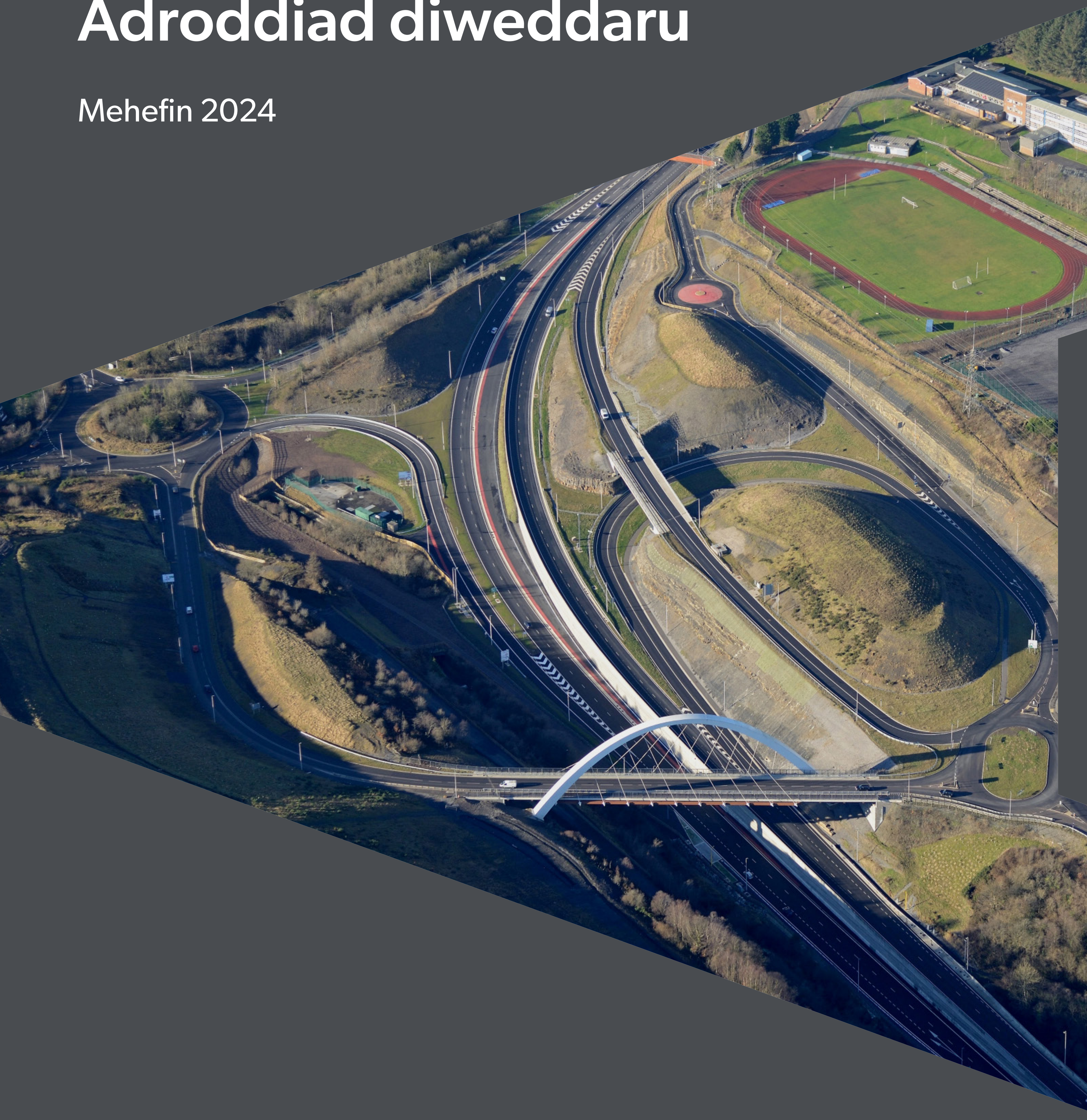
Archwilio Cymru
Audit Wales

A465 Rhan 2: Adroddiad diweddaru

Mehefin 2024



Paratowyd yr adroddiad hwn i'w gyflwyno i'r Senedd o dan Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006.

Mae'r Archwilydd Cyffredinol yn annibynnol o'r Senedd ac o lywodraeth. Mae'n archwilio ac yn ardystio cyfrifon Llywodraeth Cymru a'r cyrff cyhoeddus sy'n gysylltiedig â hi ac a noddir ganddi, gan gynnwys cyrff y GIG. Mae ganddo'r pŵer i gyflwyno adroddiadau i'r Senedd ar ddarbodaeth, effeithlonrwydd ac effeithiolrwydd y defnydd a wna'r sefydliadau hynny o'u hadnoddau wrth gyflawni eu swyddogaethau, a sut y gallent wella'r defnydd hwnnw.

Mae'r Archwilydd Cyffredinol hefyd yn archwilio cyrff llywodraeth leol yng Nghymru ac yn cynnal astudiaethau gwerth am arian llywodraeth leol.

Mae'r Archwilydd Cyffredinol yn ymgymryd â'i waith gan ddefnyddio staff ac adnoddau eraill a ddarperir gan Swyddfa Archwilio Cymru, sydd yn fwrdd statudol wedi'i sefydlu ar gyfer y nod hwnnw ac i fonitro a chynghori'r Archwilydd Cyffredinol.

© Archwilydd Cyffredinol Cymru 2024

Archwilio Cymru yw brand ymbarél Archwilydd Cyffredinol Cymru a Swyddfa Archwilio Cymru, sy'n endidau cyfreithiol ar wahân gyda'u swyddogaethau cyfreithiol eu hunain. Nid yw Archwilio Cymru ei hun yn endid cyfreithiol. Er bod gan yr Archwilydd Cyffredinol y swyddogaethau archwilio ac adrodd a ddisgrifir uchod, prif swyddogaethau Swyddfa Archwilio Cymru yw darparu staff ac adnoddau eraill ar gyfer arfer swyddogaethau'r Archwilydd Cyffredinol, ac i fonitro a chynghori'r Archwilydd Cyffredinol.

Cewch ailddefnyddio'r cyhoeddiad hwn (heb gynnwys y logos) yn rhad ac am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng. Os byddwch yn ei ailddefnyddio, rhaid i chi ei ailddefnyddio'n gywir ac nid mewn cyd-destun camarweiniol. Rhaid cydnabod y deunydd fel hawlfraint Archwilydd Cyffredinol Cymru a rhaid rhoi teitl y cyhoeddiad hwn. Lle nodwyd deunydd hawlfraint unrhyw drydydd parti bydd angen i chi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw cyn ei ailddefnyddio.

Am fwy o wybodaeth, neu os ydych angen unrhyw un o'n cyhoeddiadau mewn ffurf ac/neu iaith wahanol, cysylltwch â ni drwy ffonio 029 2032 0500 neu drwy e-bostio post@archwilio.cymru. Rydym yn croesawu galwadau ffôn yn Gymraeg a Saesneg. Gallwch ysgrifennu atom hefyd, yn Gymraeg neu'n Saesneg, a byddwn yn ymateb yn yr iaith rydych chi wedi ei defnyddio. Ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

This document is also available in English.

Mae'r llun clawr wedi'i drwyddedu o dan Drwydded Wybodaeth Llywodraeth Agored v3.0 Llywodraeth Cymru

Cynnwys

Negeseuon allweddol

Cefndir 4

Canfyddiadau allweddol 6

Adroddiad manwl

1 Mae'r prosiect wedi goresgyn heriau peirianegol sylweddol ac mae'r ffordd wedi'i huwchraddio wedi bod 'ar agor' am dros ddwy flynedd, er bod peth gweithgarwch adeiladu cyfyngedig yn dal i fynd rhagddo 8

2 Bu negodiadau anodd a maith i ddatrys diffygion a diffinio'r gweithgareddau adeiladu terfynol 11

3 Mae'r gost ragamcanol i bwrs y wlad wedi cynyddu £6 miliwn arall i oddeutu £327 miliwn, er bod risgiau ariannol wedi lleihau o ystyried bod y gwaith adeiladu wedi cyrraedd y camau olaf 15

4 Mae'r prosiect eisoes yn dwyn rhai manteision ond mae hefyd wedi tarfu'n sylweddol ar gymunedau lleol 17

5 Mae Llywodraeth Cymru'n dweud ei bod yn dysgu gwersi o'r prosiect trwy newid ei chontractau adeiladu ac adolygu ei dangosyddion perfformiad ar gyfer contractwyr 20

Atodiadau

1 Ynglŷn â'n gwaith 23

2 Sefyllfa ariannol wedi'i diweddaru 24

Negeseuon allweddol

Cefndir

1 Ym mis Chwefror 2020, fe gyhoeddodd yr Archwilydd Cyffredinol adroddiad interim yn bwrw golwg ar brosiect i uwchraddio wyth cilometr o'r A465, Ffordd Blaenau'r Cymoedd[1]. Caiff yr uwchraddiad rhwng Gilwern a Brynmawr ei adnabod fel prosiect Rhan 2. Mae hanes hir i'r prosiect. Mae'n rhan o gynllun ehangach i uwchraddio 40 cilomedr o'r A465 rhwng Y Fenni a Hirwaun trwy ei throi'n ffordd ddeuol.

