

24 Heol y Gadeirlan / Cathedral Road
Caerdydd / Cardiff CF11 9LJ
Ffôn / Tel: 029 20 320500
Ebost / Email: info@wao.gov.uk
www.wao.gov.uk

Mr Darren Millar AC
Cadeirydd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
Caerdydd CF99 1NA

Dyddiad: 26 Chwefror 2015
Ein cyf: HVT/2268/fgb
Tudalen: 1 o 4

Annwyl Darren

Buddsoddi Mewn Priffyrdd a Chefnffyrdd

Mae tîm clericio'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus wedi fy ngwahodd i roi sylwadau ar y deunydd a gyflwynwyd gan Lywodraeth Cymru ar 13 Chwefror 2015 mewn perthynas ag ymchwiliad y Pwyllgor i werth am arian buddsoddi mewn priffyrdd a chefnffyrdd. Mae staff Swyddfa Archwilio Cymru wedi adolygu'r wybodaeth a roddwyd gan Lywodraeth Cymru, er nad ydynt wedi cael cyfle i'w thrafod yn fanwl â swyddogion Llywodraeth Cymru.

Mae'r wybodaeth a roddwyd gan Lywodraeth Cymru yn cynnwys ymateb i'r argymhellion yn fy adroddiad, *Prosiectau Trafnidiaeth Mawr*, a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2011. Rwyf wedi atodi i'r llythyr hwn rai sylwadau ar ymateb Llywodraeth Cymru i'm hargymhellion sy'n nodi nifer o feysydd lle y gallai'r Pwyllgor ofyn am wybodaeth fanylach ac eglurhad yn ystod ei ymchwiliad.

Nododd fy adroddiad fod prosiectau ffyrdd a rheilffyrdd mawr a gwblhawyd yn ystod y cyfnod rhwng 2004 a 2010 wedi costio llawer mwy ac wedi cymryd mwy o amser i'w cwblhau na'r disgwyl. Fodd bynnag, cydnabu fy adroddiad fod Llywodraeth Cymru, dros amser, wedi cymryd camau i atgyfnerthu'r trefniadau rheoli ar gyfer y cynlluniau o dan ei rheolaeth uniongyrchol ac i arfer mwy o reolaeth dros brosiectau a reolir gan awdurdodau lleol yr oedd yn eu hariannu drwy'r Grant Trafnidiaeth (sydd wedi dod i ben ers hynny). Nododd fy adroddiad y gall y prosiectau trafndiaeth mawr hyn fod yn weithredol am dros 20 mlynedd o'r syniad cychwynol hyd at eu cwblhau.

Mae Llywodraeth Cymru wedi darparu dadansoddiad o gostau amcangyfrifedig a chostau alldro ar gyfer prosiectau cefnffyrdd a gwblhawyd ers dechrau 2011, yn ogystal â ffigur cost alldro wedi'i ddiweddarau ar gyfer y gwaith o ledu'r M4. Mae'r ffigurau hyn, sy'n canolbwyntio'n benodol ar y cynnydd mewn costau o gyfnod allweddol chwech (dyfarnu contract adeiladu) i'r alldro terfynol, yn awgrymu y bu rhywfaint o welliant o ran perfformiad. Yn fy adroddiad, a gyhoeddwyd yn 2011, nodwyd y bu cynnydd o 15 y cant mewn costau rhwng y cyfnodau hyn ar gyfer naw prosiect cefnffordd a gwblhawyd yn flaenorol. Roedd y dadansoddiad a wnaed ar yr adeg honno yn tybio y byddai'r gwaith o ledu'r M4 yn cael ei gyflawni am yr un gost ag yr amcangyfrifwyd ar gam allweddol chwech, yn hytrach na'r gost is a nodir nawr gan Lywodraeth Cymru. Fodd bynnag, hyd

yn oed pe bai'r ffigur diwygiedig wedi'i ddefnyddio, byddwn wedi nodi cynnydd o 14 y cant yng nghyfanswm y costau rhwng y cyfnodau hyn ar gyfer y naw prosiect a archwiliwyd.

