

Adran yr Economi a Thrafnidiaeth
Department for the Economy & Transport



Llywodraeth Cynulliad Cymru
Welsh Assembly Government

Darren Millar AC
Cadeirydd Pwyllgor
Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus
Bae Caerdydd
Caerdydd CF99 1NA

Eich cyf . Your ref
Ein cyf . Our ref

Dyddiad. Date 9 Mawrth 2011

Annwyl Mr Millar,

PAR: Tystiolaeth i'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

Diolch am eich llythyr dyddiedig 24 Chwefror yn fy ngwahodd i roi tystiolaeth i'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus ddydd Mercher 23 Mawrth.

Fel y gofynnwyd, amgaeaf bapur yn amlinellu safbwynt Llywodraeth Cynulliad Cymru ynglŷn â materion yn deillio o adroddiad Swyddfa Archwilio Cymru ynghylch Prosiectau Trafnidiaeth Mawr. Edrychaf ymlaen at ateb cwestiynau mwy manwl pan gyfarfyddwn.

Yn gywir

JAMES PRICE

Acting Director General / Cyfarwyddwr Cyffredinol Dros Dro



BUDDSODDWR MEWN POBL
INVESTOR IN PEOPLE

Parc Cathays Cathays Park
Caerdydd Cardiff
CF10 3NQ CF10 3NQ

Ffôn • Tel: 029 20826646
Ebost • Email: james.price@wales.gsi.gov.uk

Tystiolaeth Ysgrifenedig – Adroddiad ar Brosiectau Trafnidiaeth Mawr

Cyflwyniad

Croesawaf ganfyddiadau'r Adroddiad, a nodaf ei fod yn cydnabod y broses o sicrhau gwelliant parhaus yn y gwaith o reoli Prosiectau Trafnidiaeth Mawr yng Nghymru, yn enwedig yng nghyswllt Rheoli Risg, Caffael, Dangosyddion Perfformiad, Adolygiadau Gateway ac Adrodd. Mae mwy eto i'w wneud, ac mae adroddiad y Swyddfa Archwilio wedi helpu i grisialu sut y gallwn wella ymhellach, er mwyn dod â mwy o gadernid a thryloywder i'n prosesau, i sicrhau bod prosiectau trafndiaeth mawr yn cael eu cyflawni'n effeithiol. Mae'r Adroddiad yn tynnu sylw at welliannau pellach posibl, megis Monitro a Gwerthuso, a chydbertnasau â Chwmnïau Cyfleustodau, ac fe weithiwn i fynd i'r afael â hyn.

Mae'r Adroddiad yn gynhwysfawr, ac mae wedi'i seilio ar swmp sylweddol o wybodaeth fanwl a gasglwyd gan y Swyddfa Archwilio dros amserlen faith. Daw'r Adroddiad i sawl casgliad, ac mae'n nodi nifer o argymhellion y mae'n rhaid i ni eu hystyried ynglŷn â sut i ymateb iddynt, a'u hymgorffori, fel y bo'n briodol. Mae'n ymdrin â chyfnod amser sylweddol, ac yn cydnabod y ffaith ein bod eisoes wedi gwella ein prosesau'n sylweddol. Mae'r adroddiad yn hynod fanwl, gyda sawl astudiaeth achos. Byddai ymateb i bob un ohonynt yn eu cyfanwydd yn gofyn am fwy o fanylion nag sy'n briodol mewn tystiolaeth ysgrifenedig fel hyn. Yn lle hynny, mae'r dystiolaeth hon yn ymdrin â chanfyddiadau cyffredinol yr adroddiad, a byddwn yn croesawu'r cyfle i roi mwy o fanylion yn y sesiwn tystiolaeth.