2 Ar adeg ein hadroddiad interim, roedd Llywodraeth Cymru'n rhagfynegi y byddai'r prosiect yn costio £321 miliwn i bwrs y wlad. Roedd hyn £98 miliwn (44 y cant) yn fwy nag a ragwelwyd ar ddechrau'r cam dylunio manwl ac adeiladu ym mis Rhagfyr 2014. Fodd bynnag, roedd Llywodraeth Cymru a Costain – prif gontractwr Llywodraeth Cymru – mewn anghydfod ynglŷn ag atebolrwydd am gostau uwch.

3 Gydag estyniad wedi'i roi ar y dyddiad cwblhau arfaethedig ar gyfer y prosiect, roedd hi hefyd yn bosibl y gallai fod codiadau pellach yn y costau. Ar ddechrau'r gwaith adeiladu, mis Medi 2018 oedd y dyddiad cwblhau disgwyliedig ar gyfer y gwaith adeiladu. Ar adeg ein hadroddiad interim ni, roedd yr union ddyddiad cwblhau ar gyfer y cynllun ar y cyfan yn dal i fod yn ansicr ond roedd disgwyl iddo ymestyn hyd at wanwyn 2021.

4 Gydag ansicrwydd ynghylch atebolrwydd am y codiadau mewn costau, a maint y codiadau hynny, roedd hi hefyd yn anodd rhagweld y gost derfynol i bwrs y wlad. Roedd Llywodraeth Cymru wedi cynyddu ei chyllideb ar y cyfan ar gyfer y prosiect ar amryw adegau, ac roedd yn £336 miliwn ar adeg ein hadroddiad interim ni.

1 Archwilydd Cyffredinol Cymru, A465 Rhan 2 – Canfyddiadau Interim, Chwefror 2020

5 Mae'r adroddiad diweddaru hwn yn disgrifio statws y prosiect a datblygiadau allweddol dros y pedair blynedd ers ein hadroddiad interim. Mae ein gwaith i gasglu tystiolaeth ar gyfer yr adroddiad hwn wedi cynnwys cyfweliadau gyda rhanddeiliaid y prosiect yn ogystal ag adolygiad o ddogfennaeth a data'r prosiect. Mae **Atodiad 1** yn darparu rhagor o wybodaeth am ein gwaith.

6 Nid ydym wedi ailadrodd hanes llawnach y prosiect yn yr adroddiad hwn. Fe wnaethom grynhoi'r hanes hwnnw yn ein hadroddiad ar y canfyddiadau interim, gan gynnwys manylion y trefniadau caffael a chontractio dan y model Ymwneud Cynnar gan Gontractwr (ECI)[2].

2 Mae'r model ECI yn cynnwys contract ac iddo ddwy ran. Roedd y contract Rhan 1 yn ymwneud â dyluniad amlinellol a datblygiad cynnar y prosiect. Roedd Rhan 1 hefyd yn cynnwys datblygu cost darged ar gyfer dyluniad manwl ac adeiladu'r prosiect dan y contract Rhan 2. Roedd gan y naill barti a'r llall yr opsiwn i beidio â symud ymlaen i'r contract Rhan 2.

Canfyddiadau allweddol

7 Canfuom, er bod y ffordd wedi'i huwchraddio wedi bod ar agor i draffig ers mis Tachwedd 2021, fod peth gweithgarwch adeiladu cyfyngedig yn dal i fynd rhagddo a bod negodiadau ynglŷn â chwblhau'r prosiect wedi bod yn anodd ac yn faith. Mae Llywodraeth Cymru bellach yn rhagfynegi cost o oddeutu £327 miliwn i bwrs y wlad, sydd ychydig yn uwch nag ar adeg ein hadroddiad interim ni ac yn llawer uwch na'r amcanestyniadau cynharach.

8 Yn fwy penodol:

- mae'r prosiect wedi goresgyn heriau peirianegol sylweddol ac mae'r ffordd wedi'i huwchraddio wedi bod 'ar agor' am dros ddwy flynedd, er bod peth gweithgarwch adeiladu cyfyngedig yn dal i fynd rhagddo.
- bu negodiadau anodd a maith i ddatrys diffygion a diffinio'r gweithgareddau adeiladu terfynol.
- mae'r gost ragamcanol i bwrs y wlad wedi cynyddu £6 miliwn arall i oddeutu £327 miliwn. Mae hyn 46 y cant yn fwy nag a ragwelwyd pan ddechreuodd y gwaith adeiladu. Fodd bynnag, mae risgiau ariannol wedi lleihau o ystyried bod y gwaith adeiladu wedi cyrraedd y camau olaf.
- mae'r prosiect eisoes yn dwyn rhai manteision ond mae hefyd wedi tarfu'n sylweddol ar gymunedau lleol.
- mae Llywodraeth Cymru'n dweud ei bod yn dysgu gwersi o'r prosiect trwy newid ei chontractau adeiladu ac adolygu ei dangosyddion perfformiad ar gyfer contractwyr.

Mae'r A465 yn rhan bwysig o rwydwaith trafnidiaeth Cymru, ond mae'r gwaith i wella'r rhan hon wedi bod yn anodd i'r partïon a fu ynghlwm wrtho ac i'r cymunedau lleol yr effeithiwyd arnynt. Er bod costau disgwyliedig i bwrs y wlad wedi cael eu ffrwyno i raddau helaeth ers fy adroddiad interim yn 2020, mae stori'r prosiect ar y cyfan yn un o godiadau sylweddol mewn costau ac oedi sylweddol.

Mae'n dal i fod yn hanfodol bod Llywodraeth Cymru'n rhoi gwersi o'r prosiect hwn ar waith wrth iddi gyflawni cynlluniau yn y dyfodol, ac un prawf o hynny fydd effaith newidiadau a wnaed yn barod i'w threfniadau contractio. Ac er bod y gweithgarwch adeiladu wedi dod i ben i raddau helaeth, mae gan Lywodraeth Cymru waith i'w wneud o hyd i adrodd yn fwy llawn ar fanteision y prosiect, gan adeiladu ar y dystiolaeth hyd yma.

Adrian Crompton
Archwilydd Cyffredinol Cymru

Adroddiad manwl

1 Mae'r prosiect wedi goresgyn heriau peirianegol sylweddol ac mae'r ffordd wedi'i huwchraddio wedi bod 'ar agor' am dros ddwy flynedd, er bod peth gweithgarwch adeiladu cyfyngedig yn dal i fynd rhagddo

Ar ôl goresgyn heriau peirianegol ac oedi sylweddol, fe agorwyd y ffordd wedi'i huwchraddio, heb fesurau rheoli traffig, ym mis Tachwedd 2021

1.1 Fel a gydnabuwyd yn ein hadroddiad interim, mae'r prosiect wedi dwyn heriau peirianegol ac amgylcheddol sylweddol. Mae wedi golygu ehangu ffordd bresennol, ar safle cyfyngedig, mewn cwm â llethrau serth, ochr yn ochr â thraffig byw. Mae'r prosiect hefyd wedi profi'n llawer anos nag a ragwelwyd, oherwydd cymhlethdodau gyda thopograffeg y safle, rheoli traffig ac amodau'r tir.

