Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

Werth am Arian Buddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd

Mehefin 2015

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliad.cymru

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 0300 200 6565
E-bost: SeneddArchwilio@cynulliad.cymru
Twitter: @SeneddArchwilio

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2015
Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difrïol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

Werth am Arian Buddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd

Mehefin 2015

Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 22 Mehefin 2011. Rôl y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus yw sicrhau bod gwaith craffu cywir a thrylwyr yn cael ei wneud ar wariant Llywodraeth Cymru. Nodir swyddogaethau penodol y Pwyllgor yn Rheol Sefydlog 18. Bydd y Pwyllgor yn ystyried adroddiadau gan Archwilydd Cyffredinol Cymru ar gyfrifon Llywodraeth Cymru a chyrff cyhoeddus eraill, ac ar ba mor ddarbodus, effeithlon ac effeithiol y caiff adnoddau eu defnyddio wrth gyflawni swyddogaethau cyhoeddus.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor

Darren Millar (Cadeirydd)
Ceidwadwyr Cymreig
Gorllewin Clwyd

Mohamma Asghar
Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru

Jocelyn Davies
Plaid Cymru
Dwyrain De Cymru

Mike Hedges
Llafur Cymru
Dwyrain Abertawe

Sandy Mewies
Llafur Cymru
Delyn

Julie Morgan
Llafur Cymru
Gogledd Caerdydd

Jenny Rathbone
Llafur Cymru
Canol Caerdydd

Aled Roberts
Democratiaid Rhydfrydol Cymru
Gogledd Cymru

Roedd yr Aelodau canlynol hefyd yn aelodau o'r Pwyllgor yn ystod y cynfod hwn:

William Graham
Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd **7**

Argymhellion **9**

1. Cyflwyniad **12**

Cefndir 12

Rhwydwaith Cefnffyrdd Cymru 12

Cylch craffu 14

Dull gweithredu'r Pwyllgor 14

2. Blaenoriaethu Prosiectau Mawr **16**

Cefndir 16

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr 17

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru 18

Ein barn ni 19

3. Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) **21**

Cefndir 21

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr 21

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru 22

Eglurhad gan Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru 23

Ein barn ni 23

4. Rheoli Prosiectau a Chaffael **25**

Cefndir 25

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr 26

Caffael 26

Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar 27

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru 28

Ein barn ni 29

5. Ymgymerwyr Statudol a Chwmnïau Cyfleustodau **30**

Cefndir 30

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr 31

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru 32
Ein barn ni 33
6. Gwaith Cynnal a Chadw Ataliol/Adweithiol 35
Cefndir 35
Tystiolaeth gan yr ymatebwyr 36
Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru 39
Ein barn ni 39
7. Strwythur Asiantau Cefnffyrdd a'r adolygiad ohonynt 41
Cefndir 41
Tystiolaeth gan yr ymatebwyr 42
Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru 44
Ein barn ni 44
8. Cylchoedd Cyllido ar gyfer Cynnal a Chadw Cefnffyrdd 46
Cefndir 46
Tystiolaeth gan yr ymatebwyr 46
Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru 51
Ein barn ni 52
9. Rheoli Gwybodaeth 53
Cefndir 53
Tystiolaeth gan yr ymatebwyr 54
Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru 55
Ein barn ni 55
10. Sgiliau a Gallu: Cynnal a Chadw a Chyflawni Prosiectau Mawr 57
Cefndir 57
Tystiolaeth gan yr ymatebwyr 57
Ein barn ni 59
11. Cadernid y Rhwydwaith, Cyfathrebu a Rheoli Digwyddiadau 60
Cefndir 60
Tystiolaeth gan yr ymatebwyr 60

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru 63
Ein Barn Ni..... 65
Atodiad A: Tystion.....67
Atodiad B: Rhestr o dystiolaeth ysgrifenedig:.....68

Rhagair y Cadeirydd

Dros y ddwy flynedd ddiwethaf, mae'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus wedi datblygu ffyrdd newydd o weithio ac wedi gwneud cyfres o ymchwiliadau a gychwynnwyd gan yr Aelodau, yn ogystal â'r ymchwiliadau yn dilyn adroddiadau gan yr Archwilydd Cyffredinol. Ym mis Rhagfyr 2014, cytunodd y Pwyllgor i gynnal ymchwiliad o'r fath i'r gwaith o gynnal a chadw a buddsoddi yn rhwydwaith cefnffyrdd Cymru.

Roedd ein hymchwiliad yn edrych ar a yw dull Llywodraeth Cymru o gyflawni prosiectau cefnffyrdd mawr a chynnal y rhwydwaith presennol yn rhoi gwerth am arian.

Roedd ein hymchwiliad yn gysylltiedig â chanfyddiadau adroddiad Ionawr 2011 yr Archwilydd Cyffredinol ar Brosiectau Trafnidiaeth Mawr, na allodd y Pwyllgor blaenorol ei ystyried yn llawn. Roedd yr adroddiad yn edrych ar y trefniadau ar gyfer cyflawni cynlluniau cefnffyrdd a ariennir gan Lywodraeth Cymru, yn ogystal â chynlluniau ar gyfer ffyrdd lleol eraill a chynlluniau rheilffyrdd. Canfu'r adroddiad, hyd yn oed gan ystyried y chwyddiant uwch na'r disgwyl yng nghostau adeiladu, cyfyngiadau cyllideb a phenderfyniadau ail-raglennu, bod prosiectau wedi costio mwy na'r disgwyl ac wedi cymryd mwy o amser i'w cyflawni.

Roedd y dystiolaeth a glywsom yn awgrymu nad oedd amserlenni ar gyfer prosiectau mawr yn ddigon penodol a bod diffyg cysondeb a thryloywder ynghylch gwneud penderfyniadau a chyllidebau. Mae rheoli prosiectau'n effeithiol a chynllunio cadarn yn hanfodol er mwyn sicrhau bod prosiectau trafnidiaeth mawr yn cael eu cwblhau ar amser ac o fewn y gyllideb. Rydym o'r farn y gellir sicrhau gwell gwerth am arian ac atebolrwydd os byddai Llywodraeth Cymru yn rhoi'r argymhellion yn yr adroddiad hwn ar waith, gan gynnwys cyhoeddi rhaglen waith ar gyfer y rhwydwaith cefnffyrdd sy'n cael ei diwygio'n rheolaidd, sy'n cynnwys gwybodaeth ar flaenoriaethu prosiectau'n wleidyddol ac amserlenni disgwyliedig ar gyfer eu cyflawni.

Mae’r Pwyllgor yn ymwybodol bod yr hinsawdd ariannol ddiweddar wedi bod yn un heriol i’r sector cyhoeddus ac rydym yn nodi’r dirywiad a welwyd o ran cynnal a chadw’r rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd

yng Nghymru dros y blynyddoedd diwethaf. Pan fo adnoddau'n brin, mae’n rhaid cael cydbwysedd rhwng buddsoddi mewn prosiectau ffyrdd newydd a chynnal a chadw’r seilwaith ffyrdd presennol.

Roedd y dystiolaeth a oedd yn awgrymu bod gostyngiad yn y gwaith o fonitro cyflwr y rhwydwaith cefnffyrdd a'i asedau yn peri pryder i'r Pwyllgor. Rydym o'r farn bod gwaith cynnal a chadw amserol ar y rhwydwaith yn hanfodol er mwyn sicrhau'r gwerth gorau am arian i drethdalwyr a bod gwaith cynnal a chadw cynlluniedig ac ymatebol effeithiol yn hanfodol i sicrhau cyflwr a hirhoedledd y rhwydwaith.

Gallai symud o gylchred cyllidebu blynyddol i gyllidebau aml-flwyddyn hefyd helpu gyda gwella rheolaeth y rhwydwaith yn y dyfodol.

Byddai rhwydwaith cefnffyrdd sydd wedi'i gynnal a'i gadw a'i ddatblygu'n dda, gyda chyn lleied â phosibl o amharu oherwydd gwaith cynnal a chadw a gwella, yn sail i'r economi cryf y mae pawb yng Nghymru eisiau gweld. Hyderwn y bydd yr argymhellion yn yr adroddiad hwn yn help i gyflawni hynny.

Darren Millar AC
Cadeirydd y Pwyllgor

Argymhellion

Argymhelliad 1. Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu â'r diwydiant i ddeall ei anghenion a sicrhau bod y wybodaeth a ddarperir am y prosiectau cefnffyrdd sydd ar y gweill yn gywir ac yn gyfredol. (Tudalen 20)

Argymhelliad 2. Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi rhestr wedi'i blaenoriaethu'n glir o'r holl brosiectau cefnffyrdd, gyda dyddiadau dangosol. Dylai'r rhestr hon gynnwys gwybodaeth am statws cyfredol prosiectau a dylid ei diweddaru'n rheolaidd, gan roi rhesymau dros unrhyw newid mewn statws a blaenoriaeth. (Tudalen 20)

Argymhelliad 3. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn cyhoeddi manylion cwmpas, dull gweithredu ac amserlen yr adolygiad o'r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG), gan gynnwys y dull ymgynghori, ac yn cyhoeddi canlyniad yr adolygiad ar ôl iddo gael ei gwblhau. (Tudalen 23)

Argymhelliad 4. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn cynnal adolygiad i ddeall y ffactorau sy'n arwain at orwario ar brosiectau gwerth is ac yn ystyried a all Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar, neu egwyddorion y model hwn, wella perfformiad prosiectau sy'n werth llai na £18 miliwn. (Tudalen 29)

Argymhelliad 5. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn ymchwilio i bob llwybr posibl i wella ymgysylltiad ag ymgymerwyr statudol, gan gynnwys offer deddfwriaethol ac ymgysylltu ymhellach â Llywodraeth y Deyrnas Unedig. Rydym yn gofyn i Lywodraeth Cymru adrodd yn ôl i'r Pwyllgor yn ystod tymor yr hydref ar y cynnydd o ran ei gwaith yn y maes hwn. (Tudalen 34)

Argymhelliad 6. Rydym yn pryderu nad yw'r cydbwysedd presennol rhwng gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio a gwaith cynnal a chadw adweithiol yn briodol, ac yn nodi sylwadau Asiant Cefnffyrdd De Cymru ynghylch effaith cyfyngiadau ariannol ar y dirywiad yng nghyflwr y rhwydwaith ffyrdd a'r ffaith bod nifer yr atgyweiriadau heb eu cynllunio yn arwain at ddefnydd aneffeithlon o adnoddau. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn nodi'n glir y rhesymau dros y dirywiad diweddar yn y rhwydwaith cefnffyrdd ac yn cyhoeddi cynllun i

fynd i'r afael â'r materion hyn a gwrthdroi'r dirywiad hwn o fewn cyfnod penodol o amser. (Tudalen 39)

Argymhelliad 7. Mae'r Pwyllgor yn argymell, wrth baratoi'r cynllun a argymhellir uchod, y dylai Llywodraeth Cymru nodi'n glir sut y bydd yn cyflawni cydbwysedd effeithiol rhwng gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio a gwaith cynnal a chadw adweithiol, a rhwng prosiectau mawr (ffyrdd newydd neu welliannau mawr) a gwaith cynnal a chadw ar gefnffyrdd presennol, yn y dyfodol. (Tudalen 40)

Argymhelliad 8. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn sicrhau cysondeb rhwng polisïau Asiantau Cefnffyrdd y Gogledd a'r De. (Tudalen 44)

Argymhelliad 9. Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru, fel rhan o'r adolygiad parhaus o Asiantau Cefnffyrdd, ystyried manteision ac anfanteision sefydlu un Asiant Cefnffyrdd ac a allai hyn ddarparu dull mwy cyson o gyflawni swyddogaethau ledled Cymru a gwell gwerth am arian. (Tudalen 45)

Argymhelliad 10. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod atebolrwydd ar gyfer cynllunio a chyflawni mân gynlluniau gwella drwy Asiantau Cefnffyrdd a'u hawdurdod lleol a phartneriaid sefydliadol eraill yn cael ei egluro ac y rhoddir cyhoeddusrwyddd i hynny er mwyn sicrhau bod y cyhoedd yn ei ddeall yn glir. (Tudalen 45)

Argymhelliad 11. Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylid ystyried opsiynau ar gyfer cyfnodau cyllido tymor hwy i alluogi gwaith cynnal a chadw i gael ei gynllunio'n well fel rhan o'r adolygiad o Asiantau Cefnffyrdd. Dylai Llywodraeth Cymru fonitro effeithiolrwydd y cylchoedd cyllideb pum mlynedd a ddefnyddir i gyllido Highways England. (Tudalen 52)

Argymhelliad 12. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn ymchwilio i ddulliau cyllido eraill, gan gynnwys buddsoddiad preifat, mewn cynlluniau sy'n cynnig y defnydd o lonydd blaenoriaeth neu gludo nwyddau mewn ardaloedd lle ceir tagfeydd. Dylai unrhyw gynlluniau a ystyrir gan Lywodraeth Cymru fod yn amodol ar gynlluniau busnes cadarn, gan gynnwys dadansoddiad cost a budd llawn. (Tudalen 52)

Argymhelliad 13. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod ymateb Llywodraeth Cymru i'r adroddiad hwn yn nodi'n glir y camau sy'n weddill ar gyfer gweithredu offeryn rheoli gwybodaeth effeithiol ar gyfer prosiectau

gwella cefnffyrdd, rheoli rhaglenni cynnal a chadw a monitro cyflwr y rhwydwaith. Dylai hyn gynnwys yr amserlen ar gyfer pob cam a'r dyddiad cau ar gyfer ei weithredu'n llawn. (Tudalen 56)

Argymhelliad 14. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn cynnal archwiliad o allu a chymhwysedd yn y diwydiant cyfan ar draws y sector preifat a'r sector cyhoeddus yng Nghymru ac yn amlinellu ei dull o fynd i'r afael ag unrhyw fylchau a nodwyd. (Tudalen 59)

Argymhelliad 15. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn datblygu modd o fonitro perfformiad ac adrodd ar berfformiad o ran cydgysylltu, cyfathrebu etc. mewn perthynas â gwaith ffordd a rheoli digwyddiadau ar y ffyrdd er mwyn caniatáu i effeithiolrwydd y dull a fabwysiedir gael ei ddeall. Dylai hyn gynnwys adroddiadau rheolaidd ar nifer y cwynion a chyhoeddi data o'r fath yn gyhoeddus. (Tudalen 65)

Argymhelliad 16. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn parhau i fonitro'r sgriniau sy'n cael eu treialu ar dollfeydd yr M4 hyd Cyffordd 35, er mwyn cadw integredd safleoedd damweiniau ac atal gyrwyr rhag ceisio gweld canlyniad damwain traffig ac adrodd yn ôl i'r Pwyllgor ar ei llwyddiant. (Tudalen 66)

Argymhelliad 17. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn ymgysylltu â defnyddwyr ffyrdd a'r sefydliadau sy'n eu cynrychioli i ddeall yn well y pryderon am gyfathrebu a chydgysylltu gwaith ffordd lleol a rheoli digwyddiadau. (Tudalen 66)

Argymhelliad 18. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn gwella ei chyfathrebu a'r ffordd y mae'n cydgysylltu â Highways England ynghylch gwaith ffordd a chynlluniau sy'n cael effaith ar ddwy ochr y ffin ac yn sicrhau bod gwybodaeth ar gael i'r cyhoedd. (Tudalen 66)

1. Cyflwyniad

Cefndir

1. Ym mis Ionawr 2011, cyhoeddodd Archwilydd Cyffredinol Cymru ("yr Archwilydd Cyffredinol") adroddiad yn dwyn y teitl Prosiectau Trafnidiaeth Mawr.[1] Roedd yr adroddiad yn ymchwilio i a oedd prosiectau trafnidiaeth mawr a ariannwyd gan Lywodraeth Cymru ac a gwblhawyd rhwng 2004 a 2010 wedi bodloni eu hamcanion ac wedi cael eu cwblhau yn unol â'r amserlen a'r gost.

2. Roedd yr adroddiad yn cwmpasu trefniadau ar gyfer cyflawni cynlluniau cefnffyrdd, yn ogystal â ffyrdd lleol eraill a chynlluniau rheilffordd a ariannwyd gan Grant Trafnidiaeth Lywodraeth Cymru bryd hynny. Nid oedd yr adroddiad yn ystyried materion yn ymwneud â chynnal a chadw'r rhwydwaith ffyrdd neu reoli'r rhwydwaith.

3. Ymatebodd Llywodraeth Cymru i adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol ac ymddangosodd Cyfarwyddwr Cyffredinol Dros Dro Adran yr Economi a Thrafnidiaeth bryd hynny gerbron Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus y Trydydd Cynulliad.[2] Ni chafodd y Pwyllgor gyfle i roi ystyriaeth bellach i'r adroddiad.

4. Ar 13 Ionawr 2015, cytunodd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus i gynnal ymchwiliad i werth am arian Buddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd.

Rhwydwaith Cefnffyrdd Cymru

5. Gweinidogion Cymru yw'r "awdurdod priffyrdd" statudol ar gyfer y rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru, ac maent yn uniongyrchol gyfrifol am ei weithrediad, am ei gynnal a'i gadw ac am ei wella (mae awdurdodau lleol yn cyflawni'r un rôl ar gyfer ffyrdd lleol).