Yn fy adroddiad, nodwyd bod trefniadau caffael Llywodraeth Cymru mewn perthynas â phrosiectau cefnffyrdd wedi esblygu yn unol ag arfer cyffredin, gan symud tuag at Gynnwys Contractwr ar Gam Cynnar fel y dewis ddull gweithredu ar gyfer contractau gwerth mwy na £18 miliwn. Dull partneriaeth o gontractio yw Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar, lle y caiff y contractwr adeiladu ei gyflogi cyn y cam dylunio manwl a chyn i brosesau statudol gael eu cwblhau, er mwyn helpu i gynllunio'r prosiect ac amcangyfrif ei gost. Mae'r papurau a roddwyd gan Lywodraeth Cymru yn cadarnhau bod y mwyafrif o brosiectau cefnffyrdd mawr wedi mabwysiadu'r math hwn o gontract. Gallai'r Pwyllgor ystyried ymhellach, ar y cyd â Llywodraeth Cymru, y graddau y cafodd y dull Cynnwys Contractwr ar Gam Cynnar ei ddefnyddio ar gyfer yr amrywiaeth o gynlluniau y rhoddwyd crynodeb ohonynt yn y ffigurau a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru. O ran canrannau, ymddengys fod costau rhai o'r cynlluniau sy'n werth llai wedi cynyddu llawer mwy ar ôl cyfnod allweddol chwech.

Nid wyf mewn sefyllfa i roi sylwadau ar y dystiolaeth a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru mewn perthynas â'r gwaith o gynnal a chadw cefnffyrdd. Roedd y materion hyn y tu hwnt i gylch gorchwyl yr adroddiad a gyhoeddwyd gennyf ym mis Ionawr 2011 ac nid yw staff Swyddfa Archwilio Cymru wedi cynnal archwiliad o'r maes hwn ers hynny. Fodd bynnag, deallaf y gall tîm clericio'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus fod wedi gofyn am ragor o wybodaeth gan Lywodraeth Cymru am ei hadolygiadau blaenorol o asiantaethau cefnffyrdd.

Gallai'r Pwyllgor hefyd gael budd o waith dadansoddi ychwanegol o wariant cyfalaf a referniw Llywodraeth Cymru, a'r gwariant cysylltiedig gan yr asiantaethau cefnffyrdd, gan gynnwys ffigurau ar gyfer 2013-14 a chynlluniau gwariant ar gyfer y dyfodol. Ar wahân i rai cyfeiriadau at y camau sy'n weddill o'r gwaith i wella'r A465, nid yw'r deunydd a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru yn rhoi sylwadau ar brosiectau mawr sy'n mynd rhagddynt. Er enghraifft, yn ogystal â'r enghraifft amlwg, sef y broses o ddatblygu cynlluniau ar gyfer ffordd liniaru'r M4, rwy'n ymwybodol o gynlluniau ar gyfer Ffordd Osgoi'r A487 rhwng Caernarfon a Bontnewydd. Mae'r cynllun hwnnw bellach wedi mynd y tu hwnt i'r cam dewis llwybr (cam allweddol tri). Yng nghanol 2014, roedd Llywodraeth Cymru yn amcangyfrif y byddai'r gost alldro ar gyfer y cynllun hwnnw yn £145 miliwn. Mae dau gynllun cefnffordd hefyd a ymddangosodd mewn rhestr o brosiectau a oedd yn cael eu paratoi pan ysgrifennais fy adroddiad yn 2011, nad ydynt, yn ôl yr hyn a ddeallaf, wedi'u datblygu ers hynny (A40 San Clêr i Hwlfordd [b] Llanddewi Felffre - Penblewin; a'r A483 Ffordd Osgoi Ddwyreiniol Llandeilo). Felly, byddai rhyw arwydd o'r blaenoriaethau byrdymor ar gyfer gwariant yng nghyd-destun y gyllideb a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru yn ddefnyddiol a gallai'r Pwyllgor ystyried ymhellach, ar y cyd â Llywodraeth Cymru, sut mae'n blaenoriaethu ei gwariant.