1.2 Mae'r cymhlethdodau hyn wedi achosi oedi. Ar adeg ein hadroddiad interim, roedd Llywodraeth Cymru'n disgwyl i'r dyddiad cwblhau ymestyn hyd at wanwyn 2021. Pan wnaeth Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus y Senedd ystyried ein hadroddiad ym mis Medi 2020, roedd Llywodraeth Cymru'n dweud bod 90% o'r gwaith adeiladu wedi'i gwblhau a'i bod yn gobeithio ei gwblhau erbyn haf 2021. Fe arweiniodd cymhlethdodau pellach mewn perthynas ag adnewyddu Traphont bresennol Clydach[3] at fwy o oedi. Fe agorodd y ffordd wedi'i huwchraddio i draffig yn y pen draw, heb yr angen am fesurau rheoli traffig fel conau a chau lonydd yn barhaol, ym mis Tachwedd 2021.

1.3 Gofynnodd Costain am gwblhau'r prosiect yn ffurfiol gan bod y cyhoedd bellach yn cael defnyddio'r ffordd heb fesurau rheoli traffig. Nid oedd Asiant y Cyflogwr yn derbyn bod y prosiect wedi cael ei gwblhau. Dan y contract, nid gwaredu mesurau rheoli traffig yw'r maen prawf ar gyfer ardystio bod y prosiect wedi cael ei gwblhau'n ffurfiol. Rhaid cwblhau nifer o dasgau eraill gan gynnwys cynhyrchu amrywiaeth o ddogfennaeth trosglwyddo, megis lluniadau'n dangos y prosiect fel y'i hadeiladwyd, llawlyfrau gweithredu a chynnal a chadw ac archwiliadau diogelwch. Ar gyfer cwblhau'n ffurfiol mae hefyd yn ofynnol dyroddi rhai tystysgrifau dylunio, gwirio a chydymffurfiaeth adeiladu. Mae'r contract yn caniatáu cynhyrchu peth dogfennaeth ar ôl cwblhau'n ffurfiol.

3 Roedd dec y draphont mewn cyflwr gwaeth nag a ragwelwyd, gan olygu bod gofyn gwneud gwaith ychwanegol helaeth ac oedi cyn gwaredu mesurau rheoli traffig.

Bron i ddeng mlynedd ers dechrau'r gwaith adeiladu, mae peth gweithgarwch adeiladu cyfyngedig yn dal i fynd rhagddo, tra bydd y cyfnod ôl-ofal arfaethedig yn diweddu yn 2027

1.4 Er bod gwefan Llywodraeth Cymru'n rhestru'r prosiect fel un sydd wedi cael ei gwblhau, yn ystod 2023-24 roedd trafodaethau'n dal i fynd rhagddynt ynglŷn â sut i ddatrys amryw ddiffygion neu gwblhau tasgau heb eu datrys, gan gynnwys:

- cyweirio dirgryniadau mewn tri chebl ar Bont Jack Williams sy'n rhychwantu Cwm Clydach.
- gwaith i ymdrin â dur wedi rhydu ar rai o strwythurau'r prosiect, gan gynnwys pontydd.
- amnewid cladin pren a oedd wedi camystumio a dilaminadu ar bontydd i gerddwyr.
- gwaith i ymdrin ag uniadau a oedd yn gollwng mewn tanc arafu yn union i'r gorllewin o bentref Clydach sy'n rheoli llif dŵr draenio o'r briffordd i mewn i afon Clydach.
- rhoi wyneb newydd ar ddarn byr o'r ffordd gerbydau a oedd wedi setlo gan wneud yr wyneb yn afreolaidd ym Maesygwartha.
- cymhlethdodau gyda ffordd fynediad i Ysgol Sefydledig Brynmawr a berodd i Lywodraeth Cymru ofyn i Costain atal gwaith[4] ger Hafod Road, Brynmawr.
- diwygio a chymeradwyo gorchmynion ffyrdd ymyl[5], fel bod yr awdurdodau lleol perthnasol yn gallu ysgwyddo cyfrifoldeb am weithredu ffyrdd ymyl sy'n cysylltu â Rhan 2 yr A465.
- gosod atalfeydd cerbydau a ffensys yn Blackrock a Brynmawr.
- ardaloedd bychain o waith cloddio yng Ngilwern a Blackrock.

4 Dyroddwyd hysbysiad atal gwaith mewn perthynas â gwaith adeiladu ar bwys Hafod Road, am resymau diogelwch. Dywedodd Costain wrthym fod yr hysbysiad i bob pwrpas wedi gohirio cwblhau'r contract. Roedd Llywodraeth Cymru'n anghytuno, gan ddweud bod y Rheolwr Prosiect wedi penderfynu nad oedd y gwaith yn cael unrhyw effaith ar gwblhau.

5 Dogfennau cyfreithiol sy'n awdurdodi addasiadau i ffyrdd ymyl neu'n creu ffyrdd ymyl newydd, h.y. y rhwydwaith o ffyrdd llai y mae awdurdodau lleol yn gyfrifol amdanynt, yw Gorchmynion ffyrdd ymyl.

1.5 Mae'r mwyafrif o'r gweithgarwch adeiladu hwn wedi cael ei gwblhau bellach. Fodd bynnag, o ran y sefyllfa ym mis Ebrill 2024, bron i ddeng mlynedd ers i'r gwaith adeiladu ddechrau, mae gweithgarwch cyfyngedig yn parhau neu'n anghyflawn gan gynnwys gwaith mewn perthynas â'r mynediad i Ysgol Sefydledig Brynmawr, atalfeydd cerbydau a ffensys yn Blackrock, a diffygion ar Bont Jack Williams. Rhagwelwyd y byddai'r gwaith yma'n cael ei gwblhau ym mis Mai 2024.

1.6 Mae gwaith hefyd yn parhau ar becyn o brosiectau etifeddol ar hyd llwybr Rhan 2 sydd wedi'u bwriadu i greu manteision ychwanegol i gymunedau lleol. Ym mis Chwefror 2020, dywedodd Llywodraeth Cymru y byddai tîm y prosiect yn gweithio gyda phartneriaid i adnabod pecyn a oedd yn ystyrlon ac y gellid ei gyflawni[6]. Y nod oedd y byddai'r prosiectau etifeddol hyn yn cael eu cyflawni y tu allan i'r prif gontract adeiladu, naill ai ochr yn ochr â'r gwaith adeiladu, neu unwaith y byddai'r gwaith adeiladu wedi gorffen.

1.7 Gan ddefnyddio arian o gyllideb Rhan 2, trefnodd Llywodraeth Cymru fod pot o gyllid grant gwerth hyd at £500,000 ar gael ar gyfer y prosiectau etifeddol. Fe gynigiodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent a Chyngor Sir Fynwy am yr arian yma. Er y bu oedi wrth gytuno ar y manylion, mae manylion y prosiectau hyn wedi cael eu cadarnhau bellach:

- bydd y gwaith yn Sir Fynwy'n cynnwys gwelliannau i faes parcio a safle picnic gwaith haearn Clydach, a gwelliannau i hawliau tramwy cyhoeddus cysylltiedig, gan gynnwys gwaith atgyweirio i Bont y Diafol, sy'n croesi Afon Clydach.
- bydd y gwaith etifeddol ym Mlaenau Gwent yn cynnwys maes parcio newydd a man aros newydd ar gyfer teithio llesol ger Pont Jack Williams, i roi anogaeth ar gyfer teithio llesol a chefnogi mynediad at fusnesau lleol. Mae'r gwaith etifeddol i fod i redeg tan ganol 2026.

1.8 Mae amserlen y prosiect wastad wedi cynnwys cyfnod Ôl-ofal Tirwedd Amgylcheddol ac Ecolegol (y 'cyfnod ôl-ofal'), a ddechreuodd ym mis Ebrill 2022[7]. Yn ystod y cyfnod ôl-ofal, bydd Costain yn cynnal a chadw'r coed a a blannwyd yn y dirwedd ac yn cynnal arolygon i gadarnhau effeithiolrwydd mesurau lliniaru amgylcheddol ac ecolegol. Bydd angen rhywfaint o fesurau rheoli traffig ar gyfer y gweithgareddau hyn a dyna fu'r bwriad erioed.

6 Llywodraeth Cymru, Datganiad Ysgrifenedig: Diweddariad ar Brosiect Deuoli Rhan 2 yr A465 (Gilwern i Frynmawr), Chwefror 2020

7 Roedd yr holl bartïon yn cytuno y dylai'r cyfnod ôl-ofal ddechrau ym mis Ebrill 2022, gan ystyried bod y gwaith adeiladu a'r gwaith plannu at ddibenion lliniaru amgylcheddol yn eu camau olaf. Mae'r unig ardal lle nad yw waith plannu at ddibenion lliniaru amgylcheddol wedi cael ei gwblhau'n gysylltiedig â'r gwaith etifeddol ger Pont Jack Williams.