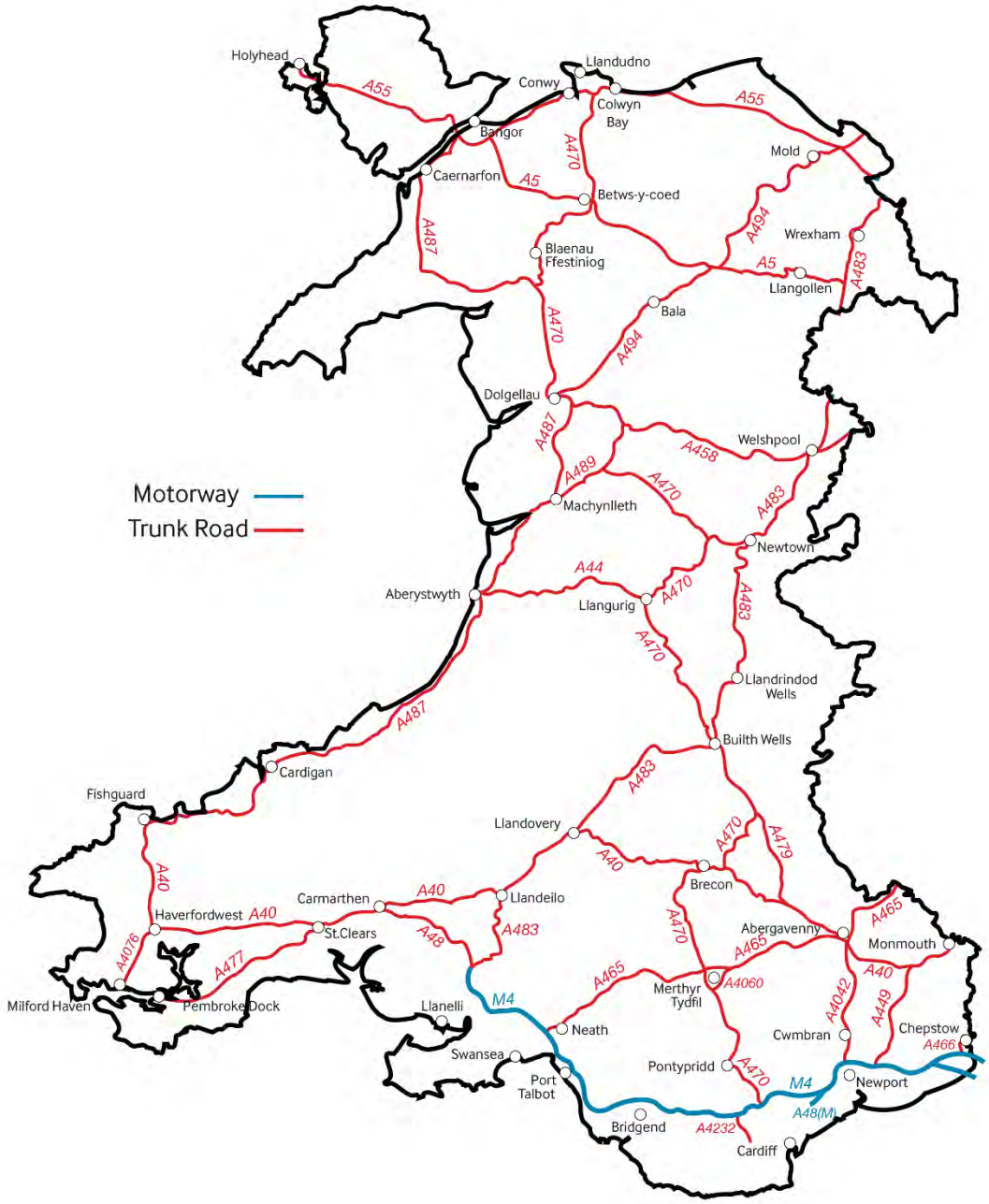
6. Mae gan rwydwaith cefnffyrdd Cymru asedau gwerth tuag £13.5 biliwn. Dywed bwletin ystadegol diweddaraf Llywodraeth Cymru ar hyd a chyflwr ffyrdd (Rhagfyr 2014)[3] fod y rhwydwaith yn 2014 yn cynnwys

---

[1] Adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru: Prosiectau Trafnidiaeth Mawr, 27 Ionawr, 2011: http://www.archwilio.cymru/cy/cyhoeddi/prosiectau-trafnidiaeth-mawr
[2] Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Y Trydydd Cynulliad, Mawrth 23, 2011
[3] Bwletin Ystadegol: http://wales.gov.uk/statistics-and-research/road-lengths-conditions/?lang=en

1,709km o ffyrdd, sef 1,576km o gefnffyrdd a 133km o draffyrdd.[4] Cyfanswm hyd y ffyrdd yn yr holl ddosbarthiadau yn 2014 oedd 34,459km. Mae Ffigur 1 yn dangos y rhwydwaith cefnffyrdd yng Nghymru.

7. Ffigur 1:[5]



[4] Er bod traffyrdd yn cael eu dosbarthu'n yn ffyrdd arbennig yn dechnegol, cânt eu rheoli fel cefnffyrdd

[5] Addaswyd o Adran Cartograffeg Llywodraeth Cymru, Map Rhwydwaith Cefnffyrdd Cymru, © Hawlfraint y Goron Hydref 2010. [Fel ar 01 Mehefin 2015]

Cylch craffu

8. Cytunodd y Pwyllgor i ystyried y cynigion canlynol fel rhan o'i ymchwiliad:

- a yw dull Llywodraeth Cymru o gyflawni prosiectau cefnffyrdd yn sicrhau gwerth am arian, gan gynnwys:
  - pa mor effeithiol yw dulliau Llywodraeth Cymru o gynllunio a chostio cynlluniau;
  - sut y mae'n rhoi prosiectau ar waith ac yn eu gwerthuso;
  - sut y gallai Llywodraeth Cymru wella'r modd y mae'n cynllunio ac yn cyflawni prosiectau ac yn eu rhoi ar waith.
- i ba raddau y mae'r dulliau presennol o gynnal a chadw a gwella'r rhwydwaith drwy'r Asiantau Cefnffyrdd wedi sicrhau gwerth am arian;
- sut y gellir gwella swyddogaethau'r Asiantau Cefnffyrdd o ran cynnal a chadw a gwella cefnffyrdd, a hynny yng nghyd-destun adolygiad Llywodraeth Cymru o'r asiantau hyn.

9. Er mai dyma oedd cwmpas yr ymchwiliad yn wreiddiol, ystyriodd y Pwyllgor dystiolaeth ehangach, gan gynnwys cadernid y rhwydwaith, cyfathrebu a rheoli digwyddiadau a chaiff y materion hyn eu hadlewyrchu yn adroddiad y Pwyllgor.

Dull gweithredu'r Pwyllgor

10. Rhwng 14 Ionawr 2015 ac 13 Chwefror 2015, cynhaliodd y Pwyllgor ymgynghoriad cyhoeddus i lywio ei waith. Daeth 24 o ymatebion i law yn ystod yr ystyriaeth o'r mater hwn.

11. Yn ogystal, cynhaliodd y Pwyllgor bum sesiwn tystiolaeth lafar gyda thystion, gan gynnwys Llywodraeth Cymru, Asiantau Cefnffyrdd ac academyddion. Mae'r manylion ar gael yn Atodiad A.

12. Cyn y sesiynau tystiolaeth lafar, ysgrifennodd y Pwyllgor at Gyfarwyddwr Cyffredinol Adran yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, Llywodraeth Cymru ("y Cyfarwyddwr Cyffredinol") yn gofyn am wybodaeth gan gynnwys ymateb wedi'i ddiweddaru i

adroddiad 2011 yr Archwilydd Cyffredinol a'r camau a gymerwyd gan Lywodraeth Cymru i fynd i'r afael â'r argymhellion.[6]

13. Ar ôl derbyn y wybodaeth gan Lywodraeth Cymru, gwnaeth yr Archwilydd Cyffredinol sylwadau ar y wybodaeth a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru.[7]

14. Deilliodd nifer o themâu lefel uchel o'r ymchwiliad hwn ac mae'r adroddiad yn canolbwyntio ar brosiectau mawr a gwaith cynnal a chadw ynghyd â materion trawsbynciol.

15. Mae'r adroddiad canlynol yn manylu ar gasgliadau ac argymhellion y Pwyllgor yn seiliedig ar y dystiolaeth a gafwyd yn ystod ei ymchwiliad. Hoffai'r Pwyllgor ddiolch i bawb a gyfranodd at yr ymchwiliad.

[6] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd
[7] PAC(4)-06-15 Papur 2 - Llythyr gan Archwilydd Cyffredinol Cymru

2. Blaenoriaethu Prosiectau Mawr

16. Un mater allweddol a drafodwyd gan y Pwyllgor mewn perthynas â phrosiectau mawr oedd pa mor glir oedd yr amserlenni ar gyfer prosiectau, pa mor dda yr oeddent yn cael eu rheoli ac i ba raddau yr oedd trydydd partïon yn eu deall.

Cefndir

17. Mae Llywodraeth Cymru yn nodi ei blaenoriaethau ar gyfer trafnidiaeth yn ei Chynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol.[8] Datblygwyd y Cynllun Trafnidiaeth presennol yn unol â pholisïau ac amcanion Llywodraeth Cymru ar gyfer trafnidiaeth fel y nodwyd yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru[9] ac amcanion polisi ehangach Llywodraeth Cymru fel y'u nodir yn y Rhaglen Lywodraethu.[10]

18. Ym mis Rhagfyr 2014, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Chynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol drafft ar gyfer ymgynghori, ac roedd yn rhannu cynlluniau trafnidiaeth yn rhai tymor byr, tymor canolig a thymor hir. Roedd y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol yn rhestru tri chynllun cefnffordd a ddisgrifiwyd fel rhai sydd "ar y gweill ar hyn o bryd",[11] 16 o gynlluniau yr "ymrwymwyd iddynt", ac yn ymrwymo i ddatblygu cynlluniau i wella Coridor Glannau Dyfrdwy A494/A55/A548.[12]

19. Nododd dogfen ymgynghori Llywodraeth Cymru:

> "Diben y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol newydd yw gosod y cyd-destun a'r sylfaen dystiolaeth i lywio penderfyniadau ar yr holl fuddsoddiad mewn trafnidiaeth (cyfalaf a refeniw) Caiff y sylfaen dystiolaeth ei defnyddio i nodi'r math o ymyriadau trafnidiaeth sydd eu hangen, i bennu ymyriadau i'w datblygu a chadarnhau blaenoriaethau ar gyfer buddsoddiadau yn y

---

[8] Cafodd y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol cyntaf ei gyhoeddi yn 2010

[9] Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn ddogfen statudol y mae'n ofynnol ei chynhyrchu o dan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006

[10] Rhaglen Lywodraethu: http://gov.wales/about/programmeforgov/?lang=cy

[11] Mae'r cynlluniau cefnffyrdd yn cynnwys: Gwelliannau sydd ar y gweill i'r A465 Brynmawr i Dredegar (Adran 3 o waith deuoli Blaenau'r Cymoedd); ffordd ymuno ddynodedig Cyffordd 33 M4 i'r gorllewin/A4232 i'r de; A55 Mannau Diogelu/Lonydd Gwrthlif mewn Argyfwng. Mae'r 16 o gynlluniau yr ymrwymwyd iddynt ar gael yn http://gov.wales/docs/det/consultation/ntp/141210-ntp-draft-cy.pdf

[12] Llywodraeth Cymru, Dogfen Ymgynghori: Drafft o'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015

dyfodol. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol newydd yn amlinellu cynllun cyflawni tymor byr yn ogystal â blaenoriaethau ar gyfer y tymor canolig a'r tymor hwy."[13]

20. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru y byddai'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol terfynol yn amlinellu pedair egwyddor gyffredinol i lywio dull Llywodraeth Cymru o flaenoriaethu. Mae'r pedair egwyddor gyffredinol hyn yn mynnu:

- y dylai'r achos dros unrhyw ymyrraeth neu brosiect penodol a gynigir gael ei gefnogi gan dystiolaeth glir;
- mai dim ond os caiff ei gefnogi gan achos busnes hyfyw y caiff prosiect ei ddatblygu;
- os bydd tystiolaeth yn awgrymu nad yw ymyriad/prosiect yn cael ei gyflawni'n effeithiol, y dylid ymchwilio i hyn ac atal y cynllun os dyna'r ateb mwyaf priodol a chosteffeithiol;
- y bydd pob prosiect yn cael ei werthuso a'r holl fanteision yn cael eu cofnodi a'u profi yn erbyn yr achos busnes.[14]

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr

21. Roedd y tystion yn pryderu nad oedd yr amserlenni ar gyfer prosiectau mawr yn ddigon penodol a bod diffyg tryloywder o ran cyllidebau. Mewn perthynas â'r amserlenni a amlinellwyd yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol drafft, dywedodd y Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Thrafnidiaeth:

> "…the timescales aren't specific enough. 'Short, medium and long term'—to the industry, is that a year, or three, or is it five years? So, I think, if we could see longer-term budgets with a bit more political commitment in terms of the timing of schemes and the time periods, it would go a long way towards having an industry in Wales that can deliver effectively on projects."[15]

22. Dywedodd nifer o dystion fod ariannu prosiectau 'bob yn ail â pheidio' yn cynyddu costau. Dywedodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru fod prosiectau dros y pymtheng mlynedd

---

[13] Llywodraeth Cymru, Dogfen Ymgynghori: Drafft o'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015
[14] PAC(4)-06-15 Papur 3 - Gwybodaeth Ychwanegol gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd (21 Ebrill 2015)
[15] Cofnod y Trafodion, paragraff 140, 17 Mawrth, 2015

diwethaf wedi ymddangos ac yna wedi diflannu, neu wedi diflannu ac ailymddangos am resymau nad ydynt yn gwbl glir. Roedd y sefydliad yn teimlo bod hyn wedi arwain at gostau uwch gan fod yn rhaid diweddaru neu ailadrodd y gwaith paratoi.

23. Cyfeiriodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru at:

> "the importance of a clear pipeline of work, which allows the industry (both contractors and consultants) to maximise efficiency in delivery of schemes"[16]

24. Roedd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau yn cytuno bod darparu cyllid bob yn ail â pheidio yn broblem enfawr ym mhob prosiect priffyrdd, nid dim ond yng Nghymru, a bod amser ac arian yn cael ei wastraffu ar brosiectau dim ond oherwydd eu bod wedi cyrraedd rhyw bwynt ac yna'n dod i ben.[17]

25. Dywedodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau os neu pan fydd prosiect yn cael ei atgyfodi, oherwydd yr amser sydd wedi mynd heibio bod yn rhaid dechrau o'r dechau fwy neu lai, yn sicr o ran materion yn ymwneud â chostau. Dywedodd mai dyma un o'r rhesymau pam mae'n cefnogi'r cysyniad o Highways England (a drafodir ym Mhennod 8).[18]

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru

26. Dywedodd Llywodraeth Cymru y byddai cynllun cyflawni gydag amseroedd a chyllidebau ochr yn ochr â'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Terfynol. Yn 2013 sefydlwyd Tasglu Gweinidogol ar Drafnidiaeth Gogledd Cymru.[19] Cyflwynodd y Tasglu ei adroddiad ym mis Rhagfyr 2014, ac mewn ymateb iddo dywedodd Llywodraeth Cymru:

---

[16] Tystiolaeth ysgrifenedig, MTRI 08
[17] Cofnod y Trafodion, paragraff 186, 3 Mawrth 2015
[18] Cofnod y Trafodion, paragraff 186, 3 Mawrth 2015
[19] Tasglu Gogledd Cymru: http://gov.wales/topics/transport/rail/north-wales-task-force/?lang=cy

> "The Delivery Schedule that will be published alongside the NTP will set out a forward plan of infrastructure projects that will be delivered over a rolling three year period."[20]

27. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol drafft bellach yn cynnwys:

> "…evidence in terms of journey times, average speed, modal shift…What we now need to do is ensure that that comes through a coherent framework with proper metrics and with proper cost-benefit analysis underpinning everything we do. Now, we always did as much of that as we could do; we've now got more information than we've ever had before."[21]

28. Dywedodd y Dirprwy Gyfarwyddwr Cyflenwi Seilwaith fod Llywodraeth Cymru yn cynnal digwyddiadau i gyflenwyr er mwyn darparu gwybodaeth am ei rhaglen ar gyfer y chwe mis i 12 mis canlynol. Dywedodd fod hyn yn caniatáu i gyflenwyr baratoi a chynllunio eu hadnoddau, yn ogystal ag annog diwydiant i weithio gyda'u cyflenwyr, er mwyn osgoi cysylltu â chyflenwyr ar y funud olaf i lunio prisiau er mwyn cyflwyno cynnig am waith Llywodraeth Cymru.[22]

29. Wrth egluro pam mae prosiectau'n ymddangos ac yna'n diflannu o'r rhaglen gyflawni, cyfeiriodd Llywodraeth Cymru at newidiadau mewn blaenoriaethau gwleidyddol, er enghraifft cysylltedd rhwng y gogledd a'r de a'r dwyrain a'r gorllewin, a'r angen i sicrhau rhestr fforddiadwy o gynlluniau yn hytrach na rhestr hirfaith nad oes modd ei chyflawni.[23]

Ein barn ni

30. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod bod cyflawni cynlluniau cefnffyrdd yn amodol ar broses statudol, gan gynnwys y potensial ar gyfer ymchwiliadau cyhoeddus lleol a gall y gofyniad i gael cymeradwyaeth statudol achosi oedi na ellir ei osgoi. Rydym hefyd yn deall y materion a godwyd gan y Cyfarwyddwr Cyffredinol pan gyfeiriodd at effaith newidiadau mewn blaenoriaethau gwleidyddol a'r anhawster i

---

[20] Y Tasglu Gweinidogol ar Drafnidiaeth Gogledd Cymru: http://gov.wales/topics/transport/rail/north-wales-task-force/?lang=cy
[21] Cofnod y Trafodion, paragraff 128, 21 Ebrill 2015
[22] Cofnod y Trafodion, paragraff 168, 21 Ebrill 2015
[23] Cofnod y Trafodion, paragraff 128, 21 Ebrill 2015

ymrwymo i derfyn amser ar gyfer cyflawni cynlluniau a allai newid yn anorfod; gall y rhain godi disgwyliadau'r cyhoedd ac yna eu siomi.