Mae'r Adroddiad yn nodi y gwelwyd mwy o gynnydd cost - ac, o'r herwydd, mwy o effaith - yng nghyswllt y Rhaglen Grant Trafnidiaeth (gan gynnwys prosiectau Rheilffordd) nag yng nghyswllt cynlluniau cefnffyrdd a reolir yn uniongyrchol. Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru yn cydnabod, mewn perthynas â chyflawni prosiectau trafndiaeth lleol, bod yna lawer eto i ni ei wneud. Fodd bynnag, mae'r gwelliannau a wnaed gennym i gwblhau'r gwaith o gyflawni'r Rhaglen Grant Trafnidiaeth, gan gynnwys proses cynllunio Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol, wedi sicrhau bod y broses gyflawni'n fwy cadarn ar lefel leol. Bydd canfyddiadau'r Adroddiad yn helpu i roi sail i'n trefniant rheoli a rhedeg wrth i ni symud ymlaen, a fy ngobaith yw y bydd y Swyddfa Archwilio, dros amser, yn gweld mwy o welliannau yn y maes hwn.

Trosolwg

Mae'r Adroddiad yn nodi cost gynyddol cynlluniau trafndiaeth. Yr ydym yn llwyr dderbyn bod yna ffactorau o fewn rheolaeth Llywodraeth Cynulliad Cymru sydd i gyfrif am sut y bu i'r costau cynyddol a'r oedi hyn ddigwydd. Bydd Llywodraeth Cynulliad Cymru yn dysgu o'r adroddiad ac yn parhau i wneud gwelliannau yn y meysydd hynny. Mae yna ffactorau hefyd sydd y tu hwnt i reolaeth Llywodraeth Cynulliad Cymru, gan gynnwys y cyd-destun economaidd ehangach, ac mae angen i ni barhau'n hyblyg er mwyn rheoli'r rhain wrth i ni symud ymlaen.

Yn ystod y cyfnod y mae'r adroddiad yn ymdrin ag ef, gwelodd y Deyrnas Unedig flynyddoedd lawer o chwyddiant sylweddol uwch mewn costau adeiladu nag mewn sectorau eraill o'r economi. Rhoddodd hyn bwysau sylweddol ar gyllidebau rhaglenni mawr, a wynebodd gyfyngiadau, a hyd yn oed doriadau, ar adegau, mewn termau arian real. Golygodd hyn ail-raglennu prosiectau, ac fe gofnodir bod hyn yn un o'r rhesymau dros oedi. Fel Llywodraeth, yr ydym yn wynebu sawl galwad sy'n cystadlu

â'i gilydd am adnoddau prin. Pan geir pwysau sylweddol ar gyllidebau, mae angen i ni wneud penderfyniadau anodd. Y dewis arall a wynebem, yn hytrach nag ail-raglennu, fyddai hepgor prosiectau eraill a oedd, yn ein tyb ni, yn angenrheidiol.

Mae'r adroddiad yn tynnu sylw at yr angen i sicrhau bod rhagolygon gwariant yn fwy cywir, ac yr ydym, erbyn hyn, wedi cymryd camau i fynd i'r afael â hyn. Mae rhagweld chwyddiant, yn nodweddiadol am gyn belled i'r dyfodol â 10 mlynedd, gyda'r holl newidynnau sydd ynghlwm wrth reoli'r Rhaglen, yn beth anodd iawn ei wneud. Mae'r graff ar dudalen 31 yr Adroddiad yn brawf o anwadalwch y Mynegai Pris Adeiladu o'i gymharu â'r Mynegai Pris Adwerthu; ni ellid bod wedi rhagweld hyn yn union dros y cyfnod. A derbyn bod anwadalwch o'r fath yn anochel, yr ydym wedi ymgorffori lwfans erbyn hyn i ddileu Gogwydd Optimistiaeth yn unol ag arweiniad Trysorlys Ei Mawrhydi, a dylai hynny arwain at ragolygon mwy cywir.

Mae yna faterion mwy lleol hefyd sy'n gallu cael effaith arwyddocaol ar amserlenni cyflawni. Er enghraifft, cyflwr tir annisgwyl, ffactorau amgylcheddol a chamau a gymerwyd i fodloni pryderon lleol. Mae'r Adroddiad yn nodi bod y materion lleol hyn yn gyffredin i brosiectau mewn rhannau eraill o'r DU. Mae'n rhesymol mynd drwy brosesau dyledus i sicrhau ein bod yn cael lleied o effaith ag sy'n bosibl ar bobl leol a'r amgylchedd.