Byddwn yn nodi bod deunydd Llywodraeth Cymru yn datgan y cafodd y cofnodion ariannol sy'n ymwneud â'r data y mae Llywodraeth Cymru wedi'u darparu ar gyfer 2011-12 a 2012-13, ar gyfer gwariant cyfalaf a gwariant refeniw, eu harchwilio gan Swyddfa Archwilio Cymru ar ran Llywodraeth Cymru. Mae hwn yn ddatganiad camarweiniol. Er i ddatganiadau ariannol cyffredinol Llywodraeth Cymru gael eu harchwilio gan staff Swyddfa Archwilio Cymru ar fy rhan, er mwyn ategu fy nhystysgrif archwilio statudol, nid yw'r ffigurau penodol a ddyfynnwyd gan Lywodraeth Cymru yn amlwg yn y datganiadau ariannol, ac nid yw fy nhîm archwilio ariannol wedi adolygu manylion gwariant refeniw a gwariant cyfalaf Llywodraeth Cymru ar briffyrdd a chefnffyrdd.

O ran materion eraill, mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi rhywfaint o wybodaeth am gontract Menter Cyllid Preifat yr A55 ac wedi nodi i'r Swyddfa Archwilio Genedlaethol gynnal ymchwiliad ar ôl i'r ffordd gael ei hadeiladu, gan gyflwyno adroddiad arno ym mis Chwefror 2005. Nid oedd y gwaith a wnaed gan Swyddfa Archwilio Genedlaethol Cymru bryd hynny, ar ran Archwilydd Cyffredinol Cymru ar y pryd (Syr John Bourn), yn gyfystyr ag archwiliad gwerth am arian llawn. Cafodd y gwaith hwn ei wneud mewn ymateb i bryderon a godwyd mewn gohebiaeth gan y cyn-Aelod Cynulliad Jenny Randerson, a'i throsglwyddo i'r Archwilydd Cyffredinol drwy Bwyllgor Archwilio'r Cynulliad Cenedlaethol ar y pryd. Yn seiliedig ar y dystiolaeth a adolygwyd ar yr adeg honno, daeth yr Archwilydd Cyffredinol i'r casgliad canlynol yn ei ymateb:

- Roedd manteision ac anfanteision ynghlwm wrth fabwysiadu Menter Cyllid Preifat.
- Roedd strwythur y contract yn rhesymol ac yn adlewyrchu arfer gorau'r diwydiant ar yr adeg gaffael.
- Roedd y dull talu yn cynnwys rhai mesurau diogelwch i gyfyngu ar amlygiad Llywodraeth Cymru i amrywiadau mewn cost, er nad oedd addasiad 'perfformiad ym maes diogelwch' - un o fân elfennau'r contract - yn cynnig gwerth da am arian gan ei fod yn cymharu diogelwch ar yr A55 â phriffyrdd prysurach mewn manau eraill yng Nghymru.
- Yn ystod ei dair blynedd gyntaf, roedd costau'r contract wedi bod ychydig yn is na'r disgwyl. Yn ogystal, roedd Gwerth Presennol Net y contract yn sylweddol is na'r Cymharydd Sector Cyhoeddus, a awgrymodd fod ganddo'r potensial i gynnig gwerth da am arian pan gâi'r contract ei osod, ond roedd y sefyllfa wirioneddol yn dibynnu ar y graddau y câi risg ei throsglwyddo i'r partner sector preifat. Yn yr achos hwn, wynebodd y contractwr broblemau adeiladu sylweddol, a arweiniodd at gostau ychwanegol. Serch hynny, cafodd y ffordd ei hagog ynghynt o lawer na'r disgwyl.
- Parhaodd UK Highways i fod yn gyfrifol am gynnal y ffordd a'r mesurau lliniaru amgylcheddol cysylltiedig mewn ardal sensitif iawn, ac roedd rhwymedigaeth

gytundebol arno i gydymffurfio'n llawn â safonau Llywodraeth Cymru ar gynnal a chadw cefnffyrdd.

- Roedd swyddogion Llywodraeth Cymru wedi awgrymu y byddai prinder cyfalaf ar gyfer cynlluniau ffyrdd mawr yn golygu y byddai'r gwaith o adeiladu'r A55 ar draws Ynys Môn yn annhebygol, o leiaf ar ffurf un prosiect, heb Fenter Cyllid Preifat.