31. Fodd bynnag, roedd y dystiolaeth a gafwyd yn awgrymu pe bai Llywodraeth Cymru yn cyhoeddi rhestr glir o waith sydd yn yr arfaeth, byddai hynny'n sicrhau y gallai diwydiant sicrhau'r effeithlonrwydd mwyaf posibl wrth gyflawni cynlluniau. Pe bai cyllidebau tymor hwy yr ymrwymwyd iddynt yn wleidyddol ar gael, gallai gynyddu gwerth am arian o ran cyflawni cynllun.

32. Mae'r Pwyllgor hefyd yn pryderu nad yw 12 mis o rybudd ymlaen llaw, neu'r wybodaeth sydd yn y cynlluniau/amserlen cyflawni, y cyfeiriwyd ati gan Lywodraeth Cymru (uchod) yn ddigonol i gontractwyr o ystyried y cyfnod paratoi ar gyfer gwaith ac nid yw'n glir eto ble neu pryd yn union y bydd cynlluniau cyflawni yn cael eu cyhoeddi.

33. Cred y Pwyllgor fod angen darparu'r wybodaeth gliriaf bosibl i'r diwydiant a'r cyhoedd fel ei gilydd. Cred y Pwyllgor y dylai fod yn bosibl darparu gwybodaeth am gynlluniau cyflawni, a diweddaru hyn yn rheolaidd mewn modd a fydd yn sicrhau bod y diwydiant a'r cyhoedd yn gwbl ymwybodol o statws cynlluniau.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu â'r diwydiant i ddeall ei anghenion a sicrhau bod y wybodaeth a ddarperir am y prosiectau cefnffyrdd sydd ar y gweill yn gywir ac yn gyfredol.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi rhestr wedi'i blaenoriaethu'n glir o'r holl brosiectau cefnffyrdd, gyda dyddiadau dangosol. Dylai'r rhestr hon gynnwys gwybodaeth am statws cyfredol prosiectau a dylid ei diweddaru'n rheolaidd, gan roi rhesymau dros unrhyw newid mewn statws a blaenoriaeth.

3. Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG)

Cefndir

34. Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) 2008 yw'r offeryn arfarnu trafnidiaeth yng Nghymru. Rhaid i bob menter drafnidiaeth fawr gael ei gwerthuso gan ddefnyddio'r arweiniad hwn ar y cam cynllunio, er mwyn sicrhau bod yr effaith cynlluniau ar yr economi, yr amgylchedd a chymdeithas yn cael eu hystyried. Datblygwyd yr arweiniad gan Lywodraeth Cymru ac mae'n berthnasol i'r holl strategaethau a chynlluniau trafnidiaeth a ariennir gan Lywodraeth Cymru.

35. Comisiynodd Llywodraeth Cymru Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru i roi cyngor arbenigol ar gynllunio trafnidiaeth strategol, a ddarparwyd gan yr Athro John Preston o Brifysgol Southampton. Nododd yr astudiaeth, Approaches to Strategic Transport Planning[24] ddiffygion yn WelTAG o gymharu â WebTAG (arweiniad cyfatebol gan Lywodraeth y Deyrnas Unedig).

36. Nododd yr astudiaeth hon fod WebTAG yn ddull meintiol lle y caiff effeithiau (cadarnhaol a negyddol) y gwahanol ymyriadau eu nodi mewn termau ariannol, gan gynhyrchu cymhareb budd/cost. Dywedodd yr adroddiad:

> "There have been a number of international reviews of transport appraisal….with the WebTAG system widely acknowledged as being world leading. By contrast, WelTAG seems light on quantification and does not provide value for money assessments. It seems to lack both a sound scientific basis and an underlying evidence base."[25]

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr

37. Prin oedd y dystiolaeth a gafodd y Pwyllgor ar WelTAG; dim ond tri ymatebydd a wnaeth sylwadau ar yr offeryn. Roedd barn dau

[24] Approaches to Strategic Transport Planning Report: http://ppiw.org.uk/files/2014/11/Approaches-to-strategic-transport-planning.pdf
[25] Approaches to Strategic Transport Planning Report

ymatebydd[26] yn gadarnhaol a chyfeiriodd y trydydd[27] at sylw yr Athro Preston fod y wybodaeth feintiol yn brin yn WelTAG.

38. Dywedodd Sefydliad y Peirianwyr Sifil:

> "the Welsh Government approach to project delivery and evaluation of projects is robust in its use of WelTAG."[28]

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru

39. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru fod WelTAG yn ymgorffori ac yn defnyddio'r wybodaeth yn WebTAG er mwyn sicrhau y cyfeirir at elfennau meintiol WebTAG ac y cânt eu defnyddio yn WelTAG. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:

> "WelTAG was always as good as WebTAG. In fact, that was its original genesis. We have tried to build on expertise elsewhere and not try and create something completely different for Wales. The bits that are coming into the Welsh model have been around sustainability, around making sure that we were consistent across different modes of transport, et cetera, et cetera. So, far from saying ours was inferior, I would probably say, if anything, ours was a bit better; of course, we are of a smaller geographical size and probably have less international interest focused on us."[29]

40. Nododd Llywodraeth Cymru y feirniadaeth o WelTAG gan yr Athro Preston a dywedodd ei bod wedi gofyn am eglurhad oddi wrtho.[30] Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:

> "that was a report commissioned by the Welsh Government to try and make our transport planning best in class, and we continue to engage with him and others who've done work on that. I think he might have changed some of his views on some of the detail in this…We're working together to evolve our views on it. But we're not in the place we'd like to be. We'd like things to be better, as I've said before."[31]

---

[26] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 2 a 10
[27] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 11
[28] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 02
[29] Cofnod y Trafodion, paragraff 16, 21 Ebrill 2015
[30] Cofnod y Trafodion, paragraff 20, 21 Ebrill 2015
[31] Cofnod y Trafodion, paragraff 23, 21 Ebrill 2015

41. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru y disgwyliwyd i adolygiad o WelTAG gael ei gynnal yn ystod ail hanner y flwyddyn fel rhan o welliant parhaus a'r angen i gyrraedd sefyllfa lle roedd y canllawiau arfarnu trafnidiaeth gorau ar gael.[32]

Eglurhad gan Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru

42. Yn dilyn y sesiwn dystiolaeth gyda Llywodraeth Cymru, ysgrifennodd Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru at y Pwyllgor. Dywedodd mai diben adroddiad yr Athro Preston oedd edrych ar y dystiolaeth ryngwladol am ddulliau effeithiol o gynllunio trafnidiaeth yn strategol ac amlygu unrhyw wersi y gallai Cymru eu dysgu o hyn. Dywedodd ei fod yn canolbwyntio ar lefel strategol, ac yn ymwneud â pholisïau a chynlluniau yn hytrach na'r defnydd o ddulliau penodol gyda rhaglenni a phrosiectau penodol.[33] Aeth ymlaen i ddweud:

> "The author, Professor Preston, based his observations about WelTAG on the Stage 1 application by AECOM to the National Transport Plan in 2010. He has since written confirming that they do not apply to Stage 2 WelTAG applications at a project level, which are largely based on WebTAG. I apologise for any confusion which the wording of his report may have caused and trust that this clarifies for members of the committee the context and scope of Professor Preston's analysis."[34]

Ein barn ni

43. Mae'r Pwyllgor yn nodi'r dystiolaeth gan Lywodraeth Cymru ar gwmpas WelTAG a'i berthynas â WebTAG, ac yn ddiolchgar am yr eglurhad gan Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru ar gynnwys adroddiad yr Athro Preston. Rydym hefyd yn cydnabod y bydd Llywodraeth Cymru yn cynnal adolygiad o WelTAG. Fodd bynnag, rydym yn aneglur ynglŷn â chwmpas ac amserlen debygol yr adolygiad ac a fyddai fersiwn wedi'i diweddaru o WelTAG yn cael ei chynhyrchu.

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn cyhoeddi manylion cwmpas, dull gweithredu ac amserlen yr adolygiad o'r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG), gan gynnwys y

---

[32] Cofnod y Trafodion, paragraff 24, 21 Ebrill 2015
[33] PAC(4)-15-15 PTN5 - Llythyr gan Steve Martin Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru (2 Mehefin, 2015)
[34] PAC(4)-15-15 PTN5 - Llythyr gan Steve Martin Sefydliad Polisi Cyhoeddus Cymru (2 Mehefin, 2015)

dull ymgynghori, ac yn cyhoeddi canlyniad yr adolygiad ar ôl iddo gael ei gwblhau.

4. Rheoli Prosiectau a Chaffael

44. Trafododd y Pwyllgor y dulliau o reoli prosiectau mawr, gan gynnwys materion yn ymwneud â chaffael, gorwario, oedi a gweithredu'r broses Cynnwys Gontractwr ar Gam Cynnar. Mae'r model Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar, lle mae'r contractwr yn cael ei gynnwys yn y broses cyn y cam dylunio manwl, yn ddull o gontractio sy'n cefnogi gweithio'n well fel tîm, a gwell arloesi a chynllunio i sicrhau gwerth am arian. Mantais y model yw ei fod yn defnyddio dealltwriaeth unigryw contractwyr o brosesau adeiladu i sicrhau'r broses ddylunio a chyflawni orau bosibl.

Cefndir

45. Nododd adroddiad 2011 yr Archwilydd Cyffredinol fod oedi sylweddol a chynnydd mewn costau yn gysylltiedig â phrosiectau mawr. Dywedodd yr adroddiad:

> "Mae trefniadau caffael Llywodraeth y Cynulliad ar gyfer prosiectau cefnffyrdd wedi datblygu yn unol ag arfer cyffredin, gan Gynnwys Contractwr ar Gam Cynnar fel y dewis ddull o weithredu ar gyfer contractau gwerth dros £18 miliwn."[35]

46. Yn y llythyr diweddaru gan yr Archwilydd Cyffredinol dywedodd, er ei bod yn ymddangos bod perfformiad wedi gwella, ymddengys fod cynlluniau gwerth is wedi arwain at fwy o gynnydd mewn costau uwch yn ystod y camau cyflawni diweddarach.[36]

47. Dywedodd adroddiad 2011 yr Archwilydd Cyffredinol fod Llywodraeth Cymru wedi cyflwyno trefniadau rheoli prosiectau a threfniadau adrodd mewnol mwy disgybledig er mwyn gwella perfformiad prosiectau yn ystod cam adeiladu prosiectau cefnffyrdd, ond roedd rhai gwendidau'n parhau mewn perthynas â systemau gwybodaeth a chadw cofnodion.[37] Dywedodd yr adroddiad hefyd:

> "Mae Llywodraeth y Cynulliad wedi datblygu set o ddangosyddion allweddol i helpu i reoli perfformiad

[35] Adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru: Prosiectau Trafnidiaeth Mawr, 27 Ionawr 2011
[36] PAC(4)-06-15 Papur 2 - Llythyr gan Archwilydd Cyffredinol Cymru (3 Mawrth 2015)
[37] Adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru: Prosiectau Trafnidiaeth Mawr, 27 Ionawr 2011

contractwyr ond nid yw'r broses o'u rhoi ar waith wedi'i datblygu'n llawn o hyd."[38]

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr

Caffael

48. O ran y dull gweithredu ar gaffael cynlluniau, awgrymodd y darparwr datrysiadau peirianyddol Costain:

> "At present schemes are individually procured and delivered. There is no synergy between projects, there is no sharing of best practice or resources between contractors. In England the sharing of innovation / best practice between contractors is far more advanced."[39]

49. Nododd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru ddiffyg cronfa ddata dda o brisiau a bod hyn yn cynyddu'r elfen oddrychol o ddethol contractwyr gan ei gwneud yn anos nodi cynigion lle mae'r prisiau'n rhy isel. Dywedodd fod hyn yn deillio'n rhannol o natur unigryw rhwydwaith cefnffyrdd Cymru sy'n amrywiol iawn ac sy'n golygu bod cymharu costau rhwng un prosiect a'r llall yn anodd. [40] Dywedodd:

> "So, to take costs from one project and compare them with a project in another part of Wales isn't always that easy. There are a lot of historical data, but it's quite hard to mix and match. In terms of the assessment of tenders, it really depends on the economic conditions at the time."[41]

50. Cyfeiriodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru hefyd at duedd i gontractwyr gyflwyno cynigion isel er mwyn ennill y contract, gyda chostau'n cynyddu yn ystod y cyfnod cyflawni.[42]

51. Fodd bynnag, roedd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant De Cymru yn cydnabod bod trefniadau caffael Llywodraeth Cymru yn gweithio'n dda, drwy lunio rhestr fer o bum tendr er mwyn gwneud cymariaethau a defnyddio maen prawf pris cyfartalog wrth ddethol, yn

---

[38] Adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru: Prosiectau Trafnidiaeth Mawr, 27 Ionawr 2011
[39] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 13
[40] Cofnod y Trafodion, paragraff 155, 17 Mawrth 2015
[41] Cofnod y Trafodion, paragraff 156, 17 Mawrth 2015
[42] Cofnod y Trafodion, paragraff 155, 17 Mawrth 2015

hytrach na'r pris isaf. Nodwyd y gallai cynigion isel fod wedi deillio o'r cyfnod economaidd anodd gyda rhai cwmnïau yn cyflwyno cynnig er mwyn i'w sefydliad oroesi.[43]

52. Roedd yr Athro Lark yn cytuno y gall fod yn fuddiol ymchwilio i a ellir sefydlu cysylltiadau agosach /partneriaethau cyhoeddus a phreifat / mentrau cyllid preifat gyda darparwyr o'r fath er mwyn elwa ar eu rheolaeth fasnachol a'r gallu i fuddsoddi mewn ymchwil a datblygu. Fodd bynnag, roedd yn cydnabod y gallai hyn gael effaith andwyol ar fanteision tendro cystadleuol ar wahanol adegau yn y protocolau caffael cyfredol.[44]

Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar

53. Roedd y tystion a'r ymatebwyr yn derbyn yn gyffredinol bod y model Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar yn gwella perfformiad o ran cost ac amser. Dywedodd yr Athro Lark:

> "The procedures that are currently being adopted by the Welsh Government are consistent with what is generally considered to be good practice in the industry. Early Contractor Involvement ("ECI") is considered to be key to efficient planning, the provision of reliable cost and completion date estimates and the timely delivery of project outputs."[45]

54. Roedd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru yn cytuno pan fydd ymrwymiad drwy Gynnwys Contractwr ar Gam Cynnar a chontractau ar waith, nad oes cymhelliant i achosi unrhyw oedi, oherwydd bod costau gwirioneddol yn gysylltiedig â hynny.[46]

55. Dywedodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant De Cymru fod Llywodraeth Cymru wedi gwneud yn dda iawn o ran ei phrosesau caffael. Fodd bynnag, awgrymodd y gallai Llywodraeth Cymru ddysgu gwersi gan gyrff eraill gan gynnwys Highways England.[47]

56. Mae Cymdeithas Contractwyr Peirianneg Sifil Cymru hefyd yn teimlo y dylai pedwar conglfaen y diwydiant gydweithio'n well: Llywodraeth Cymru, llywodraeth leol, ymgynghorwyr a chontractwyr. Dywedodd:

---

[43] Cofnod y Trafodion, paragraff 157, 17 Mawrth 2015
[44] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 17
[45] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 17
[46] Cofnod y Trafodion, paragraff 137, 17 Mawrth 2015
[47] Cofnod y Trafodion, paragraff 167, 17 Mawrth 2015

> "Rwy'n credu bod yna le inni wella ein cydlynu. I ddechrau'r cydlynu, mae angen trafod. Mae trafodaeth yn bwysig iawn, iawn mewn gosod sylfaen gref i Gymru. Mae angen wedyn y weledigaeth yma o beth yw'r gofynion ac i ba gyfeiriad rydym eisiau symud yn wirioneddol o ran strwythur ac isadeiledd Cymru gyfan."[48]

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru

57. O ran gorwario, dywedodd Llywodraeth Cymru y bu gwelliant ers adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn 2011. Cadarnhaodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:

> "if you look at the performance of our intervention since that report, we are, on average, about, I think, 1.6 per cent over budget, compared to, at that point, about 15 or 16 per cent over budget."[49]

58. Dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod yn gweithio i fynd i'r afael â'r risg o orwario a'i bod wedi nodi bod angen parhau i reoli cynlluniau'n effeithiol a sicrhau bod prosiectau yn defnyddio peirianneg gwerth ac nad yw contractwyr yn gorwneud y beirianneg mewn prosiectau.[50]

59. Cadarnhaodd Llywodraeth Cymru fod y mwyafrif helaeth o brosiectau bellach yn cael eu datblygu ar sail contract Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar a ddefnyddir ar gyfer prosiectau gwerth dros £18 miliwn.[51]

60. Fodd bynnag, cododd y Pwyllgor bryderon bod y rhan fwyaf o'r achosion o orwario wedi bod ar gynlluniau gwerth is a gofynnodd i Lywodraeth Cymru ai'r ffaith nad oedd yn defnyddio'r model Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar a oedd i gyfrif am hyn.[52]

61. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod rhai prosiectau yn y gogledd yn bennaf lle roedd canran uwch o orwario a chytunodd y gallai hyn fod wedi deillio o'r ffaith nad oedd yr un ohonynt wedi bod

---

[48] Cofnod y Trafodion, paragraff 197, 17 Mawrth 2015
[49] Cofnod y Trafodion, paragraff 98, 21 Ebrill 2015
[50] Cofnod y Trafodion, paragraff 102, 21 Ebrill 2015
[51] Cofnod y Trafodion, paragraff 108, 21 Ebrill 2015
[52] Cofnod y Trafodion, paragraff 109, 21 Ebrill 2015

drwy'r broses Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar ond nid oedd hynny'n gwbl glir.[53]

62. Roedd y dystiolaeth a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru yn awgrymu bod system Dangosyddion Perfformiad Allweddol ddiwygiedig wedi cael ei datblygu i fonitro perfformiad ymgynghorwyr a chontractwyr yn ystod cynlluniau. Dywedwyd bod hyn yn cael ei dreialu ar gynllun deuoli'r A465 ac y byddai'n cael ei gyflwyno ar gyfer prosiectau ffyrdd mawr yn y dyfodol.[54]

Ein barn ni

63. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r cynnydd a wnaed gan Lywodraeth Cymru o ran rheoli costau prosiectau cefnffyrdd gwerth uwch. Credwn fod hyn yn welliant sylweddol mewn perfformiad. Fodd bynnag, mae'r Pwyllgor yn pryderu bod llai o gynnydd wedi'i wneud ar gynlluniau gwerth is lle mae'n ymddangos bod mwy o gynnydd mewn costau yn digwydd ar gamau cyflawni diweddarach a lle na chaiff y broses Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar ei defnyddio.