2 Bu negodiadau anodd a maith i ddatrys diffygion a diffinio'r gweithgareddau adeiladu terfynol

Roedd anghydfod sylweddol yn mynd rhagddo ar adeg ein hadroddiad interim ac fe arweiniodd at ail broses gymrodeddu

2.1 Dechreuodd pryderon ynghylch costau adeiladu cynyddol yn 2017. Bu cyfres o brosesau dyfarnu wedyn yn 2018 a 2019 i ystyried atebolrwydd am gostau amrywiol. Aeth materion a oedd yn ymwneud ag atebolrwydd am gostau a oedd yn gysylltiedig â waliau cynnal ymlaen i broses gymrodeddu yn ail hanner 2019 hefyd[8].

2.2 Fe barhaodd yr anghydfod ynglŷn ag atebolrwydd am rai costau penodol y tu hwnt i'n hadroddiad interim. Fe gadwodd Llywodraeth Cymru'r rhan fwyaf o daliadau i Costain yn ôl rhwng mis Medi 2019 a mis Chwefror 2021. Fe wnaeth hyn am bod Llywodraeth Cymru'n dadlau ei bod wedi talu mwy i Costain nag yr oedd arni iddo hyd at yr adeg honno. Yn ystod y cyfnod hwn, ni chafodd Costain unrhyw daliad mewn perthynas â gwaith adeiladu ar gyfer y prosiect, ac eithrio dau daliad bach hanner ffordd drwy 2020. Fe gyfrannodd hyn at straen ariannol ar Costain a thensiwn parhaus yn y berthynas rhwng Costain a Llywodraeth Cymru.

2.3 Dechreuodd Llywodraeth Cymru broses gymrodeddu bellach ym mis Ebrill 2020 ac fe gyhoeddwyd dyfarniad y cymrodeddwr ar 2 Medi 2020. Dyfarniad o blaid Llywodraeth Cymru ydoedd ac roedd yn datrys cyfrifoldeb am wybodaeth ddylunio mewn perthynas â waliau cynnal, a gallu Costain i adfer costau ychwanegol trwy fecanwaith digwyddiadau iawndal y contract[9]. Roedd y penderfyniad hwn yn golygu, er bod y prosiect yn cynnwys mwy o waliau cynnal nag a gynlluniwyd yn wreiddiol, a bod rhai waliau'n uwch nag a ddyluniwyd yn wreiddiol, na chafodd Costain ei ddigolledu am y cwmpas ychwanegol. Ar 3 Medi 2020, fe gyhoeddodd Costain hysbysiad rheoleiddiol i hysbysu'r marchnadoedd am effaith y dyfarniad ar ei adroddiadau ariannol.

8 Dyfarnu yw cam cyntaf y weithdrefn datrys anghydfod yn y contract, sydd fel arfer yn golygu penderfyniad unochrog gan un parti i atgyfeirio anghydfod at ddyfarnwr ar gyfer penderfyniad. Darperir y broses ddyfarnu gan ddyfarnwr trydydd parti a gaiff ei ddethol gan y partïon sydd mewn anghydfod â'i gilydd, neu yn unol â'r telerau y cytunwyd arnynt ar gyfer y contract. Mae penderfyniadau dyfarnu'n rhwymo oni bai eu bod yn cael a hyd oni chânt eu hadolygu gan broses gymrodeddu (neu ymgyfreithiad). Roedd ein hadroddiad interim yn darparu mwy o fanylion, gan gynnwys disgrifio'r materion a fu'n ganolog i'r anghydfod a chanlyniad penderfyniadau dyfarnu a chymrodeddu ar y pryd.

9 Yn gyffredinol, digwyddiadau a ddiffinnir yn y contract dyluniad manwl ac adeiladu Rhan 2 yw digwyddiadau iawndal sydd, os ydynt yn digwydd a hynny nid am bod y contractwr ar fai, yn rhoi hawl i'r contractwr gael iawndal am unrhyw effaith y mae'r digwyddiad yn ei chael ar y prisiau a llinell amser y prosiect.

Fe wnaeth Cytundeb Cyfaddawdu ac Amrywio ym mis Chwefror 2021 wella perthnasoedd a galluogi'r gwaith adeiladu i gyflymu am gyfnod

2.4 Ym mis Chwefror 2021, fe lofnododd Llywodraeth Cymru a Costain Gytundeb Cyfaddawdu ac Amrywio a setlodd yr anghydfod ac a arweiniodd at ailddechrau taliadau i Costain. Wrth gyhoeddi'r cytundeb, dywedodd Llywodraeth Cymru ei fod yn 'caniatáu i'r tîm sicrhau eu bod yn canolbwyntio'n gyfan gwbl ar orffen y gwaith adeiladu yn y ffordd fwyaf effeithlon posibl'[10]. Yn y lle cyntaf, bu'r cytundeb yn effeithiol o ran gwella perthnasoedd a galluogi'r gwaith i gyflymu.

2.5 Roedd y cytundeb yn cynnwys setliad masnachol, lle cytunodd Llywodraeth Cymru i wneud taliadau pellach i Costain, yn seiliedig ar gwblhau 12 carreg filltir raddol. Trwy asesu cost yr holl waith a oedd yn weddill yn y contract, ac yn dilyn negodiadau manwl, fe gytunodd yr holl bartïon y dylai'r taliadau hyn fod yn gyfanswm o £11.3 miliwn. Yn ei hanfod, fe wnaeth y cytundeb newid y contract cost darged bresennol yn gontract cyfandaliad[11]. Fe fabwysiadodd Llywodraeth Cymru'r dull hwn i sicrhau mwy o sicrwydd ynghylch cost derfynol y prosiect.

2.6 Mae Costain, hyd yma, wedi cael taliad llawn ar gyfer y pedair carreg filltir gyntaf a thaliadau rhannol ar gyfer cerrig milltir pump i naw. Ar y cyfan, mae Costain wedi cael £9.8 miliwn o'r £11.3 miliwn a nodwyd yn y cytundeb.

10 Llywodraeth Cymru, Datganiad Ysgrifenedig: Diweddariad ar Brosiect Deuoli Rhan 2 yr A465 (Gilwern i Frynmawr), Chwefror 2021

11 Mae contractau cost darged yn cynnwys mecanwaith sy'n galluogi'r cyflogwr a'r contractwr i rannu ym manteision unrhyw arbedion o ran costau ac, i'r gwrthwyneb, i rannu yn anfanteision unrhyw gynnydd mewn costau. Adwaenir y mecanweithiau hyn fel arfer fel 'cyfran o'r enillion' a 'chyfran o'r boen' yn y drefn honno. Mae ein hadroddiad interim yn darparu eglurhad pellach. Contractau sy'n pennu'r pris adeiladu cyn bod gwaith yn dechrau, fel bod y cyflogwr yn gwybod union faint fydd gwaith arfaethedig yn ei gostio ymlaen llaw, yw contractau cyfandaliad.

Cododd anghytundeb pellach ynglŷn â chwblhau'r contract, ac er bod Llywodraeth Cymru wedi cymryd y ffordd drosodd mewn cyflwr 'sylweddol gyflawn' nid yw wedi dyroddi tystysgrif cwblhau

2.7 Mae Llywodraeth Cymru a Costain wedi anghytuno i ba raddau y mae'r ffordd yn gyflawn. Mae Costain wedi dadlau, gan bod y ffordd yn weithredol, y dylai tystysgrif cwblhau gael ei dyroddi dan y contract. Mae Llywodraeth Cymru wedi anghytuno â'r safbwynt hwn o ystyried bod peth gweithgarwch adeiladu'n dal i fynd rhagddo (gweler **paragraffau 1.4** ac **1.5**). Byddai ardystio bod y ffordd wedi'i chwblhau'n gwneud Llywodraeth Cymru'n llwyr gyfrifol am y ffordd, yn rhyddhau Costain o rai costau yswiriant penodol, yn lleihau bond cadw Costain (gweler **paragraff 2.10**) ac yn ysgogi rhai taliadau cerrig milltir penodol.

