

Richard Coates

Dirprwy Gyfarwyddwr, Cynllunio a
Pherfformiad Rheilffyrdd



Trwy e-bost

17 Gorffennaf 2025

Asesiad Alexia, Stuart

Asesiad blynyddol ORR o lwybr Cymru a'r Gororau Network Rail

Rwyf yn ysgrifennu atoch i grynhoi ein hasesiad o berfformiad llwybr Cymru a'r Gororau yn 2024-25, sydd ar wahân i Asesiad Blynyddol Network Rail 2024-25. Mae llwybr Cymru a'r Gororau wedi ei leoli o fewn rhanbarth Cymru a Gorllewin Lloegr Network Rail. Mae'n gweithredu ac yn cynnal y rheilffordd ledled Cymru a siroedd gororau Lloegr.

Crynodeb o'r hyn a gyflawnwyd yn 2024-25

Mae perfformiad trenau wedi parhau i wella dros y flwyddyn ddiwethaf ac mae'r llwybr wedi gwneud cynnydd da wrth weithredu ei gamau arfaethedig gwella perfformiad hyd yma. Roedd dibynadwyedd asedau wedi dirywio mewn blynyddoedd blaenorol ond fe wnaeth hyn wella y llynedd. Fodd bynnag, mae angen i'r llwybr wella ei ddealltwriaeth o'i asedau trwy sicrhau cydymffurfio ag asesiadau strwythurol ac archwiliadau gwrthgloddiau.

Darparu gwasanaeth dibynadwy a phrydlon i deithwyr

Yn dilyn perfformiad gwael parhaus gan drenau ledled rhanbarth Cymru a Gorllewin Lloegr, lansiodd ORR ymchwiliad ym mis Tachwedd 2023 a arweiniodd at inni ganfod bod Network Rail wedi torri amod eu trwydded o ran perfformiad gwasanaethau rheilffyrdd. Cyflwynasom orchymyn terfynol iddynt ar 10 Gorffennaf 2024 a oedd yn ei gwneud yn ofynnol iddynt gynhyrchu cynllun cadarn yn cynnwys tystiolaeth ar gyfer gwella perfformiad. Cydymffurfiodd Network Rail â'r gofyniad hwn ac maent bellach yn gweithredu eu cynllun.

Rydym wedi bod yn monitro Network Rail wrth iddynt weithredu'r cynllun, ac yn dilyn adolygiad chwe-mis cyntaf, rydym wedi asesu eu bod yn gwneud cynnydd da. Mae Network Rail wedi adrodd eu bod wedi cwblhau 10 allan o'u 13 o gamau gweithredu ar gyfer llwybr Cymru. Maent hefyd wedi adrodd iddynt gwblhau 13 o'r 18 o gamau gweithredu ar lefel ranbarthol, a disgwylir i lwybr Cymru elwa o ran gwella perfformiad yn sgil hyn. Mae Network Rail eisoes yn adrodd buddion perfformiad

uniongyrchol yn ymwneud â seilwaith sefydlog, adfer gwasanaethau trenau a lliniaru effeithiau tywydd eithafol. Mae'r llwybr wedi cyflawni gwerth dros £500,000 o ymyraethau i leihau tresmasu a gwella diogelwch. Mae'r llwybr wedi ehangu ei rwydwaith 'rheilffyrdd lleol' hefyd er mwyn gwella cydweithio rhwng Network Rail a chwmnïau gweithredu trenau a chyflawni gwell canlyniadau i ddefnyddwyr rheilffyrdd (megis perfformiad trenau) yn fwy effeithlon. Mae bellach strwythurau 'rheilffyrdd lleol' ar waith ar gyfer Gogledd Cymru, Rheilffordd y Cambrian, Canolbarth a Gorllewin Cymru, a phrif reilffordd De Cymru. Byddwn yn parhau i fonitro Network Rail wrth iddynt gyflawni'r cynllun hyd nes byddwn yn fodlon ei fod wedi cael ei weithredu'n llawn.

Caiff pwyslais y llwybr ar berfformiad trenau a buddion y camau gweithredu mae wedi eu cyflawni ei adlewyrchu yn y gwelliant parhaus mewn prydlondeb mae wedi ei gyflawni i deithwyr. Dechreuodd y llwybr wrthdroi perfformiad gwael trenau yn 2023-24 cyn inni gwblhau ein hymchwiliad ac mae wedi parhau i adeiladu ar y gwelliant hwn yn 2024-25 gyda budd y camau ychwanegol mae wedi ei gymryd.