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn cynnal adolygiad i ddeall y ffactorau sy'n arwain at orwario ar brosiectau gwerth is ac yn ystyried a all Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar, neu egwyddorion y model hwn, wella perfformiad prosiectau sy'n werth llai na £18 miliwn.

[53] Cofnod y Trafodion, paragraff 112, 21 Ebrill 2015
[54] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd (3 Mawrth 2015)

5. Ymgymerwyr Statudol a Chwmnïau Cyfleustodau

Cefndir

64. Ymgymerwyr statudol yw cwmnïau ac asiantaethau, gan gynnwys cwmnïau cyfleustodau a thelathrebu, a chanddynt hawliau cyfreithiol i ymgymryd â gwaith priffyrdd penodol fel rhan o'u cynlluniau eu hunain ac a allai orfod cymryd camau o ganlyniad i waith sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cymru.

65. Dywedodd adroddiad 2011 yr Archwilydd Cyffredinol fod "cydberthnasau â chwmnïau cyfleustodau wedi achosi problemau ar brydiau", yn bennaf oherwydd cyfathrebu gwael a diffyg dylanwad Llywodraeth Cymru dros eu blaenoriaethau. Argymhellodd yr Archwilydd Cyffredinol:

> "Y dylai Llywodraeth y Cynulliad ymgysylltu â llywodraeth leol a'r cwmnïau cyfleustodau i ddatblygu rhai egwyddorion y cytunwyd arnynt yn glir o ran sut y dylent gydweithio drwy gydol oes prosiectau trafnidiaeth mawr."[55]

66. Awgrymodd adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol nifer o opsiynau ar gyfer gwella cysylltiadau gwaith â chwmnïau cyfleustodau, gan gynnwys, os bydd angen, y cyfle i newid y ddeddfwriaeth ategol[56] i roi mwy o gyfrifoldeb ar gwmnïau cyfleustodau i gyflawni eu gwaith mewn ffordd sy'n gosteffeithiol ac yn amserol o safbwynt y cyflogwr sector cyhoeddus.[57]

67. Dywedodd llythyr diweddariad y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod Llywodraeth Cymru yn aelod o Bwyllgor Awdurdodau Priffyrdd a Chyfleustodau Cymru a thrwy'r Pwyllgor hwnnw, ei bod yn datblygu Strategaeth Gwaith Stryd. Gan gyfeirio at y gwaith o ddatblygu Strategaeth Gwaith Stryd, dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:

---

[55] Adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru: Prosiectau Trafnidiaeth Mawr, 27 Ionawr 2011
[56] Deddf Ffyrdd Newydd a Gwaith Stryd 1991 a Rheoliadau Gwaith Stryd - Rhannu Cost Gwaith [Cymru] 2005
[57] Adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru: Prosiectau Trafnidiaeth Mawr, 27 Ionawr 2011

> "This [strategy] is currently in draft and will go out for consultation in Spring 2015, prior to Ministerial approval."[58]

68. Nododd llythyr diweddariad yr Archwilydd Cyffredinol fod Llywodraeth Cymru wedi adrodd ei bod wedi gwneud rhywfaint o gynnydd wrth ddatblygu ei strategaeth Gwaith Stryd a diwygio dogfennau contract safonol. Fodd bynnag, roedd yn parhau i bryderu bod cynlluniau cyfleustodau yn dal i gyfrannu at yr achosion mwy arwyddocaol o oedi a gorwario ar rai cynlluniau cefnffyrdd a gwblhawyd yn ddiweddar.

69. Nododd yr Archwilydd Cyffredinol hefyd bod y Cyfarwyddwr Cyffredinol dros dro wedi dweud, pan ymddangosodd gerbron y Pwyllgor yn 2011, bod Llywodraeth Cymru wedi dechrau ymchwilio i sut y gallai gryfhau'r berthynas gyda chwmnïau cyfleustodau. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol dros dro fod Llywodraeth Cymru yn awyddus i gael cytundeb lefel uchel ar lefel y Deyrnas Unedig[59] gan fod hon yn broblem gyffredin ledled y Deyrnas Unedig. Nid yw'n glir o'r dystiolaeth a glywsom a yw Llywodraeth Cymru wedi cael cytundeb dwyochrog ar y ffordd ymlaen.[60]

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr

70. Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn cytuno bod problemau'n parhau gydag ymgymerwyr statudol ac y gallai cynllunio'n well liniaru'r materion hyn. Dywedodd yr Athro Smith fod amserlennu gwaith cynnal a chadw yr un pryd â gwaith cyfleustodau wedi bod yn broblem ers peth amser.[61]

71. Roedd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru o'r un farn ond roedd yn credu bod y sefyllfa wedi gwella'n sylweddol yn ystod y pum i 10 mlynedd diwethaf. Awgrymodd y gallai cynllunio da a chynnwys ymgymerwyr statudol ar y cam cynharaf un yn natblygiad cynllun wella'r sefyllfa. [62]

72. Dywedodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru fod problemau yn codi o'r ffaith nad yw ymgymerwyr statudol

---

[58] PAC (4) -12-15 PTN4 - Llythyr gan y Cyfarwyddwr Cyffredinol, Llywodraeth Cymru, Ebrill 28, 2015
[59] Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Trydydd Cynulliad, Cofnod y Trafodion, paragraff 248, 23 Mawrth, 2011
[60] PAC(4)-06-15 Papur 2 - Llythyr gan Archwilydd Cyffredinol Cymru, 3 Mawrth 2015
[61] Cofnod y Trafodion, paragraff 49, 17 Mawrth 2015
[62] Cofnod y Trafodion, paragraff 149, 17 Mawrth 2015

yn cael eu cynnwys yn ddigon cynnar ac y gall hyn arwain at gynnydd mewn costau ac oedi o ran cyflawni. Dywedodd:

> "Quite often, the apparatus that they need to bring in has very, very long lead times. For gas mains, you can be talking about a 12-month delivery lead time."[63]

73. Dywedodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant De Cymru y bu gwelliant o ran y defnydd o'r broses Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar (a drafodir ym Mhennod 4), a oedd wedi galluogi ymyriadau rhaglennu cynnar a gwell cynllunio gydag ymgymerwyr statudol. Awgrymodd:

> "the next stage for Welsh Government is to work with the utility authorities on a national basis to set up national agreements, so the smaller projects can benefit from the collaboration on bigger project as well."[64]

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru

74. Cydnabu Llywodraeth Cymru fod problem sylweddol barhaus gydag ymgymerwyr statudol. Oherwydd bod gan ymgymerwyr statudol ddiddordebau masnachol nad ydynt yn cyd-fynd â blaenoriaethau Llywodraeth Cymru, mae amserlenni'n llithro ac mae costau'n cynyddu.[65]

75. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod Llywodraeth Cymru wedi adolygu ei dogfennau contract safonol i drosglwyddo'r risg o ran perfformiad ymgymerwr statudol i'r contractwr gan mai'r contractwr sydd yn y sefyllfa orau i reoli'r risg.[66]

76. Cadarnhaodd y Dirprwy Gyfarwyddwr Cyflenwi Seilwaith fod Llywodraeth Cymru hefyd yn ystyried sut i gymell ymgymerwyr statudol i gwblhau gwaith mewn pryd ac o fewn y gyllideb.[67]

77. Gofynnodd y Pwyllgor i Lywodraeth Cymru pam roedd ei strategaeth Gwaith Stryd yn dal i gael ei datblygu bedair blynedd ar ôl i adroddiad 2011 yr Archwilydd Cyffredinol amlygu'r angen i ddatblygu

---

[63] Cofnod y Trafodion, paragraff 149, 17 Mawrth 2015
[64] Cofnod y Trafodion, paragraff 152, 17 Mawrth 2015
[65] Cofnod y Trafodion, paragraff 104, 21 Ebrill 2015
[66] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd
[67] Cofnod y Trafodion, paragraff 106, 21 Ebrill 2015

egwyddorion cydweithio clir. Yn ystod y sesiwn tystiolaeth lafar nid oedd Llywodraeth Cymru yn gallu egluro pam yr oedd oedi gyda hyn a pham nad oedd y strategaeth wedi'i chwblhau.[68]

78. Cytunodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol i ymchwilio i'r rhesymau pam. Mewn llythyr dilynol at y Pwyllgor eglurodd:

> "The preparation of a new Street Works Strategy for Wales began in 2012 and has taken approximately 2 1/2 years to develop into its current draft form……A comprehensive strategy has therefore been developed rather than individual protocols, in order to achieve wider objectives such as reduced congestion and improved journey time reliability. Pending the outcome of a formal consultation process the Strategy will be published in 2015."[69]

Ein barn ni

79. Mae'r Pwyllgor yn nodi'r dystiolaeth gan Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant De Cymru sy'n awgrymu bod y broses Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar wedi gwella'r modd yr ymdrinnir â gwaith stryd. Fodd bynnag, mae'n amlwg o'r dystiolaeth Llywodraeth Cymru bod cydgysylltu ag ymgymerwyr statudol yn parhau i fod yn broblem sylweddol.

80. O ystyried bod Llywodraeth Cymru yn cydnabod arwyddocâd y mater hwn, rydym yn bryderus iawn ynghylch cyflymder y gwaith o ddatblygu Strategaeth Gwaith Stryd Llywodraeth Cymru. Mae'r Pwyllgor yn nodi bod pedair blynedd wedi mynd heibio ers cyhoeddi adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn 2011 ac nad yw strategaeth Llywodraeth Cymru wedi cael ei llunio eto ac nad yw wedi'i chyhoeddi ar gyfer ymgynghori.

81. Mae'r Pwyllgor hefyd yn pryderu ynghylch a fydd y Strategaeth Gwaith Stryd yn ymdrin â materion sy'n berthnasol i brosiectau trafnidiaeth mawr. Adeg cyhoeddi adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn 2011, roedd Llywodraeth Cymru wedi cynhyrchu, ar y cyd â Llywodraeth y Deyrnas Unedig, canllawiau arfer da ar reoli gwaith stryd wedi'u hanelu at gyflogwyr prosiectau a chwmnïau cyfleustodau. Fodd bynnag, nid oedd y canllawiau hynny yn cyfeirio'n benodol at

---

[68] Cofnod y Trafodion, paragraff 121, 21 Ebrill, 2015
[69] PAC (4) -12-15 PTN4 - Llythyr gan y Cyfarwyddwr Cyffredinol, Mai 5, 2015

brosiectau mawr ac effaith syylweddol bosibl cyfathrebu gwael rhwng awdurdodau priffyrdd a chwmnïau cyfleustodau.

82. Mae'r Pwyllgor yn pryderu bod y materion sy'n ymwneud ag ymgymerwyr statudol a chyfleustodau yn dal i fod yn rhan o'r rheswm dros oedi neu orwario ar gynlluniau ffyrdd. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod nad yw'r materion hyn yn benodol i Gymru ac yn nodi cyfeiriad yr Archwilydd Cyffredinol at ddiffyg eglurder ynghylch a yw Llywodraeth Cymru wedi symud ymlaen o ran sicrhau cytundeb lefel-uchel ar lefel y Deyrnas Unedig.

83. Gwahoddodd y Pwyllgor gwmnïau cyfleustodau i ddarparu tystiolaeth er mwyn ein galluogi i glywed safbwynt y diwydiannau ar y mater. Roeddem yn siomedig na chawsom ymateb gan yr un ohonynt.

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn ymchwilio i bob llwybr posibl i wella ymgysylltiad ag ymgymerwyr statudol, gan gynnwys offer deddfwriaethol ac ymgysylltu ymhellach â Llywodraeth y Deyrnas Unedig. Rydym yn gofyn i Lywodraeth Cymru adrodd yn ôl i'r Pwyllgor yn ystod tymor yr hydref ar y cynnydd o ran ei gwaith yn y maes hwn.

6. Gwaith Cynnal a Chadw Ataliol/Adweithiol

84. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth fod cyflwr y rhwydwaith cefnffyrdd wedi dirywio dros y blynyddoedd diwethaf a bod llai o waith monitro arwynebedd y ffyrdd yn digwydd erbyn hyn.

Cefndir

85. Dangosodd bwletin ystadegol Llywodraeth Cymru ar hyd ac amodau ffyrdd (Rhagfyr 2014)[70] fod y ganran o'r rhwydwaith lle roedd angen gwaith monitro manwl o gyflwr strwythurol[71] wedi cynyddu rhwng 2011 a 2013:

> "In 2013, 12.8 per cent of the motorway network and 14.3 per cent of the trunk road network required close monitoring of structural condition compared with 10.0 per cent and 9.5 per cent respectively in 2011."[72]

86. Mae cynnal a chadw cefnffyrdd yn un o ddangosyddion y Rhaglen Lywodraethu. Dywedodd y diweddariad mwyaf cyfoes ar gyfer y dangosydd hwn (hyd 31 Rhagfyr 2012) mai'r targed cyfredol yw i waith cynnal a chadw fod yn ofynnol ar ddim mwy nag 8 y cant o'r rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd ar unrhyw un adeg. Dywedodd y gellir priodoli'r cynnydd diweddar yng nghanran y rhwydwaith lle mae angen gwneud gwaith cynnal a chadw yn rhannol i amodau tywydd anffafriol.[73]

87. Dangosodd bwletin ystadegol Llywodraeth Cymru ar draffig ffyrdd (Awst 2014)[74] fod traffig ar rwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd Cymru wedi cynyddu uwchlaw'r uchafbwynt cyn y dirwasgiad o 10.08 biliwn o gilometrau cerbyd yn 2008 i 10.14 biliwn km yn 2013. Byddai cynnydd yn y defnydd yn awgrymu bod mwy o angen i'r ffordd cael ei chynnal a'i chadw.

---

[70] http://wales.gov.uk/statistics-and-research/national-evaluation-flying-start/?lang=cy
[71] Mae angen gwaith monitro manwl pan fydd bywyd gweddilliol rhan o ffordd wedi gostwng islaw sero (h.y. 'oes weddilliol negyddol').
[72] Bwletin ystadegol ar hyd ac amodau ffyrdd (Rhagfyr 2014)
[73] Rhaglen Lywodraethu
[74] Bwletin ystadegol: http://wales.gov.uk/statistics-and-research/road-traffic/?lang=en

88. Roedd adroddiad Grŵp Gorchwyl a Gorffen Cludo Nwyddau Llywodraeth Cymru a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2014[75] yn cynnwys rhagolygon gan yr Adran Drafnidiaeth ar gyfer traffig ar y ffyrdd yn y Deyrnas Unedig, gan amlygu'r cynnydd a ragwelir yn yr holl draffig, gan gynnwys cludo nwyddau ar y ffyrdd.