2.8 Mae Llywodraeth Cymru'n derbyn bod y ffordd yn 'sylweddol gyflawn' ym mis Tachwedd 2021, pan waredwyd mesurau rheoli traffig. Ar ôl cyfnod o ystyried ac archwiliadau fesul cam o ddiogelwch y ffordd, fe gadarnhaodd Llywodraeth Cymru ei bod yn barod i gymryd rhan sylweddol o'r prosiect drosodd. Ym mis Awst 2022, dyroddodd Asiant y Cyflogwr[12] dystysgrif trosglwyddo'n rhannol, gan drosglwyddo cyfrifoldeb gweithredol am y briffordd i Lywodraeth Cymru.

2.9 Wedi i Lywodraeth Cymru gymryd y ffordd drosodd yn rhannol, a oedd yn cynnwys defnydd llawn o'r brif ffordd gerbydau, fe wnaeth cyfrifoldeb am golled, traul neu ddifrod i'r gwaith drosglwyddo o Costain i Lywodraeth Cymru. Er bod Llywodraeth Cymru wedi cytuno i dderbyn rhai diffygion penodol yr oedd yn eu hystyried yn 'arferol neu normal', roedd y cytundeb trosglwyddo hefyd yn nodi y byddai Costain yn dal i fod yn gyfrifol am beth gwaith penodol, a nodwyd mewn tystysgrif trosglwyddo.

2.10 Mae'r ffaith nad yw Llywodraeth Cymru wedi cymryd y ffordd drosodd yn llawn yn dwyn goblygiadau ariannol i Costain. Byddai cymryd y ffordd drosodd yn llawn yn lleihau'r taliadau misol y mae Costain yn eu gwneud mewn perthynas â'i fond cadw. Swm o arian y mae'r contractwr yn trefnu ei fod ar gael i'r cyflogwr (Llywodraeth Cymru yn yr achos hwn) yw'r bond. Gall y cyflogwr dynnu ar y bond mewn rhai amgylchiadau cyfyngedig, megis ansolfedd neu ddiffygdaliad mawr gan y contractwr. Mae'r bond felly'n darparu ysgogydd ariannol i gadw'r contractwr ar y safle i gwblhau'r gwaith. Mae'r bond yn y prosiect hwn yn £8.15 miliwn. Mae Costain yn talu ffi fisol i fanc sy'n gweithredu fel gwarantwr y swm yma. Pan ddyroddir y dystysgrif cwblhau, bydd y bond yn cael ei haneru a bydd taliadau Costain i'r banc yn lleihau.

12 Mae Asiant y Cyflogwr yn nodweddiadol yn ymgynghoriaeth yn y sector preifat sy'n gweithredu ar ran y cleient/cyflogwr yn y sector cyhoeddus i oruchwylio gwaith i weinyddu contract ECI. Dyfarnodd Llywodraeth Cymru gontract Asiant y Cyflogwr i EC Harris. Unodd EC Harris ag Arcadis NV ym mis Tachwedd 2011. Ers uno mae'r sefydliad yn cael ei adnabod fel Arcadis.

Mae negodiadau wedi parhau am y diffygion a'r gweithgareddau sy'n weddill, ac fe gododd tensiynau eto pan ddywedodd Costain na fyddai'n cwblhau peth gwaith penodol

2.11 Mae negodiadau ynglŷn â sut i ddatrys diffygion wedi cymryd amser hir. Mae Costain a Llywodraeth Cymru ill dau wedi mynegi eu rhwystredigaeth ynghylch faint o amser y maent wedi'i gymryd. Mae Costain yn credu bod y broses o ddatrys diffygion wedi mynd â gormod o amser, gan olygu ailddylunio ac ailgymeradwyo. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn ei bod wedi sefydlu proses eglur ar gyfer datrys diffygion sydd wedi sicrhau nad yw diffygion yn cael eu derbyn heb reswm da, gan felly warchod pwrs y wlad. Mae Llywodraeth Cymru wedi estyn contract Asiant y Cyflogwr yn ystod cyfnod maith y negodiadau ynglŷn â diffygion (gweler **paragraff 3.5**).

2.12 Ym mis Ebrill 2023, fe gynyddodd tensiynau yn y prosiect pan ysgrifennodd Costain at Lywodraeth Cymru i ddweud na fyddai'n cwblhau rhai tasgau penodol mewn perthynas ag atalfeydd cerbydau yn Blackrock a Brynmawr. Dywedodd Costain wrthym fod y gwaith ar yr atalfeydd cerbydau'n ychwanegol at ei gontract ac, ar y pryd, ei fod yn blaenoriaethu gwaith dan y contract a oedd yn ymwneud â diffygion. Nid yw cost y gwaith ar yr atalfeydd yn uchel ac mae Llywodraeth Cymru o'r farn ei fod yn ofynnol ar gyfer y prosiect, er mai mater i Asiant y Cyflogwr benderfynu yn ei gylch yw cwblhau'r gwaith. Rydym yn deall bod y gwaith sy'n weddill wedi'i raglennu i ddechrau'n fuan.

3 Mae'r gost ragamcanol i bwrs y wlad wedi cynyddu £6 miliwn arall i oddeutu £327 miliwn, er bod risgiau ariannol wedi lleihau o ystyried bod y gwaith adeiladu wedi cyrraedd y camau olaf

Er ei bod yn dal i fod o fewn y gyllideb ddiwygiedig, mae'r gost ragamcanol i bwrs y wlad wedi cynyddu o £321 miliwn i oddeutu £327 miliwn ac mae 46 y cant yn fwy nag a ragwelwyd pan ddechreuodd y gwaith adeiladu

3.1 Mae'r pwyntiau bwled isod yn dangos sut y mae amcanestyniadau Llywodraeth Cymru ar y cyfan o'r costau i bwrs y wlad wedi cynyddu dros amser[13]:

- Mehefin 2011 – pan benododd Llywodraeth Cymru Costain yn gontractwr iddi ar gyfer Rhan 1 y contract ECI, £193.7 miliwn oedd y gost ragamcanol.
- Rhagfyr 2014 – pan ddyfarnodd Llywodraeth Cymru'r contract Rhan 2 i Costain a phan ddechreuodd y gwaith adeiladu, £223.2 miliwn oedd y gost ragamcanol.
- Tachwedd 2019 – roedd y ffigyrau a adlewyrchwyd yn ein hadroddiad ar ein canfyddiadau interim yn nodi cost ragamcanol o £321.1 miliwn.
- Medi 2020 – pan roddodd Llywodraeth Cymru dystiolaeth i'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, roedd y gost ragamcanol wedi gostwng i £308.4 miliwn, yn dilyn penderfyniad cymrodeddu o blaid Llywodraeth Cymru (gweler **paragraff 2.3**).
- Chwefror 2021 – pan lofnododd Llywodraeth Cymru a Costain y Cytundeb Cyfaddawdu ac Amrywio (gweler **paragraff 2.4**), £319.3 miliwn oedd y gost ragamcanol.
- Ebrill 2024 – £326.7 miliwn oedd y gost ragamcanol.

13 Nid yw'r ffigyrau hyn yn cynnwys cyfran Costain o 'boen' unrhyw gynnydd mewn costau dan y trefniadau cytundebol.

3.2 Mae'r sefyllfa ddiweddaraf felly £133.0 miliwn (69 y cant) yn fwy nag a ragwelwyd pan ddyfarnodd Llywodraeth Cymru'r contract Rhan 1 a £103.5 miliwn (46 y cant) yn fwy nag a ragwelwyd ar ddechrau'r gwaith adeiladu. Mae **Atodiad 2** yn cynnwys manylion pellach am y sefyllfa ariannol a dadansoddiad o'r costau uwch ers ein hadroddiad interim.

3.3 Mae Llywodraeth Cymru wedi cynyddu cyllideb y prosiect bob yn dipyn. Pan gyhoeddom ni ein hadroddiad diwethaf, roedd y gyllideb (a gymeradwywyd ym mis Mawrth 2019) wedi cynyddu i £336.2 miliwn. Felly mae'r gost ragamcanol ddiweddaraf o £326.7 miliwn yn dal i fod o fewn cyllideb mis Mawrth 2019. Mae'r gyllideb hefyd yn cynnwys cyllid grant hyd at £500,000 ar gyfer prosiectau etifeddol (gweler **paragraffau 1.6** ac **1.7**).