Yn yr un modd, mae newid polisiau a strategaethau yn gallu golygu ail-raglennu ein rhaglenni cyfalaf. Mae etholiadau bob 5 mlynedd yn golygu bod newidiadau ym maes polisi, strategaeth a blaenoriaethau yn ddylanwad cwbl ddilys ar gwmpas rhaglenni.

Blaenraglen Cefnffyrdd

Yn 2002, amlinellodd Llywodraeth Cynulliad Cymru ei Blaenraglen Cefnffyrdd. Yn erbyn y rhaglen waith estynnol hon, gwnaethpwyd cynnydd arwyddocaol. Cyflawnwyd y cyfan o Gam 1, cyn belled ag y mae gweithdrefnau statudol yn ei ganiatáu (mae'r A40 *The Kell* wedi'i gwblhau erbyn hyn). Mae oddeutu 50% o Gam 2 wedi dechrau'n agos at eu dyddiad, er gwaethaf cyfnod economaidd anodd a chyfyngiadau ac ystyriaethau cynyddol o ran yr amgylchedd a chynllunio.

Cyhoeddwyd y Blaenraglenni Cefnffyrdd gan dderbyn yn llwyr ei bod hi'n amhosibl rhoi ymrwymiad cadarn ynghylch cyflawni unrhyw brosiect. Yr ydym ni, fel pob gweinyddiaeth arall yn y DU, yn dibynnu ar i weithdrefnau caniatâd statudol gael eu cwblhau'n foddhaol, a rhaid i ni weithio o fewn amlen ariannol gyfyngedig. Ni allwn dybio y bydd caniatâd statudol yn cael ei roi na chwaith y bydd Llywodraeth y Cynulliad yn cymeradwyo lefelau cyllideb y tu hwnt i amserlenni estynedig o'r fath. Mae'n bwysig cydnabod nad oes modd rhagweld y naill na'r llall o'r rhain yn llawn adeg cyhoeddi blaenraglenni. Rhaid i ni fod yn ddigon hyblyg i addasu rhaglenni er mwyn cyflawni'r gwerth gorau dros Gymru. Fodd bynnag, mae hi'r un mor wir i ni fod yn fwyfwy gofalus yn ein tybiaethau cynllunio ynghylch dichonolrwydd technegol ac ariannol, y naill a'r llall.

Mae'n braf nodi bod yr Adroddiad yn tynnu sylw at rai o'r pethau cadarnhaol a wnaethom i reoli'r rhaglenni gwaith mawr hyn yn well; tynnir sylw'n benodol at ein

strategaethau rheoli risg. Mae Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi glynu wrth arfer gorau ac, mewn rhai achosion, mae hi wedi pennu arfer gorau, yng nghyswllt caffael ar gyfer ei phrosiectau trafndiaeth mawr. Mae'r adroddiad yn tynnu sylw at y rheolaeth glos a wnaed gan Lywodraeth Cynulliad Cymru.

Rhaglenni Grant Trafnidiaeth

Mae'r Rhaglen Grant Trafnidiaeth wedi dioddef mwy o gostau cynyddol. Yn y gorffennol, bu hyn oherwydd llai o reolaeth o'r brig i lawr o du Llywodraeth Cynulliad Cymru. Nid oedd gennym unrhyw wybodaeth fanwl ynglŷn â'r prosiectau, ac yr oeddem yn dibynnu ar wybodaeth awdurdodau lleol o'r cynlluniau, gan dderbyn ffigyrau fel y'u cyflwynwyd ar y cyfnod cynnar hwnnw. Mewn rhai achosion, roedd awdurdodau lleol, yn anffodus, yn tanamcan costau cyn i'r prosiectau gael eu derbyn ar y Rhaglen. Roedd hyn wedyn yn cael ei waethygu gan y ffactorau a amlinellwyd uchod.