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr

89. Amlygodd yr Athro Smith[76] yr angen i bennu union amcan cynnal a chadw priffyrdd a dywedodd nad oedd yn glir o'r deunydd yr oedd ef wedi'i weld beth oedd blaenoriaeth Llywodraeth Cymru yng Nghymru. Dywedodd fod yn rhaid penderfynu yn union beth yw'r amcan wrth reoli'r rhan honno o'r asedau priffyrdd er mwyn cynllunio.[77]

90. Disgrifiodd yr Athro Smith bwysigrwydd gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio a'r angen am ymyriadau amserol. Meddai:

> "If the regular cycle of routine maintenance is not adhered to and the period between interventions increases then the operational effectiveness of the asset decreases and the cost of maintenance intervention increases putting additional pressures on future budgets."[78]

91. Dywedodd yr Athro Smith hefyd ar ôl i balmant (h.y. wyneb ffordd) gael ei adeiladu ei fod yn dechrau dirywio ar unwaith a phan fydd y cyflwr yn dirywio o fod yn ardderchog i fod yn dda, dyna pryd y dylai'r gwaith cynnal a chadw arferol ddechrau. Aeth ymlaen i ddweud:

> "If we don't make timely intervention at that time, we get further deterioration that, initially, is not too serious, but very quickly becomes more damaging to the road carriageway construction sandwich and we then can't do routine maintenance; we actually have to do something on a much higher scale, which costs a lot more money and delays the traffic using the road—it causes congestion—and ultimately that reduces the asset value of the highway itself."[79]

---

[75] http://wales.gov.uk/topics/transport/freight/wales-freight-group/?lang=cy
[76] Yr Athro Smith, Athro Rheoli Prosiectau a Seilwaith Trafnidiaeth, Ysgol Peirianneg Sifil, Prifysgol Leeds
[77] Cofnod y Trafodion, paragraff 21, 17 Mawrth 2015
[78] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 04
[79] Cofnod y Trafodion, paragraff 12, 17 Mawrth 2015

92. Awgrymodd yr Athro Smith hefyd fod y gost o drwsio tyllau yn y ffordd tuag 20 gwaith yn fwy na chost gwaith trwsio cynnal a chadw arferol safonol i lôn gerbydau a bod yr amser cyn iddo ddechrau dirywio eto yn llawer byrrach.[80] Felly, nid oedd tanfuddsoddi mewn gwaith cynnal a chadw yn arbed arian mewn gwirionedd.[81]

93. Galwodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau am ddiogelu cyllidebau cynnal a chadw, gan ddweud y byddai'n well ganddynt i gyllidebau gael eu gwario ar gynnal a chadw'r ffyrdd presennol, yn hytrach nag ar adeiladu rhai newydd er mwyn sicrhau bod y rhwydwaith mewn cyflwr da.[82]

94. Er bod Rhaglen Lywodraethu Llywodraeth Cymru yn priodoli'r dirywiad yng nghyflwr y rhwydwaith cefnffyrdd yn rhannol i amodau tywydd anffafriol, mae Asiant Cefnffyrdd De Cymru yn awgrymu bod y cyllid cyfalaf sydd ar gael hefyd yn ffactor allweddol yn y dirywiad. Dywedodd:

> "During the past six years, the level of Capital investment in Major Maintenance of the Trunk Road Asset has fallen. This is manifest in the increased level of Network requiring intervention (up from 8% to 13%). The impact of this is an increase in the number of unplanned repairs which can lead to inefficient use of resources, increase costs and the number of network interventions."[83]

95. Dywedodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau fod ei aelodau wedi adrodd bod perfformiad y rhwydwaith ffyrdd ym Mhrydain Fawr wedi dirywio gyda lleihad mewn dibynadwyedd o 55 y cant yn y rhwydwaith traffyrdd a 45 y cant ar ffyrdd trefol.[84]

96. Meddai'r Athro Smith:

> "if you look at deterioration from things like SCANNER—surface condition assessment for the national network of roads—which looks at surface defects…it would seem that the overall condition of the surface of the carriageway has fallen in recent years. Even the statistical budget that you supplied, I think

[80] Cofnod y Trafodion, paragraff 27, 17 Mawrth 2015
[81] Cofnod y Trafodion, paragraff 13, 17 Mawrth 2015
[82] Cofnod y Trafodion, paragraff 189, 3 Mawrth 2015
[83] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 07
[84] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 10

> from the Welsh Parliament, showed that, although there'd been an improvement a few years ago in the condition of the road, the last published figures, which were between 2010 and 2012-13, showed that it had actually deteriorated slightly, partially because of the increase in traffic, partly maybe with the reduction of maintenance."[85]

97. Aeth yr Athro Smith ymlaen i ddweud:

> "So, I think the question is whether the information is available on the quality of the carriageway and whether there's been the investment there."[86]

98. Mewn perthynas ag amlder arolygon casglu data, dywedodd yr Athro Smith fod yr arolwg defflectograff[87] wedi lleihau yn y blynyddoedd diwethaf o gylch 3 blynedd i gylch 5 mlynedd. Cododd bryderon ynghylch y ffaith y gall cryn dipyn o ddifrod ddigwydd mewn pum mlynedd.[88] Aeth ymlaen i ddweud:

> "when you actually make a decision about your level of intervention for routine maintenance, you need to have a good idea of the condition of the asset. Because if you don't know what condition the asset's in, then what's the basis for making a decision? If we're averaging conditions over a five-year period, a lot can change in that five-year period..."[89]

99. Roedd yr Asiantau Cefnffyrdd yn Teimlo bod yn rhaid sicrhau'r cydbwysedd gorau posibl rhwng gwaith cynnal a chadw wedi'i raglennu a gwaith cynnal a chadw adweithiol o fewn y cyllid sydd ar gael oherwydd y costau uchel a'r amharu sy'n gysylltiedig â dull adweithiol. Cadarnhaodd Asiant Cefnffyrdd De Cymru o ran yr asesiad o'r rhwydwaith, bod offer eraill yn cael eu defnyddio yn ychwanegol at yr arolwg defflectograff. Dywedodd fod angen sicrhau cydbwysedd rhwng gwario arian ar asesu cyflwr y ffordd a gwario arian ar waith atgyweirio.[90]

---

[85] Cofnod y Trafodion, paragraff 15, 17 Mawrth 2015
[86] Cofnod y Trafodion, paragraff 15, 17 Mawrth 2015
[87] Dull o fesur cyflwr pob haen o ffordd, nid dim ond yr haen ar yr wyneb, yw arolwg defflectograff. Caiff ei ddefnyddio i amcangyfrif oes weddilliol ffordd. Mae'n mesur i ba raddau y bydd palmant ffordd yn allwyro o dan lwyth o olwynion cerbyd yr arolwg.
[88] Cofnod y Trafodion, paragraff 53, 17 Mawrth 2015
[89] Cofnod y Trafodion, paragraff 56, 17 Mawrth 2015
[90] Cofnod y Trafodion, paragraff 92, 24 Mawrth 2015

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru

100. Dywedodd Llywodraeth Cymru fod gwaith arolygu a chynnal a chadw rheolaidd ar y rhwydwaith yn cael ei wneud yn unol â manyleb Llywodraeth Cymru 'Trunk Road Maintenance Manual'. Aeth ymlaen i ddweud:

> "This identifies basic service requirements for service providers engaged in delivering routine, adverse weather and emergency response activities. It specifies frequencies for the inspection and maintenance for the range of assets necessary to keep the highway safe and serviceable and preserve its value."[91]

101. Mewn perthynas â blaenoriaethu cynlluniau cynnal a chadw, dywedodd Llywodraeth Cymru:

> "The schemes in each programme are prioritised on the basis of set criteria that ensure the Welsh Ministers' statutory duty to maintain network safety is met, the serviceability of the existing asset maintained at minimum whole life cost whilst improvements support delivery of the Welsh Government's strategic objectives."[92]

Ein barn ni

102. Mae'r Pwyllgor yn cydnabod bod yr hinsawdd presennol o ran cyllid cyhoeddus wedi arwain at ostyngiadau mewn termau real yng nghyllidebau Llywodraeth Cymru yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Fodd bynnag, rydym hefyd yn nodi'r dirywiad diweddar yng nghyflwr rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd Cymru.

103. Mae'r Pwyllgor yn nodi tystiolaeth a gafwyd gan dystion yn disgrifio pwysigrwydd gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio a'r angen am ymyriadau amserol i sicrhau bod y rhwydwaith yn cael ei gadw mewn cyflwr da.

Rydym yn pryderu nad yw'r cydbwysedd presennol rhwng gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio a gwaith cynnal a chadw adweithiol yn briodol, ac yn nodi sylwadau Asiant Cefnffyrdd De Cymru ynghylch effaith cyfyngiadau ariannol ar y dirywiad yng

---

[91] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd, 21 Ebrill 2015
[92] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd, 3 Mawrth 2015

nghyflwr y rhwydwaith ffyrdd a'r ffaith bod nifer yr atgyweiriadau heb eu cynllunio yn arwain at ddefnydd aneffeithlon o adnoddau. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn nodi'n glir y rhesymau dros y dirywiad diweddar yn y rhwydwaith cefnffyrdd ac yn cyhoeddi cynllun i fynd i'r afael â'r materion hyn a gwrthdroi'r dirywiad hwn o fewn cyfnod penodol o amser.

Mae'r Pwyllgor yn argymell, wrth baratoi'r cynllun a argymhellir uchod, y dylai Llywodraeth Cymru nodi'n glir sut y bydd yn cyflawni cydbwysedd effeithiol rhwng gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio a gwaith cynnal a chadw adweithiol, a rhwng prosiectau mawr (ffyrdd newydd neu welliannau mawr) a gwaith cynnal a chadw ar gefnffyrdd presennol, yn y dyfodol.

7. Strwythur Asiantau Cefnffyrdd a'r adolygiad ohonynt

Cefndir

104. Ar hyn o bryd caiff y gwaith gweithredu dyddiol, cynnal a chadw a gwella ei wneud gan ddau asiant yn y sector cyhoeddus:

- Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru: yn gyfrifol am gefnffyrdd ym mhob un o'r chwe ardal awdurdod lleol yng ngogledd Cymru, ynghyd â Phowys a Cheredigion;
- Asiant Cefnffyrdd De Cymru: yn gyfrifol am y rhwydwaith yn yr ardaloedd awdurdodau lleol sy'n weddill.[93]

105. Mae'r asiantau cefnffyrdd yn cyflogi staff cynllunio craidd ac yn cyflawni eu swyddogaethau ar sail partneriaeth ag awdurdodau lleol yn eu hardal gan weithredu fel partneriaid cadwyn gyflenwi.

106. Adolygwyd strwythur yr Asiantau Cefnffyrdd yn 2005/06, ac unwaith eto yn 2012. Ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn cynnal adolygiad arall. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru y byddai'n canoli swyddogaeth gynllunio Asiantau Cefnffyrdd o fewn Llywodraeth Cymru o fis Ebrill 2015 ymlaen i ganiatáu "mwy o gyfarwyddyd a rheolaeth."[94]

107. Yn Lloegr, mae'r broses o reoli'r rhwydwaith ffyrdd strategol wedi cael ei diwygio'n ddiweddar. Yn 2011, cyhoeddodd Alan Cook, Cadeirydd anweithredol Bwrdd Asiantaeth y Priffyrdd, adolygiad annibynnol[95] o'r Rhwydwaith Ffyrdd Strategol. Crynhodd yr Adran Drafnidiaeth y materion a godwyd yn adolygiad Cook yn ei Phapur Gorchymyn ym mis Gorffennaf 2013 *Action for Roads*:

> "The Highways Agency lacks independence from central government, and historically central government has not given the Agency a clear and consistent picture of its long-term aims.

[93] Mae cynghorau Gwynedd a Chastell-nedd Port Talbot yn gweithredu fel awdurdodau arweiniol ym mhob ardal ar hyn o bryd
[94] Cyfarfod Llawn, Cofnod y Trafodion, 11 Tachwedd, 2014
[95] Adroddiad Annibynnol: Strategic road network: a fresh start: www.gov.uk/government/publications/a-fresh-start-for-the-strategic-road-network

The annual funding of the Agency makes it more vulnerable than other parts of transport in difficult times. Stop-start funding makes it harder to secure efficiencies."[96]

108. Dywedodd Action for Roads y byddai Llywodraeth y Deyrnas Unedig yn cyflwyno Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd, sy'n amlinellu cynlluniau ar gyfer adeiladu a chynnal a chadw hyd 2021 a thu hwnt, yn ogystal â meini prawf perfformiad. Drwy weithredu'r Strategaeth Buddsoddi mewn Ffyrdd, bydd gan Highways England lawer mwy o annibyniaeth, mwy o sicrwydd o gyllid a gweledigaeth strategol hirdymor.[97]

109. Ym mis Ionawr 2015 trosglwyddwyd y cyfrifoldeb dros Rwydwaith Ffyrdd Strategol Lloegr o'r Asiantaeth Priffyrdd i gwmni priffyrdd strategol newydd o'r enw Highways England, sy'n eiddo i'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth.

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr

110. Cadarnhaodd Asiant Cefnffyrdd De Cymru fod yr Asiantau Cefnffyrdd wrthi'n paratoi cyflwyniad i Lywodraeth Cymru i amlinellu cynigion ar gyfer cyflawni'r amcanion gweinidogol canlynol: [98]

- Llywio a Sicrhau Effeithlonrwydd i gyflawni arbedion cost sylweddol;
- Ystwythder - y gallu i ehangu a lleihau;
- Cysoni dulliau gweithredu ledled Cymru;
- Cyfrifol am benderfyniadau a gwariant gyda Llywodraeth Cymru;
- Gwelliannau o ran darparu gwasanaeth a gwerth am arian.

111. Mae'n ymddangos bod y newid i ganoli'r broses gynllunio o fewn Llywodraeth Cymru yn gwrthgyferbynnu â'r trywydd a ddilynwyd yn Lloegr lle y ceisiodd Action for Roads ymdrin â'r canfyddiad o ddiffyg annibynniaeth oddi wrth y llywodraeth ganolog.

112. Cyfeiria tystiolaeth ysgrifenedig Asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru at fantais gweithredu hyd braich o'r llywodraeth

---

[96] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 07
[97] Papur Polisi Llywodraeth y Deyrnas Unedig - Action for roads: a network for the 21st century
[98] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 05

gan gynnwys "cywirdeb a trefn lywodraethol" wrth reoli buddiannau Llywodraeth Cymru.[99]

113. Awgrymodd yr Athro Smith nad oedd yn werth ystyried creu un endid, o gofio ei fod yn gweithredu'n eithaf da yn yr Alban, sydd â rhwydwaith cefnffyrdd tebyg i Gymru.

114. Roedd yr Athro Lark yn cytuno y byddai'n werth mabwysiadu un dull gweithredu o ran y rhwydwaith ledled Cymru i sicrhau cysondeb drwy'r system gyfan.[100]

115. Fodd bynnag, dywedodd Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru ac Asiant Cefnffyrdd De Cymru fod gwybodaeth leol yn bwysig, yn enwedig o ystyried yr amrywiaeth yn y rhwydwaith yng Nghymru, felly efallai na fyddai'n ddymunol cael un corff. Meddai Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru:

> "…when you compare trunk road agents or agencies in Wales with the Highways Agency in England, that the models aren't directly comparable. Much of what the Highways Agency—the functions the Highways Agency— currently undertakes are actually undertaken by Welsh Government themselves, and the move to move some of the planning functions, to centralise those in Wales, will increase that role of Welsh Government...we feel that the current size of the agency areas are probably at that optimum size."[101]

116. O ran atebolrwydd ar gyfer cyflawni mân gynlluniau gwella, cafodd y Pwyllgor ohebiaeth gan aelod o'r cyhoedd ar fater penodol mewn perthynas ag ad-drefnu'r A470 ar ei chyffordd â'r A494 a'r A493 yn Nolgellau. Nid oedd y gohebydd yn glir, ac nid oedd y Pwyllgor yn glir ychwaith, ynghylch y modd priodol o godi pryderon mewn perthynas â'r cynllun hwn, o gofio mai awdurdod arweiniol yr Asiant Cefnffyrdd yw'r awdurdod lleol ar gyfer yr ardal.[102]

117. Er nad oedd gan y Pwyllgor amser i drafod y materion hyn gyda'r Asiantau Cefnffyrdd neu Lywodraeth Cymru, awgrymodd yr ohebiaeth yr angen i sicrhau atebolrwydd clir wrth gyflawni mân gynlluniau gwella, yn enwedig atebolrwydd Llywodraeth Cymru a'r Asiant

---

[99] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 05
[100] Cofnod y Trafodion, paragraffau 123 a 125, 17 Mawrth, 2015
[101] Cofnod y Trafodion, paragraff 55, 24 Mawrth 2015
[102] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 24

Cefnffyrdd a'r ffaith bod yr Asiant Cefnffyrdd yn contractio gyda phartïon eraill er mwyn dylunio a chyflawni'r cynllun.

