan cynnal a chadw ar gyfer fflyd Class 230 ac roedd wedi contractio technegwyr Vivarail i gefnogi hyfforddiant gyrwyr ar sail ad-hoc. Ategwyd hyn gan dîm dan gontract TrC a oedd yn helpu technegwyr Vivarail yng Ngogledd Birkenhead.

Pan aeth Vivarail i ddwylo'r gweinyddwyr, cafodd tîm cynnal a chadw TrC (gyda recriwtiaid ychwanegol yn ymuno, gan gynnwys rhai cyn dechnegwyr Vivarail) eu cymeradwyo fel tîm cynnal y fflyd, gan ganiatáu i hyfforddiant gyrwyr ailddechrau cyn y gwasanaeth i deithwyr ym mis Ebrill 2023. Rydyn ni'n bwriadu parhau â'r tîm hwn dros y misoedd nesaf wrth i ni benderfynu ar yr opsiwn cynnal a chadw tymor hir gorau ar gyfer fflyd Class 230.



5. Cyfanswm y costau i'r pwrs cyhoeddus hyd yma, sut mae'r costau hyn yn cael eu dadansoddi, ac unrhyw ddyledion sy'n weddill yn y naill gyfeiriad neu'r llall.

Mae cyfanswm y gwariant hyd yma yn £30.7m, mae hyn yn cynnwys £16.6m ar gyfer prynu'r unedau; mae £8.5m yn gostau cyfalaf er mwyn rhoi'r trenau ar waith; ac mae £5.7m yn gostau gweithredol. Mae dadansoddiad o'r costau hyn i'w weld isod.

Mae'r costau cyfalaf sy'n gysylltiedig â phrynu unedau Class 230 a'u rhoi ar waith fel a ganlyn:

Costau Capex	Gwariant hyd yma £k
Cost unedau	16,575
Cyfalaf dros ben	2,482
Amrywiaethau	1,978
Diweddaru depo	950
Costau eraill	3,001
Cyfanswm	24,985

Y costau gweithredol cyn y gwasanaeth i deithwyr.

Costau Opex	Gwariant hyd yma £k
Iawndal Penodedig a Dalwyd i TrC	(1,473)
Cynnal a chadw Vivarail	2,496
Hyfforddiant	186
Cynnal a chadw dan gontract TrC	2,595
Deunyddiau a Chynnal a Chadw Trwm	29
Mynediad depo (Birkenhead)	1,365
Diogelwch/glanhau/offer	103
Arall	426
Cyfanswm	5,728

Nid oes unrhyw ddyledion heb eu talu yn y naill gyfeiriad na'r llall. Roedd y taliad y cytunwyd arno gyda gweinyddwr Vivarail, a oedd yn cynnwys mynediad at swm sylweddol dros ben, yn cynnwys talu'r anfonebau sy'n ddyledus i Vivarail ar gyfer technegwyr cynnal a chadw, yn ogystal â'r iawndal penodedig sy'n ddyledus gan Vivarail am yr oedi i'r rhaglen.



6. Aseiad TrC o effaith gweinyddiad VivaRail neu ffactorau eraill ar gynlluniau ar gyfer cyflwyno'r trenau hyn i'r gwasanaeth a threfniadau cynnal a chadw parhaus.

Pan aeth Vivarail i ddwylo'r gweinyddwyr, roedd y Class 230 ddau i dri mis i ffwrdd o ymuno â'r gwasanaeth i deithwyr, yn amodol ar gytundeb cynnal a chadw boddhaol gyda Vivarail. Fodd bynnag, oherwydd cytundeb estynedig y drefn gynnal a chadw gyda Vivarail, roedd TrC eisoes wedi cymryd nifer o gamau i sicrhau cadernid gweithrediad Class 230. Y rhain oedd:

- a. cynhyrchu cyfarwyddiadau cynnal a chadw TrC ei hun, gan nad oedd cyfarwyddiadau Vivarail yn cael eu hystyried yn ddigonol;
- b. datrys y ddau ddigwyddiad thermol, gan gynnwys profion helaeth ac archwiliadau technegol llawn o'r holl drenau Class 230 gan TrC;
- c. cael gafael ar gyfalaf mawr dros ben i gefnogi gwaith cynnal a chadw yn y dyfodol, ni waeth pwy fydd yn gwneud hyn;
- d. sefydlu perthynas waith dda gyda staff technegol Vivarail ar lefel ymarferol, a hwylusodd y ffordd i TrC sicrhau cyn staff Vivarail yn gyflym pan aeth y busnes i ddwylo'r gweinyddwyr;
- e. penodi tîm TrC yn nepo Gogledd Birkenhead i gefnogi tîm Vivarail, a sefydlu storffeydd rhannau oddi ar y safle a lleoliad cynnal a chadw cydrannau cyfagos;
- f. Buddsoddi yn y cyfleusterau depo yn nepo Gogledd Birkenhead, gan gynnwys cyfleusterau tanwydd a gwagio tanciau toiledau. Mae defnyddio'r depo hwn hefyd yn golygu nad oes angen i drenau Class 230 deithio i Gaer mwyach ar gyfer cynnal a chadw a/neu wasanaethu, sy'n arbed costau ac adnoddau yn y pen draw.

Pan roddodd Vivarail y gorau i fasnachu, roedd y camau hyn yn ein galluogi i symud yn gyflym i benodi tîm cynnal a chadw 'mewnol' cyflawn, sicrhau darnau sbâr ac aildechrau hyfforddi gywyr i sicrhau bod teithwyr yn cael mynediad i'r gwasanaeth ar 3 Ebrill 2023, tua phedwar mis yn unig ar ôl i Vivarail roi'r gorau i fasnachu.

Ar ben hynny, mae trenau Class 230 wedi bod yn gweithredu'n ddibynadwy ar y cyfan ac mae'n ymddangos bod y problemau technegol mawr wedi cael eu datrys. O ganlyniad, mae TrC nawr mewn sefyllfa i barhau i weithredu'r trenau Class 230 am y dyfodol agos, gan ddarparu llwybr Wrecsam-Bidston gyda gwasanaeth o safon well nag a fu'n bosibl o'r blaen. Mae perthynas gadarnhaol wedi'i sefydlu gyda First Group, a brynodd yr asedau Vivarail sy'n weddill, gan ein galluogi i gryfhau ein sefyllfa ymhellach a ran dal cydrannau sbâr.



**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

Hyderaf y bydd cynnwys yr ymateb hwn yn fanwl ac yn llawn gwybodaeth i'r pwyllgor, a chrosawaf unrhyw gwestiynau eraill sydd gennych. Os gallaf fod o unrhyw gymorth pellach, mae croeso i chi gysylltu â mi.

Yr eiddoch yn gywir,

James Price
Prif Weithredwr / Chief Executive