Mae'r dull gweithredu y mae Llywodraeth Cynulliad Cymru yn ei fabwysiadu i ddelio â chynlluniau awdurdodau lleol wedi newid, fel cydnabyddiaeth o'r ffaith nad oedd y dull gweithredu hwn yn briodol mwyach. Dros y ddwy flynedd diwethaf, mae Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi tynhau ei dulliau rheoli a phrosesau eraill yn sylweddol er mwyn sicrhau bod rheoliadau proses mwy llym ar waith, bod risg yn cael ei reoli'n briodol a bod trefniadau cofnodi yn fwy cadarn. Yr ydym yn parhau i weithio mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol er mwyn sicrhau mwy o welliannau.

Mae'r adroddiad yn cydnabod yn glir i ni fod yn rhagweithiol o ran tynhau'r rheolaeth dros gostau ar y Rhaglen Grant Trafnidiaeth. Mae'r Adroddiad yn cydnabod y bydd y broses hon yn parhau wrth gyflawni'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol newydd. Mae canllaw cyflawni'n cael ei ddarparu ar gyfer y Consortia Rhanbarthol. Aethpwyd i'r afael y llynedd â nifer o'r materion y mae'r adroddiad yn eu codi, a hynny yn y canllaw gwreiddiol a roddwyd i'r Consortia Rhanbarthol.

Mae potensial costau cynyddol sy'n gysylltiedig â chynlluniau Grant Trafnidiaeth 2009-10 wedi'i leihau, yn dilyn adolygu telerau'r grant. I ateb y cwestiwn ynglŷn â sut y bydd y drefn gadarnach hon yn cael ei rhoi ar waith, rhaid i bob achos gael ei farnu yn ôl ei deilyngdod, ond byddwn yn ceisio capio ein cyfraniad ariannol ni, lle bo hynny'n briodol, fel y gwnaethom gyda Ffordd Osgoi Church Village.

Symud Ymlaen

Yr ydym wedi sefydlu rheoliadau mwy cadarn ac mae hyn wedi gwneud ein prosesau'n fwy manwl gywir. Mae'r rhain wedi dechrau mynd i'r afael â nifer o'r materion a godir yn yr Adroddiad. Yr ydym yn derbyn bod yna le i wella yn nifer o'r meysydd a nodwyd, ac yr ydym yn gweithio tuag at hyn.

Ar hyn o bryd, yr ydym yn adolygu strwythur ein systemau rheoli gwybodaeth a pherfformiad er mwyn sicrhau gwell rheolaeth dros y rhaglenni cyflawni hyn. Yr ydym yn parhau i ddefnyddio ac ehangu'r prosesau Adolygu Gateway a Chyfnod Allweddol gyda phob prosiect mawr. Yr ydym yn derbyn bod angen i ni weithio'n fwy clos â phartion eraill sy'n ymwneud â datblygu seilwaith, megis cyfleustodau.

O ganlyniad i Adnewyddu'r Economi: cyfeiriad newydd, mae'r Adran dros yr Amgylchedd a Thwristiaeth wedi'i had-drefnu er mwyn sicrhau bod datblygu economaidd yn cael ei sicrhau mewn ffordd newydd. Er nad yw'r Is-adran Trafnidiaeth wedi dioddef yn sylweddol yn sgil yr ailstrwythuro ei hun, fe'i dygwyd ynghyd â thimau seilwaith eraill i ffurfio'r Grŵp Seilwaith. Creodd hyn adran o arbenigwyr sy'n gallu datblygu a chyflawni prosiectau seilwaith mawr, gan sicrhau bod y cynlluniau hyn yn cael eu gweithredu mewn ffordd fwy cydlynol a than well rheolaeth. Bydd hyn yn caniatáu i ni ystyried sut y gellir gwneud y defnydd gorau o'r arbenigedd sydd ar gael i ni er mwyn gwella ein ffordd o reoli cynllun a chyflawniad prosiectau mawr, a sut y byddwn yn cefnogi ein partneriaid i wneud hyn hefyd.

JAMES PRICE

Acting Director General
Department for the Economy & Transport
Welsh Assembly Government

Cyfarwyddwr Cyffredinol Dros Dro
Adran yr Economi a Thrafnidiaeth
Llywodraeth Cynulliad Cymru