I gloi, gwnaethoch hefyd ysgrifennu ataf yn ddiweddar ynghylch prynu tir ac eiddo ar hyd llwybrau sy'n cael eu hystyried ar gyfer Ffordd Osgoi arfaethedig yr M4. Mae fy nhîm archwilio ariannol ar gyfer Llywodraeth Cymru wedi bod yn ymchwilio i'r mater hwn ac rwy'n bwriadu anfon ymateb ar wahân i chi ar y mater hwnnw cyn y sesiwn dystiolaeth rydych wedi'i threfnu â Llywodraeth Cymru ar 24 Mawrth 2015, er bod angen i ni gadarnhau rhai manylion ffeithiol â Llywodraeth Cymru o hyd.

Yn olaf, rwy'n ymwybodol eich bod wedi derbyn gohebiaeth ynghylch materion diogelwch a gwaith cysylltiedig ar gyffordd yr A470/A494 ger Dolgellau. Codwyd yr un mater â mi, ac rwy'n ymwybodol bod pryderon cysylltiedig wedi'u codi gyda'r Pwyllgor Deisebau hefyd. Bydd staff Swyddfa Archwilio Cymru yn mynd ati i drafod y cefndir â swyddogion Llywodraeth Cymru. Fodd bynnag, yn y lle cyntaf, rwy'n aros i ystyried y graddau y mae ymchwiliad y Pwyllgor yn mynd i'r afael â'r pryderon penodol neu ehangach a godwyd yn yr ohebiaeth cyn penderfynu ar gwmpas a rhinweddau unrhyw waith craffu ac archwilio pellach.

Yn gywir



HUW VAUGHAN THOMAS
ARCHWILYDD CYFFREDINOL CYMRU

Amg: **Atodiad:** Ymateb Llywodraeth Cymru i'r argymhellion yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol, **Prosiectau Trefnidiaeth Mawr**, a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2011

**YMATEB LLYWODRAETH CYMRU I'R ARGYMHELLION YN ADRODDIAD YR ARCHWILYDD CYFFREDINOL,
PROSIECTAU TRAFNIDIAETH MAWR, A GYHOEDDWDYD YM MIS IONAWR 2011**

ARGYMHELLIAD	DIWEDDARIAD LLYWODRAETH CYMRU - CHWEFROR 2015	SWYDDFA ARCHWILIO CYMRU SYLWADAU TÎM YR ASTUDIAETH
<p><u>Systemau gwybodaeth a dadansoddiad o berfformiad prosiectau</u></p> <p><i>Argymhelliad 1</i></p> <p>Argymhellwn y dylai Llywodraeth y Cynulliad sicrhau bod y system [gwybodaeth reoli] newydd yn gallu:</p> <p>a) cofnodi gwybodaeth a fydd yn olrhain perfformiad pob un o'r prosiectau trafnidiaeth mawr ar gamau cyflawni allweddol;</p> <p>b) cynnwys y wybodaeth sydd ei hangen i hwyluso meincnodi perfformiad prosiect yn erbyn prosiectau mewn rhannau eraill o'r DU;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Caiff y gwaith o gyflawni pob prosiect ffordd mawr ei olrhain drwy Broses Cyflawni Camau Allweddol. Mae datblygiad prosiectau yn destun adolygiad o'r Achos Busnes er mwyn sicrhau bod y polisi yn addas o hyd ac asesiad gwerth am arian, ac mae angen i'r Gweinidog ei gymeradwyo. • Caiff gwybodaeth sy'n olrhain perfformiad prosiectau ffyrdd mawr ei chofnodi ar gyfres o daenlenni, a chaiff prosiectau unigol eu cyfuno er mwyn goruchwyllo'r gwaith o gyflawni'r rhaglen ffyrdd. Mae'r gyfres hon o daenlenni yn destun adolygiad er mwyn lleihau cymhlethdod a sicrhau bod gwybodaeth reoli yn gywir. Mae System Wybodaeth Ffyrdd Integredig bellach ar waith, a byddwn yn ystyried ffyrdd o integreiddio â'r system hon. 	<p>Roedd yr argymhelliad hwn yn seiliedig ar gydnabyddiaeth gan Lywodraeth Cymru ei hun nad oedd ganddi system wybodaeth ddigonol ar waith i gefnogi'r gwaith o gasglu a dadansoddi data ar berfformiad prosiectau cefnffyrdd mawr.</p> <p>Er ei bod yn werth cadarnhau hynny gyda Llywodraeth Cymru, deallwn, o'r ymholiadau a wnaed gennym yn ystod ein hastudiaeth gyfredol ar wasanaethau rheilffyrdd, fod Llywodraeth Cymru wedi bwriadu caffael system rheoli gwybodaeth newydd a fyddai'n cael ei defnyddio ar y cyd â'i system rheoli ariannol. Fodd bynnag, golygai newid yn system rheoli ariannol Llywodraeth Cymru nad oedd hyn yn bosibl mwyach.</p> <p>Ymddengys fod y cyfeiriad yn ymateb Llywodraeth Cymru at gyfres o daenlenni yn adlewyrchu'r sefyllfa a ddisgrifir yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol</p>