Mae risgiau ariannol wedi lleihau o ystyried bod y gwaith adeiladu wedi cyrraedd y camau olaf

3.4 Er bod peth gweithgarwch adeiladu cyfyngedig yn parhau, ni allwn fod yn sicr ynghylch cost derfynol y prosiect. Fodd bynnag, mae'r ffaith bod y gwaith adeiladu wedi cyrraedd y camau olaf yn golygu bod y risg o gostau newydd sylweddol wedi lleihau. Mae Llywodraeth Cymru wedi cynnwys symiau risg a hapddigwyddiadau yn ei rhagolwg cyfredol ac mae'n cael ei hysbysu'n fisol gan Asiant y Cyflogwr ynghylch newidiadau a ragwelir[14].

3.5 Oherwydd oedi gyda'r prosiect, mae Llywodraeth Cymru wedi dewis rhoi estyniad ar ei chontract gydag Asiant y Cyflogwr. £1.03 miliwn oedd gwerth gwreiddiol y contract ar gyfer gwaith Asiant y Cyflogwr ar Adran 2. Ar adeg drafftio'r adroddiad hwn, roedd cyfanswm gwerth y contract wedi codi i £12.2 miliwn. Ar hyn o bryd, mae Llywodraeth Cymru'n rhagweld bod unrhyw gostau ychwanegol am waith Asiant y Cyflogwr a chostau cyfreithiol ychwanegol ar gyfer gweddill y prosiect yn debygol o fod yn fach ac y byddant wedi'u cynnwys yn y gost ragamcanol gyfredol.

3.6 Mae ansicrwydd ariannol arall yn ymwneud â chymhwyso iawndal am oedi. O ystyried bod y gwaith adeiladu wedi parhau y tu hwnt i'r dyddiad cwblhau a bennwyd gan Asiant y Cyflogwr (4 Tachwedd 2021), gallai Costain fod yn atebol am dalu iawndal am oedi i Lywodraeth Cymru. Mae Costain o'r farn nad oes hawl gytundebol i ddidynnu unrhyw iawndal am oedi ac na fyddai cyfiawnhad dros unrhyw iawndal am oedi. Nid yw Llywodraeth Cymru wedi penderfynu eto beth yw ei safbwynt ar y mater hwn.

14 Bydd mater Ysgol Sefydledig Brynmawr yn arwain at gostau ychwanegol i bwrs y wlad, er bod Llywodraeth Cymru'n dweud ei bod wedi lwfio am y costau hyn o fewn y gyllideb gyfredol ar y cyfan y cytunwyd arni.

4 Mae'r prosiect eisoes yn dwyn rhai manteision ond mae hefyd wedi tarfu'n sylweddol ar gymunedau lleol

Mae'n rhy gynnar i ddweud a fydd y prosiect yn cyflawni ei amcanion er bod rhai manteision eisoes yn cael eu cyflawni

4.1 Mae achos busnes y prosiect yn nodi tri amcan trosfwaol, sef:

- cryfhau cydnerthedd rhwng Brynmawr a Gilwern trwy wella safonau a gwella diogelwch y ffordd;
- cyfrannu at waith tebyg i uwchraddio'r llwybr cyfan i ddarparu cyfleuster ar gyfer rheoli traffig yn strategol yn Ne Ddwyrain Cymru; a
- hwyluso adfywiad economaidd ardal Blaenau'r Cymoedd trwy wella hygyrchedd, lleihau amseroedd teithio, a gwella dibynadwyedd amseroedd teithio rhwng Brynmawr a Gilwern o leiaf 5% erbyn 2030.

4.2 Mae'n rhy gynnar i ddod i gasgliadau wrth ystyried i ba raddau y bydd y prosiect yn cyflawni'r amcanion hyn. Pan fydd y prosiect wedi'i gwblhau'n llawn, mae Llywodraeth Cymru'n bwriadu cyhoeddi adroddiad cwblhau a fydd yn cynnwys manylion llawn y manteision a gyflawnwyd. Bydd yr adroddiad yn cynnwys safbwynt wedi'i ddiweddaru ar y gymhareb cost a budd, newidiadau i amseroedd siwrneiau, data ar ddiogelwch y ffordd a mwy. Bydd Llywodraeth Cymru hefyd yn cyhoeddi Adroddiad Adolygu Ar Ôl Agor, bum mlynedd ar ôl agor y ffordd, a fydd yn tracio'r manteision dros y tymor hwy.

4.3 Bydd Llywodraeth Cymru'n mynd ati'n anuniongyrchol i fesur rhai o nodau ehangach y prosiect, yn benodol o ran gwella ansawdd aer a lleihau rhwystredigaeth gyrwyr. Mae Llywodraeth Cymru'n defnyddio camerâu gorfodi traffig i fonitro cyflymderau ac amseroedd teithio cyfartalog. Ac mae Llywodraeth Cymru wedi dewis gosod dyfeisiau cyfrif traffig newydd, am gost o oddeutu £8,500, a fydd yn mesur llifoedd traffig, ac yn darparu mesur dirprwy o ansawdd aer ac amseroedd teithio gyrwyr.

4.4 Ceir tystiolaeth i awgrymu bod y prosiect wedi dwyn peth gwelliant i ddiogelwch y ffordd yn barod. Mae data sylfaenol ar ddiogelwch y ffordd yn awgrymu, rhwng agor y ffordd heb fesurau rheoli traffig ym mis Tachwedd 2021 a mis Medi 2023, mai dim ond un gwrthdrawiad traffig ffyrdd ar Ran 2 yr hysbyswyd yr heddlu yn ei gylch. Roedd y data hanesyddol a ddarparwyd ar ein cyfer gan Lywodraeth Cymru'n dangos y bu 17 o wrthdrawiadau rhwng mis Hydref 2011 a mis Hydref 2014.

4.5 Ceir tystiolaeth hefyd bod manteision ehangach wedi cael eu gwireddu. Mae'r prosiect wedi cynnwys sefydlu academi hyfforddiant adeiladu, ac mae wedi ennill gwobrau am ragoriaeth adeiladu, busnes yn y gymuned a gwarchod cynefinoedd. Roedd ein hadroddiad interim yn dweud y bu archebion sylweddol i gwmnïau yng Nghymru a gweithgarwch plannu coed helaeth yn yr ardal leol. Mae'r prosiect hefyd wedi cael sgoriau sy'n gyson yn uchel ar ddangosyddion perfformiad allweddol cytundebol ac eithrio'r rhai ar gyfer amser a chost. Mae'r sgoriau uchaf yn ymwneud ag iechyd a diogelwch, a'r amgylchedd[15]. Roedd ein hadroddiad interim hefyd yn manylu ar waith allgymorth ehangach yn y gymuned a gwaith codi arian gan Costain ar gyfer elusennau lleol.

4.6 Yn 2022, enillodd y prosiect wobr am ddangos sgil ac arbenigedd eithriadol, gan Sefydliad y Peirianwyr Sifil. Hefyd, daeth ymchwil gan Uned Ymchwil i Economi Cymru ym Mhrifysgol Caerdydd, a gomisiynwyd gan Asiant y Cyflogwr, i'r casgliad bod 68% o'r cyfanswm gwariant o £325 miliwn ar y prosiect rhwng 2015 a 2021 wedi cael ei gadw yng Nghymru[16]. Roedd yr ymchwil yn cyfeirio at y ffaith bod y prosiect wedi dwyn manteision uniongyrchol i'r economi leol, gyda chyfanswm o bron i £179 miliwn mewn gwrth ychwanegol gros, yn ogystal â chreu 3,700 blwyddyn unigolyn o gyflogaeth.

15 Mae Dangosyddion Perfformiad Allweddol eraill yn cynnwys gwasanaeth (er enghraifft rheoli'r gadwyn gyflenwi ac arloesi ganddi), ansawdd, ac ymgysylltu â rhanddeiliaid a'r gymuned.

16 Munday, Max a Reynolds, Laura a Roberts, Annette, 2023. Re-appraising 'in-process' benefits of strategic infrastructure improvements: Capturing the unexpected socio-economic impacts for lagging regions, Transport Policy, Elsevier, cyf. 134(C), tudalennau 119-127. Mae cyllideb y prosiect yn cynnwys cost yr ymchwil.