Fe wnaeth perfformiad 'amser i 3' (sef trenau'n cyrraedd o fewn tri munud i'r amser a bennir gan yr amserlen) wella o 71.4% yn 2023-24 i 76.0% yn 2024-25. Yn yr un modd, fe wnaeth perfformiad Ar Amser wella o 52.8% yn 2023-24 i 58.5% yn 2024-25. Rhagorodd y llwybr 2.7 pwynt canran ar ei darged. Fe wnaeth nifer y munudau o oedi i bob mil o filltiroedd a achoswyd gan Network Rail yn y llwybr wella o 37.4 y 2023-24 i 33.4 yn 2024-25 a oedd yn well na'i darged.

Mae'r llwybr wedi lleihau'r oedi y mae'n ei achosi dros y flwyddyn ddiwethaf. Un maes mae wedi canolbwyntio arno yw cael gwared ar gyfyngiadau cyflymder dros dro ac argyfwng. Mae oedi o gyfyngiadau cyflymder dros dro ac argyfwng wedi lleihau o dros 5,000 o funudau fesul cyfnod flwyddyn yn ôl i lai na 2,000 o funudau fesul cyfnod erbyn hyn. Rhan o'r rheswm dros hyn yw'r sylw manwl a roddwyd i bob cyfyngiad cyflymder, gan sicrhau bod gan bob un gynllun clir ac iddo derfyn amser ar gyfer ei ddileu. Rydym wedi gweld tystiolaeth o gydweithio o fewn y diwydiant yn y maes hwn.

Fe wnaeth nifer y trenau teithwyr a gafodd eu canslo hefyd wella yn ystod y flwyddyn. Lleihaodd nifer y trenau teithwyr a gafodd eu canslo 0.7 pwynt canran o 5.9% (cyfartaledd blynyddol symudol) ar ddiwedd 2023-24. Fodd bynnag, roedd nifer y trenau a ganslwyd yn dal i fod yn uchel (5.3% yn 2024-25) a methodd y llwybr ei darged o 1.4 pwynt canran. Mae cyfraniad Network Rail i ganslo trenau teithwyr wedi aros yn sefydlog i raddau helaeth yn ystod y flwyddyn tra bod y niferoedd o drenau a ganslwyd a briodolir i gwmnïau gweithredu trenau wedi gwella, ond mae'n dal i fod y prif ffactor mewn trenau a gaiff eu canslo.

Darparu ar gyfer cludo nwyddau

Bu gwelliant yn nifer y trenau nwyddau a gafodd eu canslo yn ystod y flwyddyn, gan leihau o 3.5% yn 2023-24 i 2.5% yn 2024-25. Fodd bynnag, syrthiodd hyn yn fyr o darged y llwybr o 2.1%.

Mae twf cryf o 5.1% mewn cludo nwyddau wedi bod ar lwybr Cymru yn y flwyddyn, gan ragori ar ei darged. Pan gaiff ei adeiladu, mae disgwyl i'r ffwrnais fwa trydan yn Port Talbot arwain at dwf sylweddol mewn metel sgrap a gludir i dde Cymru ar y rheilffordd. Mae Network Rail yn gwneud paratoadau ar gyfer y cynnydd hwn mewn cludo nwyddau.

Gwella dibynadwyedd asedau

Fe wnaeth dibynadwyedd asedau ar lwybr Cymru a'r Gororau, fel y mesurwyd wrth ddefnyddio'r Mynegai Dibynadwyedd Cyfansawdd (CRI), wella yn ystod y flwyddyn. Gorffennodd y llwybr y flwyddyn gyda sgôr CRI o 3.4% o gymharu â'i darged o – 8.9%. Golyga hyn ei fod 12.3 pwynt canran uwchlaw'r targed, a 3.4% yn well na'r hyn oedd ym mlwyddyn derfynol cyfnod rheoli 6 (CP6).

Mae CRI yn ffordd gyfansawdd o fesur saith grŵp o asedau. Mae dibynadwyedd y trac, signalau, pŵer trydanol ac asedau telecom wedi gwella, ond dirywiodd dibynadwyedd pwyntiau, adeiladau a strwythurau ac ni chyraeddasant dargedau'r llwybr.