c) cofnodi'r holl newidiadau yng nghostau'r prosiect ar bob cam o gylch oes y prosiect, gan gynnwys newidiadau mewn costau tir;
a

ch) hwyluso'r gwaith o ddadansoddi a rhannu'r rhesymau dros unrhyw gynnydd mewn costau ac achosion o oedi ar brosiectau unigol ar draws rhaglenni trafndiaeth Llywodraeth y Cynulliad bob blwyddyn.

- Caiff prosiectau eu meincnodi yn erbyn data ar gyfer y diwydiant cyfan pan gaiff cyllidebau eu hadolygu ar ddiwedd camau allweddol. Mae'r trefniadau caffael ar gyfer pob prosiect trafndiaeth yn destun proses dendro gystadleuol sy'n cydymffurfio â gofynion yr UE.

(paragraffau 2.20-2.21). Byddai'n werth i'r Pwyllgor ystyried ymhellach, ar y cyd â Llywodraeth Cymru, faterion sy'n ymwneud â'i systemau gwybodaeth reoli a'r posibilrwydd o'u hintegreiddio â system IRIS sydd wedi'i datblygu i gefnogi'r gwaith o gynnal a chadw'r rhwydwaith.

Cafodd y broses camau allweddol y mae Llywodraeth Cymru wedi cyfeirio ati ei hamlinellu yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol. Nid ydym yn ymwybodol o unrhyw newidiadau sylweddol i'r broses ers 2011, ond efallai yr hoffai'r Pwyllgor gadarnhau hyn yn ystod ei sesiynau tystiolaeth.

Rheoli prosiectau a chontractau

Argymhelliad 2

Argymhellwn y dylai Llywodraeth y Cynulliad gymryd camau er mwyn sicrhau:

a) bod adolygiadau porth yn cael eu cynnal fel mater o drefn ar gyfer pob prosiect mawr nawr ac yn y dyfodol;

- Mae Adolygiadau Porth (Adolygiadau Sicrwydd) yn elfen orfodol o'r broses camau allweddol ac fe'u cynhelir ar gamau hanfodol o gylch oes y prosiect ar gyfer pob prosiect mawr, yn unol â phroses porth Swyddfa Masnach y Llywodraeth.
- Mae 15 o brosiectau trafndiaeth mawr wedi'u cwblhau ers 2006. Mae pump o'r cynlluniau hyn wedi'u cwblhau ers tua 18 mis neu lai. Mae gwaith Gwerthuso Prosiectau Ar Ôl Cychwyn (POPE) yn

Roedd yr argymhelliad hwn yn adlewyrchu ein canfyddiad, er i Lywodraeth Cymru gyflwyno adolygiadau Porth ar gyfer pob prosiect cefnffordd mawr a phob prosiect a ariennir gan Grant Trafndiaeth ar ddiwedd 2006, nad oedd yr adolygiadau wedi'u cynnal mewn ffordd gyson ac nad oedd y gofyniad i'w cynnal wedi'i gynnwys yng nghanllawiau a thelerau ac amodau'r Grant Trafndiaeth.

b) bod pob prosiect trafniadaeth mawr a gwblhawyd ers diwedd 2006 yn destun adolygiad gwireddu buddiannau; a

c) bod adolygiadau gwireddu buddiannau yn dechrau o fewn 12 i 18 mis i gwblhau'r prif waith adeiladu.

mynd rhagddo ar gyfer y pum cynllun hyn neu disgwylir iddo ddechrau'n fuan.