Mae'r gwaith wedi tarfu'n sylweddol a bu llawer mwy o achlysuron pan oedd y ffordd ar gau nag a fwriadwyd

4.7 Ar adegau yn ystod y prosiect, bu'n angenrheidiol cau'r ffordd yn llwyr neu'n rhannol i alluogi gwaith adeiladu i fynd rhagddo heb y peryglon cysylltiedig a chyfyngiadau a fyddai'n cael eu hachosi gan draffig yn llifo gerllaw. Cafodd y cynllun gwreiddiol ar gyfer cau'r ffordd ei nodi ar ddechrau'r gwaith adeiladu ym mis Rhagfyr 2014. Ar yr adeg honno, fe gytunodd Llywodraeth Cymru a Costain y byddai angen cau Rhan 2 ar ei hyd am chwe phenwythnos.

4.8 Mae nifer gwirioneddol yr achlysuron pan fu ar gau wedi bod yn llawer uwch nag a fwriadwyd. Yn ein hadroddiad interim, fe ddwedom ni, o ran y sefyllfa ar ddiwedd mis Tachwedd 2019, fod y rhan o'r ffordd wedi bod ar gau am 57 penwythnos ac wedi bod ar gau dros nos ar 75 achlysur pellach yn ystod yr wythnos. O ran y sefyllfa ar ddiwedd mis Ebrill 2024, bu ar gau am 79 penwythnos ac ar gau dros nos ar 141 o achlysuron yn ystod yr wythnos.

4.9 Mae'r tarfu a achoswyd gan yr achlysuron hyn pan fu'r ffordd ar gau wedi arwain at gwynion gan yrwyr, trigolion yr oedd traffig y gwyriadau'n effeithio arnynt a busnesau lleol. Gyda gweithgarwch adeiladu cyfyngedig yn dal i fynd rhagddo, mae potensial o hyd ar gyfer achlysuron pellach pan fydd y ffordd ar gau er na chytunwyd ar eu nifer.

5 Mae Llywodraeth Cymru'n dweud ei bod yn dysgu gwersi o'r prosiect trwy newid ei chontractau adeiladu ac adolygu ei dangosyddion perfformiad ar gyfer contractwyr

Mae Llywodraeth Cymru wedi ceisio egluro cyfrifoldebau am ddylunio a chyflwr tir yn ei thempledi ar gyfer contractau

5.1 Yn 2010, dewisodd Llywodraeth Cymru Ymwneud Cynnar gan Gontractwr (ECI) fel y dull caffael ar gyfer dylunio ac adeiladu'r prosiect hwn. Mae Llywodraeth Cymru'n dal i gredu mai ECI oedd y dull gorau iddi fod wedi ei ddefnyddio ar gyfer yr A465 Rhan 2[17].

5.2 Yn y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus ym mis Medi 2020, cydnabu Llywodraeth Cymru fod problemau yn ei thempledi ar gyfer contractau adeiladu wedi cyfrannu at gymhlethdodau yn y prosiect. Dywedodd swyddogion na fyddai anghydfodau gyda Costain wedi bod mor faith pe bai'r contract adeiladu'n nodi'n fwy penodol pa barti sydd â pherchnogaeth ar ddyluniad y prosiect a phwy sydd felly'n atebol am gostau sy'n gysylltiedig â gwyriad oddi wrth y dyluniad.

5.3 Mae Costain o'r farn mai un o'r gwersi allweddol o'r prosiect hwn fyddai adolygiad mwy trwyadl o archwiliadau tir, gwybodaeth am y safle, a'r dyluniad cyn dyfarnu'r contract adeiladu. Byddai hyn yn amcanu at sicrhau bod yr holl bartïon yn fodlon ar gwmpas a chyllideb y prosiect yn gynharach yn y broses.

5.4 Mae Llywodraeth Cymru wedi diwygio'i thempledi ar gyfer contractau adeiladu ers hynny. Mae Llywodraeth Cymru wedi ceisio gwneud cymalau penodol yn fwy eglur, gyda golwg ar egluro cyfrifoldebau am ddyluniad ac amodau'r tir. Dywedodd Llywodraeth Cymru wrthym fod y gwelliannau hyn bellach yn rhan annatod o'i thempledi a'u bod eisoes yn dwyn manteision. Nid ydym wedi asesu'r modd y rhoddir y trefniadau diwygiedig hyn ar waith.

17 Fel a nodwyd yn ein hadroddiad interim, fe wnaeth Llywodraeth Cymru gymhwyso model Ymwneud Cynnar gan Gontractwr ar gyfer Rhan 3 (Brynmawr i Dredegar) a gwblhawyd yn 2015 hefyd. Cymhwysodd fodel contract dylunio ac adeiladu mwy traddodiadol ar gyfer Rhan 4 (Tredegar i Dowlais Top) a gwblhawyd yn 2004 ac ar gyfer Rhan 1 (Y Fenni i Gilwern) a gwblhawyd yn 2008. Mae Rhannau 5 a 6 Dowlais Top i Hirwaun yn cael eu hadeiladu ar hyn o bryd fel un prosiect a gafodd ei gaffael dan Fodel Buddsoddi Cydfuddiannol Llywodraeth Cymru.

5.5 Mae Llywodraeth Cymru wedi gwneud newid pellach i'r templed ar gyfer contractau, i drosglwyddo mwy o risg i'r contractwr. Mae'r newid yn golygu, os yw cost y prosiect yn cynyddu'r tu hwnt i drothwy penodol, bod hynny'n cynyddu atebolrwydd y contractwr. Barn Costain yw na fyddai trosglwyddo risg fel hyn o anghenraid yn atal y materion a brofwyd ar y prosiect hwn rhag digwydd eto. Mae Costain o'r farn y dylai risg gael ei dyrannu i'r parti sy'n gallu rheoli'r risg honno orau, ac y gallai trosglwyddo risgiau fel hyn arwain at anghydfodau cyfreithiol. Nid ydym wedi ceisio ffurfio ein barn ni ein hunain ynglŷn â rhinweddau'r newid hwn ar y cyfan.

Nid yw Llywodraeth Cymru wedi cwblhau ei hadolygiad o'r dangosyddion y mae'n eu defnyddio i fonitro perfformiad contractwyr

5.6 Mae'r prosiect yn cynnwys defnyddio 50 o ddangosyddion perfformiad allweddol ar amryw agweddau o ran sut y mae Costain yn cyflawni'r gwaith dan y contract. Caiff y marciau yn erbyn y dangosyddion perfformiad allweddol eu pennu gan Lywodraeth Cymru ac Asiant y Cyflogwr ac fe gytunir arnynt gyda Costain.

5.7 Roedd ein hadroddiad interim yn nodi bod sgoriau Costain wedi bod yn gyson yn uchel ar bob dangosiad perfformiad allweddol heblaw am y rhai ar gyfer amser a chost. Nid oedd cyflawni dangosyddion perfformiad allweddol y prosiect wedi'i nodi yn y Cytundeb Cyfaddawdu ac Amrywio yr ymrwymwyd iddo ym mis Chwefror 2021. Gan hynny, nid yw Llywodraeth Cymru wedi bod yn monitro'r dangosyddion perfformiad allweddol gwreiddiol ers mis Chwefror 2021. Yn hytrach mae wedi bod yn defnyddio cerrig milltir i sicrhau cyflawni amserol.

5.8 Ar adeg ein hadroddiad interim, roeddem yn deall bod Llywodraeth Cymru'n adolygu'r dangosyddion perfformiad allweddol a ddefnyddir yn ei chynlluniau trafnidiaeth gan ei bod wedi cydnabod y gall fod ffocws annigonol yn ei dangosyddion cyfredol ar berfformiad rhaglenni a pherfformiad ariannol. Nid yw'r adolygiad hwn wedi cael ei gwblhau eto ac felly nid yw Llywodraeth Cymru wedi diwygio ei dangosyddion perfformiad allweddol ar gyfer cynlluniau trafnidiaeth eto. Yn dilyn yr Adolygiad Ffyrdd[18] ym mis Chwefror 2023 ac Adolygiad Lugg[19] ym mis Mehefin 2023, mae Llywodraeth Cymru bellach wrthi'n datblygu rhaglen fawr i adnewyddu asedau. Mae'n bwriadu datblygu set o ddangosyddion perfformiad allweddol wedi'u goleuo gan yr adolygiadau a'r gwersi a ddysgwyd o brosiect yr A465 Rhan 2.