Nid yw rhanbarth Cymru a Gorllewin Lloegr Network Rail wedi cyflawni archwiliadau ac asesiadau o strwythurau ac adeiladau yn unol â safonau Network Rail ac mae hefyd wedi creu ôl-groniad o archwiliadau o wrthgloddiau. Os na eir i'r afael â hyn, mae risg o ddiffygion nas canfyddir, peryglon i ddiogelwch a tharfu ar weithrediadau, gyda'r potensial o effaith sylweddol ar deithwyr, aelodau o'r cyhoedd a gweithlu Network Rail. Rydym wedi derbyn cynllun adfer arfaethedig Network Rail i fynd i'r afael â diffyg cydymffurfio; rydym wrthi ar hyn o bryd yn adolygu hyn ac yn defnyddio adroddwr annibynnol ar y mater.

Fe wnaeth llwybr Cymru gynydd da wrth gyflawni ei waith adnewyddu arfaethedig ar draws y rhan fwyaf o fathau o asedau. Fodd bynnag, mae ail-signalu yn Port Talbot wedi wynebu costau uwch o ganlyniad i anawsterau wrth gyflawni'r rhaglen a thybiaethau gweithredwr y prosiect o fynediad hirach i'r safle heb gael eu gwireddu. O ganlyniad, mae'r prosiect ail-signalu wedi bod yn hirach na'r hyn a gynlluniwyd.

Fel y nodwyd yn ein penderfyniad terfynol, yn sgil cyfyngiadau ar gyllid yng Nghyfnod Rheoli 7, bydd Network Rail yn dibynnu ar ymestyn atgyweiriadau a chynnal a chadw dros waith adnewyddu dros gwrs Cyfnod Rheoli 7 o gymharu â Chyfnod Rheoli 6. Rydym felly'n canolbwyntio mwy ar y gweithgareddau hyn.

Mae Network Rail yn datblygu cynlluniau i uwchraddio'r llinellau rhyddhad rhwng Cyffordd Twnel Hafren a Chaerdydd. Bydd y prosiect hwn yn codi cyflymderau'r

llinell, yn cynyddu capasiti a chefnogi datblygiadau a gwelliannau i orsafoedd yn y dyfodol.

Sicrhau diogelwch

Fe wnaethom gwblhau ein herlyniad o Network Rail yn dilyn marwolaeth dau weithiwr trac a gafodd eu taro gan drên ger Margam, ar gyrion Port Talbot, ar 3 Gorffennaf 2019. Cafodd Network Rail eu dirwyo £3.75 miliwn am dorri Deddf Iechyd a Diogelwch yn y Gwaith etc 1974. Canfu ymchwiliad ORR o'r digwyddiad fethiannau diogelwch systematig a helaeth gan Network Rail yn eu mesurau i ddiogelu'r rheini sy'n gweithio ar gledrau, neu'n agos atynt, rhag trenau, gan arwain at annigonolrwydd yn eu prosesau a'u systemau rheoli. Ers y ddamwain ym Margam, mae Network Rail wedi gwneud cynnydd sylweddol i leihau'r risg i weithwyr trac ac mae wedi cyflwyno mesurau diogelu newydd. Rhaid i Network Rail barhau i ymrwmo i ganolbwyntio ar ddiogelwch gweithwyr trac.

Fe wnaethom lansio ymchwiliad i wrthdrawiad dau drên Trafnidiaeth Cymru yn Nhalarddig, Powys, ar 21 Hydref 2024. Bu farw un teithiwr a chafodd pedwar o bobl eraill eu hanafu'n ddifrifol yn y gwrthdrawiad. Mae'n ymchwiliadau ni'n gweithredu law yn llaw â rhai'r Gangen Ymchwilio i Ddamweiniau Rheilffyrdd a Heddlu Trafnidiaeth Prydain. Rydym wedi bod yn canolbwyntio ar fod yn barod ar gyfer yr hydref, rheoli adlyn cledrau, gweithredu'r system signalau, cynnal a chadw trenau, dyfeisiadau diogelwch trenau, hyfforddi gyrwyr, gweithrediadau gyrwyr a'r wybodaeth a dderbynnir gan y gyrrwr.

Edrych ymlaen at Flwyddyn 2 Cyfnod Rheoli 7

Dros y flwyddyn nesaf, edrychwn ymlaen at weld Network Rail yn parhau i adeiladu ar y cynnydd da mae wedi ei wneud wrth wella perfformiad trenau yng Nghymru, yn ogystal â gweithredu'r gweddill o'i gamau gwella perfformiad. Disgwylwn iddynt gyflawni eu hymrwymadau i sicrhau cydymffurfio ag archwiliadau ac asesiadau strwythurol, ac archwiliadau gwrthgloddiau.

Yn gywir

Richard Coates