- O'r 10 cynllun sy'n weddill, mae asesiadau gwireddu buddiannau llawn wedi'u cwblhau neu'n mynd rhagddynt fel rhan o'r adolygiad Gwerthuso Prosiectau Ar Ôl Cychwyn. Yr unig eithriad i hyn yw Rhan 1 o'r A465, lle y byddai gwaith adeiladu cyfredol ar Rannau 2 a 3 gerllaw yn effeithio ar unrhyw ganlyniadau. Felly, caiff yr adolygiad hwn ei gwblhau unwaith y caiff y ddwy ran arall eu cwblhau.
- Mae cynnwys yr adolygiadau POPE a gynhelir yn seiliedig ar ganllawiau'r Asiantaeth Priffyrdd ac mae wrthi'n cael ei gynnwys yn y Canllawiau ar Weithdrefnau'r Adran Drafniadaeth.
- Caiff gwerthusiad o'r Buddiannau Economaidd Ehangach a'r effaith ar Themâu Trawsbynciol (Cydraddoldeb ac Amrywiaeth, Trechu Tlodi a Chynhwysiant Cymdeithasol) ei gwblhau ar brosiect Rhan 3 yr A465 unwaith y bydd ar agor i draffig (12 mis a 5 mlynedd ar ôl iddo gael ei gwblhau)

Mae ymateb Llywodraeth Cymru yn rhoi rhywfaint o sicrwydd ei bod wedi mynd i'r afael â'r mater hwn. Fodd bynnag, nid yw'n gwbl glir a yw'r cyfeiriad at adolygiadau gwireddu buddiannau ar gyfer 15 o brosiectau mawr a gwblhawyd ers 2006 yn cynnwys prosiectau a ariannwyd gan y Grant Trafniadaeth.

Dylai gwaith Gwerthuso Prosiectau Ar Ôl Cychwyn nid yn unig gynnwys gwerthusiad o fuddiannau ar ddiwedd prosiect ond, os yw Llywodraeth Cymru yn gwneud defnydd llawn a chyson o'r broses Porth, dylai pob adolygiad ar bob cam allweddol o'r prosiect roi sicrwydd ynghylch p'un a yw'r prosiect ar y trywydd iawn i gyflawni'r buddiannau a nodwyd. Mae a wnelo adolygiad Porth 5 â ph'un a yw buddiannau'r prosiect wedi'u gwireddu a sut y gellir eu cynnal, eu monitro a'u perchenogi unwaith y bydd y prosiect wedi troi'n fusnes fel arfer. Byddai'n ymddangos, ar yr olwg gyntaf, fod yr adolygiad Gwerthuso Prosiect Ar Ôl Cychwyn yn cyfateb i adolygiad Porth 5.

- Rydym hefyd wedi cyflwyno 'Offeryn Mesur Budd i'r Gymuned' a luniwyd yn unol â'r canllawiau 'Sicrhau'r Gwerth Gorau am Arian Cymru - 2014'. Mae'n ofyniad i'r offeryn hwn gael ei gynnwys ym mhob un o'n cynlluniau er mwyn olrhain y cyfraniad uniongyrchol y maent yn ei wneud i'r economi leol a chenedlaethol yn ystod y broses gyflawni. Caiff y wybodaeth hon ei chofnodi bob chwarter.
- Yn ogystal, o ran cynlluniau deuoli'r A465, rydym yn gweithio gydag Ysgol Fusnes Caerdydd i gynhyrchu dangosfwrdd economaidd-gymdeithasol o wybodaeth sy'n mesur effeithiau anuniongyrchol y gwariant ar y prosiect yn ystod y broses gyflawni ar yr economi leol ac economi Cymru. Bydd y contractwyr sy'n gysylltiedig â'r cynlluniau hyn yn darparu'r wybodaeth berthnasol a bwriedir i'r gwaith hwn:
 - Hwyluso'r gwaith o nodi'r etifeddiaeth tymor hwy i economi Blaenau'r Cymoedd.