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru

118. Dywedodd Llywodraeth Cymru fod nifer o adolygiadau ac ymgynghoriadau o'r Asiantau Cefnffyrdd wedi'u cynnal er 2002 a bod nifer yr asiantau wedi lleihau o wyth i dri ac yn ddiweddarach i ddau, sef y trefniant presennol. Dywedodd Llywodraeth Cymru:

> "These changes have produced some savings both in terms of the management and service delivery through reducing duplication and streamlining delivery. Despite these changes, however, the Welsh Government is of the view that more can be achieved and this was confirmed by an EC Harris audit in 2013. The audit team had concerns over the transparency of the contractual relationship with the partnering authorities and the visibility of their costs and was not able to provide assurance that the arrangements are delivering Value for Money."[103]

119. Dywedodd Llywodraeth Cymru fod cyfarfodydd rheolaidd yn cael eu cynnal rhwng uwch swyddogion Llywodraeth Cymru a swyddogion yr Asiantau Cefnffyrdd i drafod lle y gellid gwneud arbedion, yr egwyddorion sy'n sail i'r newidiadau sydd eu hangen a lefel y dystiolaeth sy'n debygol o fod ei hangen i gefnogi'r arbedion.[104]

Ein barn ni

120. Nid oes gan y Pwyllgor farn ynghylch a ddylid uno Asiantau Cefnffyrdd Gogledd a De Cymru, fel yr awgrymir mewn rhai papurau tystiolaeth. Fodd bynnag, byddem yn disgwyl i fanteision neu anfanteision posibl y dull hwn gael eu hystyried yn rhan o'r adolygiad parhaus o swyddogaethau Asiantau Cefnffyrdd. Os bydd unrhyw ailstrwythuro'n digwydd, credwn y dylai fod yn bosibl cyflawni manteision megis unffurfiaeth a rhannu arferion da yn ogystal â chadw gwybodaeth ac atebolrwydd lleol.

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn sicrhau cysondeb rhwng polisïau Asiantau Cefnffyrdd y Gogledd a'r De.

---

[103] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd, 3 Mawrth 2015
[104] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd, 3 Mawrth 2015

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru, fel rhan o'r adolygiad parhaus o Asiantau Cefnffyrdd, ystyried manteision ac anfanteision sefydlu un Asiant Cefnffyrdd ac a allai hyn ddarparu dull mwy cyson o gyflawni swyddogaethau ledled Cymru a gwell gwerth am arian.

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod atebolrwydd ar gyfer cynllunio a chyflawni mân gynlluniau gwella drwy Asiantau Cefnffyrdd a'u hawdurdod lleol a phartneriaid sefydliadol eraill yn cael ei egluro ac y rhoddir cyhoeddusrwyddd i hynny er mwyn sicrhau bod y cyhoedd yn ei ddeall yn glir.

8. Cylchoedd Cyllido ar gyfer Cynnal a Chadw Cefnffyrdd

Cefndir

121. Fel y nodir ym Mhennod 7 mae strwythurau gwahanol ar gyfer rheoli'r rhwydwaith ffyrdd strategol yng Nghymru a Lloegr. Trafododd y Pwyllgor hefyd y gwahanol drefniadau cyllido rhwng y ddwy wlad.

122. O 2015 ymlaen o ganlyniad i ddeddfwriaeth, bydd Highways England yn cael cyllid tymor hwy, tan 2021 i ddechrau. Mae Highways England wedi cadarnhau bod cyllidebau cyfalaf, a chyllidebau refeniw ar gyfer gwaith cynnal a chadw ac adnewyddu, yn cael eu cadarnhau am gyfnod o bum mlynedd o 2015/16 i 2020/21. Mae elfennau eraill o gyllid refeniw, megis contractau Menter Cyllid Preifat (PFI), nad ydynt wedi'u cynnwys o fewn y trefniant hwn a chytunir arnynt drwy'r cylch cyllido arferol.

123. Gan fod Cymru yn cael ei hariannu'n flynyddol, awgrymodd rhai tystion y byddai'n fanteisiol cyflwyno'r cylchoedd cyllido tymor hwy sy'n gweithredu yn Lloegr yng Nghymru.

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr

124. Awgrymodd y rhan fwyaf o'r tystion fod cyllid blynyddol a chadarnhad hwyr o gyllidebau yn lleihau effeithiolrwydd cynllunio a gallu contractwyr i sicrhau gwerth am arian.

125. Dywedodd yr Highways Term Maintenance Association ("HTMA") fod cyllidebau Llywodraeth Cymru yn cael eu rhyddhau'n flynyddol, sy'n gallu achosi anawsterau i'r Asiantau Cefnffyrdd wrth raglennu pecynnau gwaith, gan arwain at lanw a thrai o ran pwysau gwaith. Dywedodd fod hyn yn cael sgil-effaith ar gontractwyr sy'n gorfod ymateb drwy ychwanegu at y gweithlu lleol er mwyn ymdopi â chyfnodau pan fydd y galw ar ei uchaf a chwtogi'r gweithlu pan fydd y galw'n lleihau.[105]

126. Roedd HTMA hefyd yn bryderus nad yw'r dyraniadau cyllideb yn cael eu cadarnhau tan ar ôl dechrau'r flwyddyn ariannol a allai ei

[105] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 09

gwneud hi'n anodd rhaglennu gwaith yn effeithiol a gallai arwain at flaenoriaethu gwaith aneffeithlon tymor byr.[106]

127. Cadarnhaodd Asiant Cefnffyrdd De Cymru fod ei gyllideb wedi'i chadarnhau ar ôl i'r flwyddyn ariannol ddechrau ar ddau achlysur rhwng 2011 a 2016, ac mai'r cadarnhad cynharaf o gyllideb oedd 13 Mawrth.[107]

128. Nododd yr Asiantau Cefnffyrdd hefyd nifer o gyfyngiadau sy'n effeithio ar eu gwaith ar hyn o bryd. Dywedodd Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru fod yr heriau a'r cyfyngiadau ar ddarpariaeth yn cynnwys:

> "Newidiadau i glustnodi cyllidebau gyda chyfleoedd ariannu'n codi'n rheolaidd yn chwarter pedwar all roi pwysau sylweddol ar gadwyn gyflenwi ac argaeledd ffyrdd ACGCC."[108]

129. Roedd Asiant Cefnffyrdd De Cymru o'r un farn a dywedodd fod ganddo gyllideb waelodlin ond y gall cyllid ychwanegol sy'n cael ei gadarnhau'n hwyr yn y flwyddyn ariannol fod hyd at 20 y cant o gyfanswm cyllideb yr Asiantau Cefnffyrdd.[109]

130. Meddai Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru:

> “If there is late funding likely to be made available, it’s usually around the end of October, early November that we get some indication. We start being asked to put forward schemes that we feel we can deliver before the year-end. Actual allocations tend to arrive around late December.”[110]

131. Pan ofynnwyd a oedd yn ddrutach caffael contractwyr yn ystod y cyfnod hwn o ganlyniad i'r ffaith bod llai o oriau golau dydd thymheredd is yn effeithio ar waith gosod wyneb newydd, cytunodd Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru. Fodd bynnag, dywedodd y ddau eu bod wedi sefydlu cadwyni cyflenwi, yn enwedig ar gyfer gosod wyneb newydd drwy gontractau fframwaith, felly roedd y

---

[106] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 09
[107] PAC(4)-10-15 PTN9 - Gwybodaeth ychwanegol gan Asiant De Cymru, 21 Ebrill, 2015
[108] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 05
[109] Cofnod y Trafodion, paragraff 108, 111 a 113, 24 Mawrth 2015
[110] Cofnod y Trafodion, paragraff 101, 24 Mawrth 2015

costau'n sefydlog bob blwyddyn.[111] Aeth Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru ymlaen i ddweud:

> "Where the cost may be a little higher is if we do saturate our suppliers. Then we, on occasion, end up using our second-choice supplier through the framework, which may be at a slightly higher rate, though still pre-tendered rates. So, that would be where some additional costs may be accrued."[112]

132. Gwnaeth sawl tyst sylwadau ffafriol ynglŷn â sefydlu Highways England a'i sicrwydd o ran cyllid tymor hwy. Roedd llawer o'r tystion yn cefnogi'r syniad o gyflwyno dull ariannu amlflwyddyn yng Nghymru i wella'r gwaith cynllunio.

133. Dywedodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau y bydd gan drefniadau ariannu newydd ar gyfer Highways England lawer o oblygiadau i'r rhwydwaith ffyrdd strategol.[113] Dywedodd:

> "It'll be a five-year cycle, but, within that five-year cycle, they will move things through, but not rush at the end of the financial year to make sure they've spent the money for that year. So, they've got more surety, and they'll be able to plan those works out."[114]

134. Roedd HTMA hefyd yn cefnogi mabwysiadu cyllidebau tymor hwy a rhag-weld llwyth gwaith. Dywedodd:

> "Provided that this is delivered it will give companies and their supply chain the confidence to invest in their people, plant and equipment and build better relationships with suppliers, leading to a reduction in costs. We recommend that a funding plan, based on asset management principles, for a minimum 5 year rolling period should be developed and implemented. This would allow the current framework contracts to deliver improved value on a consistent and coordinated manner. It will also provide longer term job security for the Welsh workforce and increase the effective spending of each Welsh pound."[115]

---

[111] Cofnod y Trafodion, paragraff 107, 24 Mawrth 2015
[112] Cofnod y Trafodion, paragraff 107, 24 Mawrth 2015
[113] Cofnod y Trafodion, paragraff 176, 3 Mawrth 2015
[114] Cofnod y Trafodion, paragraff 178, 3 Mawrth 2015
[115] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 09

135. Dywedodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau fod gan systemau cyllid cyfatebol ar gyfer rheilffyrdd gylch pum mlynedd, sy'n rhoi mwy o sicrwydd ac felly eu bod mewn gwell sefyllfa i recriwtio a dylunio prosiectau rheilffyrdd yn fwy effeithiol.[116]

136. Dywedodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru fod y model cyllido pum mlynedd Highways England wedi'i anelu at wella effeithlonrwydd drwy fwy o sicrwydd, gan sicrhau bod y sector priffyrdd yn cyd-fynd â'r hyn sydd eisoes yn digwydd yn y diwydiannau rheilffordd a dŵr.[117]

137. Fodd bynnag, mae Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru yn codi pryderon y gall y cyfnod pontio rhwng cyfnodau cyllido arwain at ostyngiad sylweddol yn y baich gwaith, gan golli staff a phrofiad o ganlyniad i hynny, ac yna oedi o ran sicrhau capasiti cyflawni wrth i'r gadwyn gyflenwi baratoi ar gyfer y cyfnod cyllido newydd."[118]

138. Dywedodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant De Cymru fod y diffyg cadarnhad o gyllidebau tymor hwy yn arwain at ansicrwydd ac anallu i gynllunio ar gyfer y tymor hwy. Dywedodd:

> "Investment decisions are also focussed on the short term as budgets are generally insufficient to enable proper whole life cost decisions to be made."[119]

139. Er bod yr Athro Smith yn cytuno y gallai cael dull tebyg i Loegr yng Nghymru fod yn ddefnyddiol, dywedodd fod tua 58 y cant o gyllid ar gyfer Highways England yn gyllid gan fuddsoddwyr preifat.[120] Meddai:

> "So, it's a question of how attractive investing in Wales is to international pension funds, hedge funds and sovereign wealth funds, because there isn't the public sector money to make that available. Anything we can do to get rid of mad March [where spending is hurried before year-end] and getting an

[116] Cofnod y Trafodion, paragraffau 186 a 197, 3 Mawrth 2015
[117] Tystiolaeth ysgrifenedig, MTRI 08
[118] Tystiolaeth ysgrifenedig, MTRI 08
[119] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 18
[120] Cofnod y Trafodion, paragraff 127, 17 Mawrth 2015

> artificial constraint in the way in which we carry things out has got to be welcome."[121]

140. Awgrymwyd gan rai tystion y dylai Llywodraeth Cymru ystyried cyllid preifat. Awgrymodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru Bartneriaeth Cyhoeddus Preifat a/neu fodel cynghrair tebyg i'r hyn a ddefnyddir yn y diwydiant dŵr drwy sefydlu trefniadau cyflawni newydd cyn y cyfnod cyllido newydd; dewis arall fyddai cyfundrefn 3-blynedd dreigl.[122]

141. Dywedodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant De Cymru:

> "I think the Welsh Government should give consideration to that [private] funding, particularly with borrowing powers, but also, I think, the innovative contracts that come with that, the longer-term contracts of 20 to 25 years plus, where you can really invest in your assets for the future, so you don't get any short-term fixes, particularly on the maintenance."[123]

142. Awgrymodd yr Athro Smith, yn y tymor hir, efallai y byddai rheoli priffyrdd gan y sector preifat drwy gonsesiwn Partneriaeth Cyhoeddus Preifat gyda buddsoddiad wedi'i ariannu o incwm tollau yn ddymunol. Mewn tystiolaeth trafododd opsiynau ar gyfer lonydd rheoli prisiau lle mae rhai defnyddwyr ffyrdd yn talu i gael mynediad i un neu fwy o lonydd tra bod y gweddill ar gael i bob defnyddiwr.[124]

143. Roedd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau a'r Gymdeithas Cludo Nwyddau o'r un farn. Cyfeiriodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau at yr enghraifft o orllewin Swydd Efrog lle mai'r syniad yw siarad â'r canolfannau dosbarthu a'r ystadau diwydiannol ynghylch defnyddio lonydd blaenoriaeth ac am gost y lonydd hynny, gan chwilio am gyfraniadau cyfalaf.[125]

144. Mewn perthynas â lonydd blaenoriaeth dywedodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau mai'r broblem gyda thagfeydd yw'r brif broblem ac mae'n cael trafodaethau parhaus am bethau fel canolfannau cyfuno a

---

[121] Cofnod y Trafodion, paragraff 127, 17 Mawrth 2015
[122] Tystiolaeth ysgrifenedig, MTRI 08
[123] Cofnod y Trafodion, paragraff 228, 17 Mawrth 2015
[124] Cofnod y Trafodion, paragraff 100, 17 Mawrth 2015
[125] Cofnod y Trafodion, paragraff 140, 3 Mawrth 2015

lonydd blaenoriaeth ar gyfer cludo nwyddau er mwyn gwneud y gost i'r diwydiant cludo nwyddau yn fwy effeithiol.[126]

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru

145. Cyfeiriodd Llywodraeth Cymru at bwysau ar y gyllideb ar draws yr adran drafnidiaeth gyfan. Dywedodd Dirprwy Gyfarwyddwr Rheoli'r Rhwydwaith fod angen hyblygrwydd yn y flwyddyn i reoli cynlluniau lle ceir gorwariant a thanwariant.[127]

146. Dywedodd y Dirprwy Gyfarwyddwr Rheoli'r Rhwydwaith fod yr Asiantau Cefnffyrdd yn cyflwyno cynigion ym mis Hydref/Tachwedd a bod y trafodaethau'n parhau tan fis Mawrth ac felly eu bod yn gwybod bod ganddynt yr ymrwymiad hwnnw ar gyfer eu gweithlu.[128]

147. O ran yr amrywiad o 20 y cant yng nghyllidebau'r Asiantau Cefnffyrdd, cadarnhaodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod hyn o ganlyniad i'r Asiantau'n cyflwyno cynnig i ymgymryd â gwaith a Llywodraeth Cymru yn dod o hyd i adnoddau ychwanegol ar gyfer cynlluniau ychwanegol. Dywedodd o ran gwaith cynnal a chadw rheolaidd sy'n angenrheidiol i gyflawni eu hamcanion statudol fod yr Asiantau bob amser yn gwybod faint y byddant yn ei gael. O ran yr 20 y cant ychwanegol, dywedodd:

> "we managed to find the additional money to do those schemes. They weren't originally planned…They wanted the money to do them to benefit our assets, so we all gained, but it just didn't suddenly appear; we were planning it probably for two years and certainly for the whole year it occurred in, and it wouldn't have been a surprise to anyone"

148. O ran cylchoedd cyllideb pum mlynedd Highways England, roedd Llywodraeth Cymru yn teimlo ei bod yn rhy gynnar i wneud sylwadau ar sut yr oedd hyn wedi gweithio yn Lloegr. [129] Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:

> "There are potential positives in having a longer investment cycle— absolutely. You would tend to even out spend…Equally, some evidence from the longer private sector contracts in

[126] Cofnod y Trafodion, paragraff 93, 3 Mawrth 2015
[127] Cofnod y Trafodion, paragraff 188, 21 Ebrill 2015
[128] Cofnod y Trafodion, paragraff 184, 21 Ebrill 2015
[129] Cofnod y Trafodion, paragraff 14, 21 Ebrill 2015

England suggests that what you actually do is exacerbate the tendency to spend at the back end or not spend at the back end over a five-year period rather than over a one-year period, particularly if it's let to a private sector contractor. We've yet to see how they're going to share risk and reward on that basis."[130]

Ein barn ni

149. Trafodir yr adolygiad parhaus o'r Asiantau Cefnffyrdd ym Mhennod 7. Fodd bynnag, mae'r Pwyllgor yn nodi nad yw'n ymddangos bod elfennau o'r adolygiad sydd heb eu cwblhau a nodwyd gan yr Asiantaethau Cefnffyrdd yn mynd i'r afael â pharhad/sicrwydd cyllid, un o wendidau allweddol y dull presennol a nodwyd yn y dystiolaeth.

150. Codwyd effaith y cylch cyllido blynyddol presennol yn gyson gan amrywiaeth o dystion ac ymatebwyr. Mae'r Pwyllgor yn pryderu y gallai cyllid blynyddol gyfyngu ar allu'r Asiantau i gynllunio ar adeg pan fo cyllid cyhoeddus o dan bwysau, ac mae'n credu y gall hyn effeithio ar allu'r Asiantau i weithredu rhaglen effeithiol o waith cynnal a chadw ataliol.

Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylid ystyried opsiynau ar gyfer cyfnodau cyllido tymor hwy i alluogi gwaith cynnal a chadw i gael ei gynllunio'n well fel rhan o'r adolygiad o Asiantau Cefnffyrdd. Dylai Llywodraeth Cymru fonitro effeithiolrwydd y cylchoedd cyllideb pum mlynedd a ddefnyddir i gyllido Highways England.

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn ymchwilio i ddulliau cyllido eraill, gan gynnwys buddsoddiad preifat, mewn cynlluniau sy'n cynnig y defnydd o lonydd blaenoriaeth neu gludo nwyddau mewn ardaloedd lle ceir tagfeydd. Dylai unrhyw gynlluniau a ystyrir gan Lywodraeth Cymru fod yn amodol ar gynlluniau busnes cadarn, gan gynnwys dadansoddiad cost a budd llawn.

[130] Cofnod y Trafodion, paragraff 14, 21 Ebrill 2015

9. Rheoli Gwybodaeth

151. Nododd y Pwyllgor nifer o faterion trawsbynciol sy'n effeithio ar brosiectau mawr a chynnal a chadw'r rhwydwaith, gan gynnwys rheoli gwybodaeth.

Cefndir

152. Mewn perthynas â phrosiectau mawr, dywedodd adroddiad 2011 yr Archwilydd Cyffredinol:

> "Ar hyn o bryd nid oes gan Lywodraeth y Cynulliad system wybodaeth i gefnogi'r gwaith cadarn o gasglu a dadansoddi gwybodaeth am berfformiad prosiectau cefnffyrdd, o ran eu cyflawni ar amser ac o fewn y gyllideb. Hyd at dair blynedd yn ôl, roedd Llywodraeth y Cynulliad yn defnyddio system cronfa ddata bwrpasol, a ddatblygwyd yng nghanol y 1990au, i gofnodi data sylfaenol o ran costau ac amser mewn perthynas â phrosiectau'r Flaenraglen Cefnffyrdd."[131]

153. Dywedodd yr adroddiad fod y system (y cyfeirir ati uchod) wedi mynd yn hen ac nad oedd yn gydnaws â system gyllid ganolog Llywodraeth Cymru a gyflwynwyd yn 2008. Dywedodd yr adroddiad fod colli staff allweddol hefyd yn golygu nad oedd modd i Lywodraeth Cymru allu cynnal y system a gwneud y defnydd gorau ohoni.[132]

154. Aeth yr adroddiad ymlaen i ddweud:

> "Dywedodd Llywodraeth y Cynulliad wrthym ei bod yn ystyried ei gofynion ar gyfer system wybodaeth newydd i gefnogi'r gwaith o gyflawni'r Flaenraglen Cefnffyrdd, gyda'r nod y dylai'r system newydd hefyd gefnogi'r gwaith o gyflawni rhaglenni trafnidiaeth eraill. Efallai y caiff y gofynion hyn eu bodloni yn y pendraw yng nghyd-destun system gwybodaeth rheoli prosiect a rhaglenni ganolog newydd ar gyfer Llywodraeth y Cynulliad yn gyfan gwbl, y disgwylir ei rhoi ar waith yn ystod 2011-12. Yn y cyfamser, mae swyddogion wedi datblygu system dros dro

[131] Adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru: Prosiectau Trafnidiaeth Mawr, 27 Ionawr 2011
[132] Adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru: Prosiectau Trafnidiaeth Mawr, 27 Ionawr 2011

> sy'n seiliedig ar daenlenni i olrhain gwariant presennol a gwariant rhagamcanedig ar brosiectau cefnffyrdd."[133]

155. Yn adroddiad 2011 yr Archwilydd Cyffredinol, argymhellwyd y dylai Llywodraeth Cymru sicrhau y gallai'r system newydd gofnodi gwybodaeth er mwyn olrhain perfformiad pob prosiect trafnidiaeth mawr ar bob cam allweddol o'r gwaith o'i gyflawni, ymhlith pethau eraill.[134]

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr

156. Mewn perthynas â rheoli gwybodaeth am raglenni cynnal a chadw, dywedodd Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru fod ystod o offer rheoli asedau gwahanol yn cael eu defnyddio ar hyn o bryd i asesu a blaenoriaethu penderfyniadau cyllido ac y byddai dull mwy ffurfiol o gymorth i wella rheoli asedau tymor hir a chostau oes gyfan cysylltiedig. Dywedodd:

> "Mae hyn yn cael ei fwrw ymlaen yn rhannol gan ddefnyddio'r System Gwybodaeth Ffyrdd Integredig (SGFfI) [IRIS] sy'n cael ei datblygu gan yr ymgynghorwyr WDM ar ran LlC. Unwaith y bydd wedi'i gweithredu'n llawn, dylai'r system gynorthwyo [Llywodraeth Cymru] i wneud penderfyniadau ariannu gwell ar draws yr holl fathau o asedau. Mae'r ddau Asiant Cefnffyrdd yn gweithio'n agos gyda [Llywodraeth Cymru] a'u contractwr i sicrhau bod y cynllun pwysig hwn yn cael ei gyflwyno'n llwyddiannus. Byddai cyflwyno SGFfI [IRIS] yn gynnar yn gwella effeithiolrwydd darpariaeth LlC a'r Asiant."[135]

157. Cyfeiriodd yr Athro Robert Lark,[136] at ei ddiddordeb ymchwil mewn Modelu Gwybodaeth Adeiladu (BIM)[137]. Meddai:

> "a step change in highway infrastructure asset management is required in the form of a high powered (Cloud Computing

---

[133] Adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru: Prosiectau Trafnidiaeth Mawr, 27 Ionawr 2011
[134] ibid
[135] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 05
[136] Yr Athro Lark, Athro Peirianneg Sifil, Coleg y Gwyddorau Ffisegol a Pheirianneg, Prifysgol Caerdydd
[137]Mae Pwyllgor Prosiect Safon Model Gwybodaeth Adeilad Cenedlaethol yr Unol Daleithiau disgrifio BIM fel "a digital representation of physical and functional characteristics of a facility. A BIM is a shared knowledge resource for information about a facility forming a reliable basis for decisions during its life-cycle; defined as existing from earliest conception to demolition".

based), intelligent and BIM compliant decision making framework for the "real time operation, maintenance and improvement of a highway network". This should provide a flexible system that would enable the Welsh Government and their Maintaining Agents to meet their statutory duties for safety, while minimising the whole life costs of the assets for which they are responsible and achieving their wider policy objectives."[138]

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru

158. Mewn perthynas â'r argymhelliad yn adroddiad 2011 yr Archwilydd Cyffredinol sy'n ymwneud â rheoli gwybodaeth am brosiectau trafnidiaeth mawr, dywedodd diweddariad y Cyfarwyddwr Cyffredinol:

> "Information to track the performance of major road projects is recorded in a suite of spreadsheets, with individual projects combined to oversee the delivery of the roads programme. This suite of spreadsheets is subject to review to reduce complexity and ensure accuracy of management information. An Integrated Road Information System (IRIS) is now operational, we will explore ways of integrating with this system." [139]

159. Aeth y Cyfarwyddwr Cyffredinol ymlaen i ddweud:

> "projects are benchmarked against industry wide data when budgets are reviewed at key stage boundaries".[140]

Ein barn ni

160. Mae'r Pwyllgor yn pryderu bod Llywodraeth Cymru yn parhau i ddefnyddio taenlenni i reoli gwybodaeth am brosiectau cefnffyrdd mawr bedair blynedd ar ôl cyhoeddi adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol yn 2011. O gofio bod yr Archwilydd Cyffredinol wedi nodi yn ei adroddiad bod taenlenni, ar y pryd, wedi bod yn cael eu defnyddio ers tair blynedd, mae hyn yn golygu bod Llywodraeth Cymru bellach wedi bod yn defnyddio taenlenni i reoli gwybodaeth am brosiectau cefnffyrdd am gyfanswm o saith mlynedd.

---

[138] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 17
[139] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd, 3 Mawrth 2015
[140] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd, 3 Mawrth 2015

161. Nodwn hefyd fod diweddariad y Cyfarwyddwr Cyffredinol yn ymrwymo i ddim ond adolygu nifer y taenlenni i leihau cymhlethdod ac mae'n datgan y bydd Llywodraeth Cymru yn **ymchwilio** i ffyrdd o integreiddio IRIS â'r taenlenni a ddefnyddir i reoli prosiectau mawr.[141] Felly, mae'n aneglur a fydd system effeithiol ar gyfer rheoli gwybodaeth am brosiectau cefnffyrdd mawr yn cael ei rhoi ar waith.

162. Rydym hefyd ar ddeall bod IRIS yn ymwneud yn bennaf ag ansawdd ffyrdd a gwaith cynnal a chadw yn hytrach na chyflawni cynlluniau trafnidiaeth mawr. Felly, nid yw'n amlwg i ni sut y gellir defnyddio IRIS i olrhain cyflawni cynlluniau mawr.

163. O ran gweithredu IRIS i ddisodli'r amrywiaeth o offer gwahanol a ddefnyddir ar hyn o bryd gan Asiantau Cefnffyrdd rydym yn nodi bod y Cyfarwyddwr Cyffredinol yn dweud bod IRIS bellach yn weithredol. Fodd bynnag, dywed Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru fod IRIS yn cael ei datblygu a bod y ddau Asiant "yn gweithio'n agos gyda [Llywodraeth Cymru] a'u contractwr i sicrhau bod y cynllun pwysig hwn yn cael ei gyflwyno'n llwyddiannus.[142]

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod ymateb Llywodraeth Cymru i'r adroddiad hwn yn nodi'n glir y camau sy'n weddill ar gyfer gweithredu offeryn rheoli gwybodaeth effeithiol ar gyfer prosiectau gwella cefnffyrdd, rheoli rhaglenni cynnal a chadw a monitro cyflwr y rhwydwaith. Dylai hyn gynnwys yr amserlen ar gyfer pob cam a'r dyddiad cau ar gyfer ei weithredu'n llawn.

[141] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd, 21 Ebrill 2015
[142] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 05

10. Sgiliau a Gallu: Cynnal a Chadw a Chyflawni Prosiectau Mawr

Cefndir

164. Mewn perthynas â chynlluniau mawr, awgrymodd sylwebaeth yr Archwilydd Cyffredinol ar bapur diweddaru Llywodraeth Cymru ar gyfer yr ymchwiliad hwn y gallai'r Pwyllgor ystyried sut y mae Llywodraeth Cymru yn cydbwyso arbenigedd mewnol a defnyddio contractwyr ac ymgynghorwyr allanol.

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr

165. Roedd y rhan fwyaf o dystion yn cydnabod bod sgiliau a gallu o fewn y diwydiant wedi eu colli dros y blynyddoedd diwethaf a bod angen buddsoddi mewn hyfforddiant i sicrhau bod diwydiant yn meddu ar y sgiliau angenrheidiol.

166. Dywedodd Asiant Cefnffyrdd De Cymru "bod yna 31,000 o bobl, yn ôl un adroddiad, wedi eu colli o'r diwydiant yn ystod y dirwasgiad yma.[143] Aeth ymlaen i ddweud:

> "Nid oes modd troi y tap ymlaen dros nos i ail-greu ac ail-lenwi y gofod yna, ond rwy'n credu beth sydd yn bwysig yw ein bod ni yn defnyddio y rhaglen waith i sicrhau bod yna fuddsoddi teilwng yn mynd i'r adnoddau sydd yn angenrheidiol, a bod cwmnïau, p'un a ydyn nhw yn ymgynghorwyr neu yn gontractwyr neu ym myd llywodraeth leol ac yn rhan o'r asiantaeth hefyd, yn cael y cyfle yna i fuddsoddi yn iawn yn y sgiliau sydd yn angenrheidiol.[144]

167. Nid oedd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru yn credu bod problem o fewn yr Asiantau Cefnffyrdd eu hunain, ond yn sicr o fewn yr awdurdodau lleol a oedd yn eu cefnogi roedd llawer o staff yn cael eu colli, a hynny o'r maes ymgynghori - staff coler wen.[145]

168. Awgrymodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru y gallai'r pwysau ariannol ar lywodraeth leol olygu bod

[143] Cofnod y Trafodion, paragraff 184, 17 Mawrth 2015
[144] Cofnod y Trafodion, paragraff 184, 17 Mawrth 2015
[145] Cofnod y Trafodion, paragraff 186, 17 Mawrth 2015

cyllidebau hyfforddi ar gyfer gwasanaethau coler wen yn lleihau. Dywedodd:

> "This comes at a time when many greatly experienced people are being lost through voluntary redundancies and yet the requirement for training is even greater, with the need to develop capability across a range of areas, for example in the application of BIM (Building Information Modelling). The same financial pressures are stifling investment in technology (both hardware and software) so that delivery processes are failing to keep pace with developments in current best practice. Across North and Mid Wales we are seeing the complete closure of in-house consultancy organisations in some authorities, with a consequent loss of capacity and capability."[146]

169. Roedd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru hefyd yn teimlo er mai'r contractwyr fframwaith sector preifat ddylai gam i'r bwlch yn ddamcaniaethol, roedd yn ymddangos bod baich gwaith ymgynghorwyr yn y sector preifat bellach yn cynyddu ac maent yn dewis a dethol yn fwy pa waith y maent yn ei dderbyn.[147] Cyfeiriodd y Sefydliad at gau gwasanaethau ymgynghorol mewnol yn awdurdodau lleol Wrecsam a Sir y Fflint fel enghreifftiau o golli arbenigedd.[148]

170. Dywedodd Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant De Cymru ei bod yn anodd iawn denu pobl ifanc i'r diwydiant yn enwedig menywod, yn ystod cyfnod anodd pan oedd yn haws ymuno â diwydiannau eraill. Dywedodd:

> "So, having a mix of people coming into the industry, at a young level, to bridge that skills gap. As I say, it's not a public sector issue; it's a problem for the private sector as well. So, for me, it's about forward planning…have efficient contracts, but also attract the right people into the agents that see a long-term career."

171. Mewn perthynas â chynnal a chadw clywodd y Pwyllgor hefyd er mwyn cael strategaeth cynnal a chadw effeithiol, ei bod yn ofynnol cael pobl sydd â'r sgiliau a'r cymhwysedd priodol. Dywedodd yr Athro Smith:

---

[146] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 08
[147] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 08
[148] Cofnod y Trafodion, paragraff 186, 17 Mawrth 2015

> "you need people with the right skills and competences, which may require staff training or additional investment."[149]

172. Roedd Mr Moodley o Brifysgol Leeds yn cytuno bod cysondeb o ran cyllido yn hollbwysig. Meddai:

> "it's not just from the operator and the asset owner, which is the Welsh Government; it's also for the contractors and suppliers."[150]

173. Awgrymodd yr Athro Smith y gallai partneriaeth â'r sector preifat fod yn ffordd effeithiol iawn, yn enwedig yn y tymor byr, o gael rhywfaint o'r arbenigedd.[151] Awgrymodd hefyd yng Nghymru y byddai'n berthnasol ystyried cynnal archwiliad o allu a chymhwysedd yn unol ag Arweiniad Trysorlys Ei Mawrhydi ar Wella Cyflenwi Seilwaith.[152]

Ein barn ni

174. Mae'r dystiolaeth a gawsom yn awgrymu bod perygl y gallai sgiliau allweddol sydd eu hangen ar gyfer cynnal a chadw a chyflawni prosiectau mawr fod yn brin yng Nghymru yn y sector preifat a'r sector cyhoeddus. Rydym yn cydnabod na all sgiliau sydd ar gael yng Nghymru gael eu hystyried ar wahân i'r Deyrnas Unedig yn ei chyfanrwydd. Mae'r Pwyllgor yn credu y gallai hyn gael effaith ar werth am arian, o ran ansawdd a chost y ddarpariaeth.

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn cynnal archwiliad o allu a chymhwysedd yn y diwydiant cyfan ar draws y sector preifat a'r sector cyhoeddus yng Nghymru ac yn amlinellu ei dull o fynd i'r afael ag unrhyw fylchau a nodwyd.

---

[149] Cofnod y Trafodion, paragraff 121, 17 Mawrth 2015
[150] Cofnod y Trafodion, paragraff 129, 26 Mawrth 2015
[151] Cofnod y Trafodion, paragraff 121, 17 Mawrth 2015
[152] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 04

11. Cadernid y Rhwydwaith, Cyfathrebu a Rheoli Digwyddiadau

Cefndir

175. Mae gan Lywodraeth Cymru wasanaeth rheoli traffig a gwybodaeth, sef Traffig Cymru,[153] sydd â'r nod o sicrhau bod modurwyr yn gallu cael mynediad i'r wybodaeth allweddol ddiweddaraf i'w cynorthwyo i wneud penderfyniadau gwybodus am deithio. Mae Traffig Cymru yn cynnwys calendr o waith ffordd wedi'i gynllunio a dolenni i bob gwefan awdurdodau lleol sy'n rhoi gwybodaeth am waith ffordd a chau ffyrdd, ymysg pethau eraill.