18 Cynhaliwyd yr Adolygiad Ffyrdd gan banel annibynnol, i adolygu cynlluniau ffyrdd a gyllidwyd gan Lywodraeth Cymru.

19 Adolygiad annibynnol o raglenni cynnal a chadw blynyddol ar y rhwydwaith ffyrdd strategol yng Nghymru oedd Adolygiad Lugg.

Atodiadau

1 Ynglŷn â'n gwaith

2 Sefyllfa ariannol wedi'i diweddaru

1 Ynglŷn â'n gwaith

Cwestiwn a chwmpas yr archwiliad

Mae'r adroddiad diweddaru hwn yn dilyn ein hadroddiad ar ein canfyddiadau interim ym mis Chwefror 2020. Ers cyhoeddi ein canfyddiadau interim, rydym wedi cadw mewn cysylltiad â Llywodraeth Cymru, i gadw golwg ar ddatblygiadau. Fe gasglwyd y rhan fwyaf o'n tystiolaeth tuag at ddiwedd 2023-24 pan oedd amryw weithgareddau adeiladu'n dal i fynd rhagddynt. Rydym wedi dewis adrodd ar statws y prosiect fel yr oedd ar ddiwedd mis Ebrill 2024.

Mae ein hadroddiad diweddaru'n ystyried y cwestiwn 'Beth yw statws cyfredol prosiect yr A465 Rhan 2?'. Mae'n crynhoi hanes yr hyn sydd wedi digwydd yn y prosiect ers mis Chwefror 2020. Er mwyn crynoder, nid ydym yn ailadrodd rhyw lawer o'r manylion a'r cefndir hanesyddol a nodwyd yn ein hadroddiad interim. Er enghraifft, roedd yr adroddiad hwnnw'n cynnwys rhagor o wybodaeth am y broses gaffael wreiddiol ar gyfer y prosiect, y trefniadau cytundebol a'r partïon sydd wedi bod yn rhan o'r prosiect, ac am anghydfodau cytundebol a oedd wedi codi ers 2018.

Yn ein hadroddiad interim ac yn yr adroddiad hwn, rydym wedi ceisio darparu disgrifiad ffeithiol o ddigwyddiadau. Nid ydym wedi ceisio asesu effeithiolrwydd y modd y mae Llywodraeth Cymru wedi rheoli'r prosiect ar y cyfan. Mae amryw faterion sy'n ymwneud ag atebolrwydd am gostau uwch wedi cael eu hystyried gan arbenigwyr trwy brosesau datrys anghydfod cytundebol.

Dulliau archwilio

Fe ddefnyddiom ni ymagwedd debyg i'n gwaith interim, trwy ddefnyddio'r dulliau canlynol:

- cyfweliadau: fe wnaethom gyfweld â swyddogion Llywodraeth Cymru a swyddogion o Costain ac Asiant y Cyflogwr (Arcadis).
- adolygu dogfennau a data: fe ofynnom ni am ddogfennau prosiect Llywodraeth Cymru a data mewn perthynas â chynnydd y gwaith adeiladu, datrys diffygion a pherfformiad y prosiect/ariannol ac fe adolygom ni'r rhain.

Rydym hefyd wedi ystyried y dystiolaeth a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru i Bwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus y Senedd ym mis Medi 2020. Fe wnaeth y Pwyllgor gwestiynu swyddogion Llywodraeth Cymru am faterion a oedd yn codi o'n hadroddiad interim ni. Darparodd Llywodraeth Cymru dystiolaeth ysgrifenedig ychwanegol i ategu'r sesiwn ac mae trawsgrifiad o'r trafodion ar gael yn gyhoeddus.

2 Sefyllfa ariannol wedi'i diweddaru

Mae'r ffigyrau hyn yn adlewyrchu'r costau y mae Llywodraeth Cymru'n derbyn atebolrwydd amdanynt ar hyn o bryd. Gallai canlyniad yr anghydfod sy'n dal i fynd rhagddo olygu bod y gost i bwrs y wlad yn cynyddu neu'n gostwng, ac fe allai costau eraill godi nes bydd y prosiect wedi cael ei gwblhau.

Nid oedd y costau rhagamcanol a ddangoswyd ar gyfer mis Tachwedd 2019, a adlewyrchwyd yn ein hadroddiad interim, yn cynnwys asesiad o'r goblygiadau o ran costau a oedd yn gysylltiedig â phenderfyniad cymrodeddu ynghylch waliau cynnal a oedd yn dal i gael eu hasesu'n llawn gan Lywodraeth Cymru a Costain. Bryd hynny, roedd Costain o'r farn bod yr amcangyfrifon ar y cyfan o rwymedigaethau Llywodraeth Cymru a gyflwynwyd yn ein hadroddiad interim ni wedi'u tanddatgan. Roedd Llywodraeth Cymru o'r farn bod y ffigyrau'n cynrychioli lwfans rhesymol am ei rhwymedigaethau yn seiliedig ar y penderfyniadau dyfarnu hyd at yr adeg honno. Mae'r costau a ddangosir ar gyfer mis Chwefror 2021 yn adlewyrchu'r sefyllfa pan lofnododd Llywodraeth Cymru a Costain Gytundeb Cyfaddawdu ac Amrywio (gweler **paragraff 2.4**).

Arddangosyn 1: diweddariad ar gostau rhagamcanol y prosiect i bwrs y wlad ers ein hadroddiad interim

	£ miliynau[1]		
	Tachwedd 2019	**Chwefror 2021**	**Ebrill 2024**
Gwariant hanesyddol – gan gynnwys dyluniad a amlinellol a datblygu	19.7	19.7	19.7
Cost darged y contract dylunio manwl ac adeiladu	159.5	254.8	254.8
Newid a gyfarwyddwyd	16.7	-	1.6
Amcangyfrif o gyfran Llywodraeth Cymru o'r boen a rhwymedigaethau disgwyliedig ar gyfer dyfarniadau o blaid Costain	80.5	-	-
Costau ymgymerwyr statudol	18.2	18.4	19.9
Risg	4.7[2]	2.0	0.9
Costau Asiant y Cyflogwr	8.5	9.1	12.2
Tiroedd	11.0	11.3	11.1
Costau eraill	2.4	4.0	6.5
Cost i bwrs y wlad	**321.1**	**319.3**	**326.7**
Amcangyfrif o gyfran Costain o'r boen	Wedi'i hepgor[3]	Wedi'i hepgor[3]	Wedi'i hepgor[3]
Cyfanswm cost y prosiect	**Wedi'i hepgor[3]**	**Wedi'i hepgor[3]**	**Wedi'i hepgor[3]**

Nodiadau:

1 Mae TAW na ellir ei hadennill wedi'i chynnwys yn yr holl symiau. Mae'r ffigyrau'n tybio TAW yn ôl cyfradd o 5% ar gostau adeiladu.

2 Mae ffioedd cyfreithiol wedi bod yn sylweddol uwch na'r disgwyl. Mae'r ffioedd wedi'u cynnwys yn y ffigwr 'Risg' o £4.7 miliwn ym mis Tachwedd 2019 ond ar gyfer y cyfnodau diweddarach, mae'r ffioedd cyfreithiol wedi'u cynnwys yn y costau Tiroedd a'r costau Eraill.

3 Mae cyfran Costain o'r boen yn adlewyrchu tybiaethau Llywodraeth Cymru ynghylch ei atebolrwydd am rai costau. Rydym wedi hepgor y ffigyrau hyn o'r adroddiad ar sail sensitifrwydd masnachol, er bod Costain wedi datgelu peth gwybodaeth wrth y farchnad am y goblygiadau. Pan fo Llywodraeth Cymru wedi adrodd yn flaenorol ar gostau'r prosiect, mae wedi gwneud hynny ar sail y costau a amcangyfrifir i bwrs y wlad.

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Archwilio Cymru
Audit Wales

Archwilio Cymru
1 Cwr y Ddinas
Stryd Tyndall
Caerdydd CF10 4BZ

Ffôn: 029 2032 0500

Ffôn Testun: 029 2032 0660

E-bost: gwybodaeth@archwilio.cymru

Gwefan: www.archwilio.cymru

Rydym yn croesawu gohebiaeth a galwadau ffôn yn Gymraeg a Saesneg.

We welcome correspondence and telephone calls in Welsh and English.