Tystiolaeth gan yr ymatebwyr

176. Mae nifer o dystion, gan gynnwys y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau a'r Gymdeithas Cludo Nwyddau yn nodi bod angen gwell rheolaeth a chyfathrebu o ran gwaith ffordd a rheoli digwyddiadau. Teimlwyd bod gwybodaeth anghyflawn neu anghywir am waith ffordd hefyd yn broblem.

177. Dywedodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau eu bod yn cael eu cynghori am waith ffordd, ffyrdd sydd ar gau a chyfyngiadau pwysau yn Lloegr gan awgrymu bod diffyg cyfathrebu yng Nghymru o gymharu â Lloegr.[154] Dywedodd:

> "the Welsh side tends not to be as coherent as that. We don't tend to get as much information, which would be more useful".[155]

178. Amlygodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau a'r Gymdeithas Cludo nwyddau hefyd y gost sylweddol i ddiwydiant pan fo gwybodaeth neu gyfathrebu am waith ffordd yn anghywir gan awgrymu bod y problemau'n cynnwys gwyriadau sydd wedi arwain lorïau i lawr llwybrau â chyfyngiadau pwysau, cyfyngiadau lled a phontydd sy'n anaddas i lorïau.[156] Meddai'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau:

---

[153] Traffig Cymru: http://www.traffic-wales.com/?lang=cy-GB
[154] Cofnod y Trafodion, paragraff 28, 3 Mawrth 2015
[155] Cofnod y Trafodion, paragraff 28, 3 Mawrth 2015
[156] Cofnod y Trafodion, paragraff 28, 3 Mawrth 2015

> "We calculate from our vehicle operating costs that a large goods vehicle, just standing still, not doing anything, is costing that company £1 a minute. That's the sort of cost."[157]

179. Roedd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau yn credu mai problem arall gyda darparu gwybodaeth effeithiol oedd y niferoedd mawr o awdurdodau priffyrdd. Dywedodd fod y cysylltiadau rhwng awdurdodau priffyrdd cenedlaethol ac awdurdodau priffyrdd lleol yn methu weithiau.[158]

180. Cyfeiriodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau at dreial tri mis sy'n cael ei gynnal gan Highways England i weld sut y gall ymdrin yn well â data.[159] Aeth ymlaen i ddweud:

> "As far as information is concerned, that needs to work better. I think, for the industry and information to the industry, we perhaps have a developing situation in England that we believe could be copied in Wales…If you give the whole thing to the industry, we've got to start wading through those vast amounts of data; that is one of the problems. So, we need some form of spearhead, if you like, and we've asked the national highway authority in England to help us with that. We would hope that Wales could do the same and, indeed, we have talked to Transport Scotland in a similar way."[160]

181. Dywedodd Asiant Cefnffyrdd De Cymru ei fod ar hyn o bryd yn gweithio'n agos gydag awdurdodau lleol drwy gyfarfodydd cydgysylltu ffurfiol chwarterol fel sy'n ofynnol yn ôl statud.[161] Dywedodd fod y cyfarfodydd hyn yn sicrhau tra bod awdurdodau lleol yn ymgymryd â gwaith a'r asiant yn ymgymryd â gwaith, bod unrhyw wrthdaro ar unrhyw lwybrau gwyro yn cael ei leihau i'r eithaf. [162]

182. Cadarnhaodd Asiant Cefnffyrdd De Cymru fod Llywodraeth Cymru a'r Asiantau Cefnffyrdd yn edrych ar wella'r wefan wybodaeth Traffig Cymru o ran cael dull mwy integredig o ddarparu gwybodaeth gan awdurdodau lleol a gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru mewn un porth, yn debyg i'r system Elgin a ddefnyddir yn Lloegr. Dywedodd:

---

[157] Cofnod y Trafodion, paragraff 26, 3 Mawrth 2015
[158] Cofnod y Trafodion, paragraff 51, 3 Mawrth 2015
[159] Cofnod y Trafodion, paragraff 52, 3 Mawrth 2015
[160] Cofnod y Trafodion, paragraff 52, 3 Mawrth 2015
[161] Deddf Ffyrdd Newydd a Gwaith Stryd 1991: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1991/22/contents
[162] Cofnod y Trafodion, paragraff 12, 24 Mawrth 2015

> "The system being developed in Wales will be compatible with that [English] system, so it will allow, when developed, which will hopefully be within the next financial year, a system where members of the public or road hauliers or other stakeholders can go to a single portal to look at roadworks, both from a local authority perspective and on the strategic road network as well."[163]

183. Cododd nifer o dystion bryderon ynghylch yr amseroedd y mae ffyrdd ar gau pan fydd mân ddamweiniau wedi digwydd gan ofyn a oedd digon o gydgysylltu rhwng y gwasanaethau brys.

184. Dywedodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau yn amlwg, os yw'n ddamwain angheuol, bod yn rhaid cau'r ffordd a hynny am yr amser angenrheidiol. Fodd bynnag, gofynnodd a oedd modd lleihau'r amser ar gyfer mân wrthdrawiadau a digwyddiadau eraill megis cau lonydd pan fydd car neu lori yn newid teiars ar y llain galed.

185. Dywedodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau fod diffyg cyfathrebu a chydgysylltu yn aml rhwng yr heddlu ac amrywiol asiantaethau eraill wrth ymdrin â gwrthdrawiadau oherwydd bod gan bob un ohonynt eu blaenoriaethau.[164]

186. O ran amseroedd cau, cadarnhaodd Uned Cysylltu'r Heddlu[165] fod adolygiad o arferion gwaith stiwardiaid llwybrau Asiantau Cefnffyrdd sy'n bresennol pan fydd damweiniau anghenuol neu anafiadau difrifol yn digwydd ar y rhwydwaith ffyrdd strategol wedi'i gynnal yn ddiweddar a bod cyfarwyddyd wedi eu hanfon at bedwar heddlu Cymru i gael trafodaeth gynnar rhwng yr heddlu yn lleoliad y damweiniau a stiwardiaid llwybr.[166]

187. Trafododd y Pwyllgor hefyd y defnydd o sgriniau i gadw integredd safleoedd damweiniau ac atal gyrwyr rhag ceisio gweld canlyniad damwain traffig, gan achosi rhagor o beryglon ac oedi. Roedd Pencadlys y Gwasanaeth Ambiwlans Rhanbarthol a Chanolfan Gyswllt Glinigol yn cytuno y gallai'r defnydd o sgriniau leihau'r risg o

---

[163] Cofnod y Trafodion, paragraff 12, 24 Mawrth 2015
[164] Cofnod y Trafodion, paragraff 68, 3 Mawrth 2015
[165] Uned Cysylltu'r Heddlu ar ran pob un o'r pedwar Heddlu yng Nghymru
[166] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 21

wrthdrawiadau pellach o ganlyniad i bobl yn arafu wrth geisio gweld y ddamwain.[167]

188. Dywedodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau fod yr Asiantaeth Priffyrdd wedi ceisio defnyddio sgriniau sawl blwyddyn yn ôl, ond cafwyd anawsterau megis eu bod yn cael eu chwythu drosodd gan y gwynt.[168] Dywedodd:

> "Practically, it didn't work. So, they did look at it and rejected it. However, there's no reason I can see why they can't revisit it or improve it."[169]

189. Cadarnhaodd Uned Cysylltu'r Heddlu y byddai'r defnydd o sgriniau yn cael ei dreialu ym mis Ebrill 2015 am 12 mis ar dollbyrth yr M4 hyd Cyffordd 35 ac os byddai'n llwyddiannus byddai'n cael ei gyflwyno ymhellach ar yr M4 i'r gorllewin a'r A55.[170]

Tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru

190. Mewn perthynas â chynllunio gwaith ffordd a sicrhau bod llwybrau dargyfeirio amgen yn glir roedd Llywodraeth Cymru yn cydnabod bod cyfyngiadau o ran y dull a ddefnyddir Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:

> "In terms of planning what we do on the trunk road, I wouldn't say that we plan it exceptionally well, but we try to plan it exceptionally well and we try to avoid all closures, pretty much at all costs in fact. So, the downtime of the trunk road network is always kept to a minimum anyway."[171]

191. Gofynnodd y Pwyllgor i Lywodraeth Cymru a oedd dilyniant goleuadau traffig yn cael ei addasu i ymdrin â'r llif cynyddol o draffig a oedd yn cael ei ddargyfeirio er mwyn sicrhau nad oes gormod giwiau hir yn cronni.

192. Mewn ymateb i hynny, dywedodd Dirprwy Gyfarwyddwr Rheoli'r Rhwydwaith fod Llywodraeth Cymru yn ceisio cydgysylltu orau y gall gydag awdurdodau lleol ac os yw'r gwyriad ar ffordd awdurdod lleol fel rhan o'r cyfarfodydd cydgysylltu, byddai Llywodraeth Cymru yn

---

[167] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 24
[168] Cofnod y Trafodion, paragraff 203, 26 Mawrth 2015
[169] Cofnod y Trafodion, paragraff 203, 26 Mawrth 2015
[170] Tystiolaeth Ysgrifenedig, MTRI 21
[171] Cofnod y Trafodion, paragraff 196-197, 12 Mawrth 2015

awgrymu addasu rhywfaint ar y signalau yn dibynnu ar y traffig ar y llwybr. Dywedodd hefyd fod Llywodraeth Cymru yn ceisio gwneud hynny yn yr amser pan fydd y swm lleiaf o draffig lleol ar y rhwydwaith.[172]

193. Cadarnhaodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol pe bai'n defnyddio llwybr dargyfeiriol nad yw Llywodraeth Cymru yn gyfrifol amdano, dim ond annog addasu'r goleuadau y gallai ei wneud. Nid oes modd gorchymyn bod hynny'n cael ei wneud ac weithiau mae hynny'n achosi problem. Yn gysylltiedig â hynny, os yw'n annisgwyl, mae'n anodd iawn weithiau cael pethau i symud.[173]

194. Gofynnodd y Pwyllgor i Lywodraeth Cymru faint o gwynion y mae'n eu derbyn. Dywedodd Dirprwy Gyfarwyddwr Rheoli'r Rhwydwaith fel canran, oddeutu 5 y cant o'r ymyriadau fwy na thebyg. Yn ddiweddarach yn y sesiwn dystiolaeth, dywedodd y Dirprwy Gyfarwyddwr:

> "I'm just trying to give an order of feel of the number of people who complain. As it is, most days people get to their work, they manage to commute and they get to their place of work, so it's just a kind of order of feel, the 5%."[174]

195. Roedd y Pwyllgor yn dal i fod yn aneglur ynghylch faint o gwynion a dderbyniwyd a gofynnodd i Lywodraeth Cymru ddarparu rhagor o wybodaeth. Mewn llythyr oddi wrth y Cyfarwyddwr Cyffredinol, dywedodd:

> "We have investigated correspondence to the Department for the whole of the NMWTRA area for the calendar year 2014… Therefore, the complaints are approximately 5% of all correspondence received in that period."[175]

196. Mewn perthynas â gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio, dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod yn ceisio cynllunio gwaith i sicrhau ei fod wedi ei raglennu er mwyn osgoi cyfnodau brig ac yn cael

[172] Cofnod y Trafodion, paragraff 36, 21 Ebrill 2015
[173] Cofnod y Trafodion, paragraff 41, 21 Mawrth 2015
[174] Cofnod y Trafodion, paragraff 196-197, 12 Mawrth 2015
[175] PAC(4)-12-15 PTN4 - Llythyr gan y Cyfarwyddwr Cyffredinol, 5 Mai, 2015

ei gynnal dros nos lle y bo'n bosibl er mwyn sicrhau'r cost-effeithiolrwydd mwyaf a lleihau aflonyddwch i'r eithaf.[176]

197. Cyfeiriodd y Pwyllgor at yr A55 fel enghraifft lle roedd gwaith wedi'i wneud dros nos, ond eto roedd y ffyrdd yn aros ar gau yn ystod y dydd. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:

> "The reason the lane closures were kept in longer than it probably appeared they needed to be kept in…was that the concrete had to have sufficient time to set. Even though the work was being done at night, or lots of the work was being done at night, the closures then remained in the day. Now, is that acceptable? The honest answer is I don't know, and the reason I don't know is I don't know whether the entire supply chain had done everything it possibly could to minimise the disruption using rapid-cure cement, if that was possible, et cetera, et cetera."[177]

Ein Barn Ni

198. Mae'r Pwyllgor yn pryderu bod rhywfaint o'r dystiolaeth a dderbyniwyd yn awgrymu bod mwy o waith i'w wneud yng Nghymru o ran darparu gwybodaeth a chyfathrebu'n gywir am waith ffordd.

199. Mae'r Pwyllgor yn credu y dylai fod gwell cydgysylltu rhwng Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol pan fydd llwybrau dargyfeirio yn cael eu trefnu o ganlyniad i waith ffordd, er enghraifft, dylid rhoi mwy o ystyriaeth i ad-drefnu goleuadau traffig i gynorthwyo llif y traffig.

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn datblygu modd o fonitro perfformiad ac adrodd ar berfformiad o ran cydgysylltu, cyfathrebu etc. mewn perthynas â gwaith ffordd a rheoli digwyddiadau ar y ffyrdd er mwyn caniatáu i effeithiolrwydd y dull a fabwysiedir gael ei ddeall. Dylai hyn gynnwys adroddiadau rheolaidd ar nifer y cwynion a chyhoeddi data o'r fath yn gyhoeddus.

---

[176] PAC(4)-06-15 Papur 1 - Gwybodaeth gan Lywodraeth Cymru ar Fuddsoddi mewn Traffyrdd a Chefnffyrdd, 3 Mawrth 2015
[177] Cofnod y Trafodion, paragraff 196-197, 12 Mawrth 2015

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn parhau i fonitro'r sgriniau sy'n cael eu treialu ar dollfeydd yr M4 hyd Cyffordd 35, er mwyn cadw integredd safleoedd damweiniau ac atal gyrwyr rhag ceisio gweld canlyniad damwain traffig ac adrodd yn ôl i'r Pwyllgor ar ei llwyddiant.

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn ymgysylltu â defnyddwyr ffyrdd a'r sefydliadau sy'n eu cynrychioli i ddeall yn well y pryderon am gyfathrebu a chydgysylltu gwaith ffordd lleol a rheoli digwyddiadau.

Mae'r Pwyllgor yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn gwella ei chyfathrebu a'r ffordd y mae'n cydgysylltu â Highways England ynghylch gwaith ffordd a chynlluniau sy'n cael effaith ar ddwy ochr y ffin ac yn sicrhau bod gwybodaeth ar gael i'r cyhoedd.

Atodiad A: Tystion

Rhoddodd y tystion canlynol dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Mae trawsgrifiadau o'r holl sesiynau tystiolaeth lafar i'w gweld yn llawn yn www.senedd.cynulliad.cymru/mgIssueHistoryHome.aspx?IId=1311

3 Mawrth	*Sefydliad*
Malcolm Bingham	Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau
Simon Higgins	Y Gymdeithas Cludo Nwyddau

17 Mawrth	*Sefydliad*
Russell Bennett	Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant (Cangen De Cymru)
David Worsell	Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant (Cangen Gogledd Cymru)
Rhodri-Gwynn Jones	Cymdeithas Contractwyr Peirianneg Sifil Cymru
Yr Athro Bob Lark	Prifysgol Caerdydd
Dywedodd yr Athro Smith:	Prifysgol De Cymru
Kris Moodley	Prifysgol De Cymru
Dave Cooil	Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru
Ian Hughes	Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru
Richard Jones	Asiant Cefnffyrdd De Cymru

21 Ebrill 2015	*Sefydliad*
James Price	Llywodraeth Cymru
Andy Falleyn	Llywodraeth Cymru
Sheena Hague	Llywodraeth Cymru

Atodiad B: Rhestr o dystiolaeth ysgrifenedig:

Rhoddodd y bobl a'r sefydliadau canlynol dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn llawn yn www.senedd.cynulliad.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?ID=165

Sefydliad	*Cyfeirnod*
Cyngor Sir Ynys Môn	MTRI 01
ICE Cymru	MTRI 02
Cyngor Sir Penfro	MTRI 03
Ysgol Peirianneg Sifil Prifysgol Leeds	MTRI 04
Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru	MTRI 05
Y Gymdeithas Cludo Nwyddau	MTRI 06
Asiant Cefnffyrdd De Cymru	MTRI 07
Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru	MTRI 08
Highways Term Maintenance Association	MTRI 09
Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau	MTRI 10
Cyfeillion y Ddaear Cymru	MTRI 11
Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru	MTRI 12
Costain	MTRI 13
Archwilydd Cyffredinol Cymru	MTRI 14
Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy	MTRI 15
Cymdeithas Syrfewyr Sirol Cymru	MTRI 16
Ysgol Beirianneg Prifysgol Caerdydd	MTRI 17
Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant Gogledd Cymru (Cangen De Cymru)	MTRI 18
Gwasanaeth Tân ac Achub De Cymru	MTRI 19
Gwasanaeth Tân ac Achub Canolbarth a Gorllewin Cymru	MTRI 20
Uned Cysylltu'r Heddlu ar ran pob un o'r pedwar Heddlu yng Nghymru	MTRI 21
Gwasanaeth Tân ac Achub Gogledd Cymru	MTRI 22
Yr Asiantaeth Priffyrdd	MTRI 23
Mr ET Wilde, ymateb unigol	MTRI 24