Byddai'n werth i'r Pwyllgor ystyried, ar y cyd â swyddogion Llywodraeth Cymru, y graddau y mae'r dystiolaeth sy'n deillio o'i waith gwerthuso ôl-brosiect, yn dangos bod y buddiannau a ragwelwyd o brosiectau yn cael eu gwireddu. Gallai'r Pwyllgor hefyd ystyried sut y caiff y dystiolaeth hon ei rhannu â rhanddeiliaid perthnasol, yn benodol awdurdodau lleol.

- Dangos sut mae elfennau adeiladu'r prosiectau yn arwain at fuddiannau economaidd-gymdeithasol mewn ardaloedd awdurdod lleol cyfagos, gan amlygu'n benodol yr effeithiau economaidd sy'n gysylltiedig â phrynu'n lleol, a gwario cyflog yn yr ardal.
- Mapio'r gwaith o ddatblygu sgiliau a hyfforddiant yn lleol fel rhan o'r prosiectau adeiladu ffyrdd
- Ystyried sut mae'r contractwyr rheoli yn gweithio gyda'r gymuned leol drwy'r broses adeiladu, a nodi sut mae arfer gorau yn bwydo i mewn i ganlyniadau cymdeithasol ac economaidd mwy meddal.

Argymhelliad 3

Argymhellwn y dylai Llywodraeth y Cynulliad annog y defnydd o gyfres gyffredin o ddangosyddion perfformiad allweddol ar gyfer pob prosiect trafniadaeth mawr yng Nghymru a, thrwy wneud hynny:

a) sicrhau bod contractwyr yn glir ynghylch y ffordd y mae'r system dangosyddion perfformiad allweddol yn canmol prosiectau a gyflawnir yn gynt na'r disgwyl neu am lai o arian na'r disgwyl, ac yn sicrhau, ar yr un pryd, na chaiff ansawdd ei gyfaddawdu.

b) ar gyfer prosiectau o dan ei rheolaeth uniongyrchol, sicrhau ansawdd sgorau'r dangosyddion perfformiad a roddir gan y rheolwr prosiect annibynnol (asiant y cyflogwr); a

- Mae cyfres gyffredin o DPAAu wedi'i chynnal drwy gyfrwng plattform allrwyd ar brosiectau ffyrdd mawr Llywodraeth Cymru ers nifer o flynyddoedd, er mwyn monitro perfformiad a dylanwadu ar drefniadau caffael. Mae'r system hon wedi'i hadolygu er mwyn lleihau cymhlethdod a gwella tryloywder.
- O ganlyniad, mae system Dangosyddion Perfformiad Allweddol (DPA) newydd, sy'n cynnwys cyfres o DPAAu safonol sy'n seiliedig ar dystiolaeth, wedi'i datblygu er mwyn monitro ac olrhain perfformiad ymgynghorwyr a chontractwyr yn ystod cynlluniau. Mae'r system hon wrthi'n cael ei threialu ar gynlluniau deuoli'r A465, a chaiff ei defnyddio ar gyfer pob un o brosiectau ffyrdd mawr Llywodraeth Cymru yn y dyfodol.
- Mae'r DPAAu wedi'u datblygu gyda mewnbwn gan gontractwyr ac ymgynghorwyr a thrwy ymchwilio i'r metrigau a ddefnyddir gan Adeiladu Arbenigrwydd yng Nghymru, yr Asiantaeth Priffyrdd, CEEQUAL, y Cynllun Adeiladwyr Ystyriol a DPAAu

Yn ôl adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol, mae dangosyddion perfformiad allweddol Llywodraeth Cymru wedi'u cynllunio i gymell contractwyr i berfformio'n dda. Maent yn asesu perfformiad ac yna'n llywio'r broses dendro ar gyfer prosiectau yn y dyfodol. Fodd bynnag, nid oedd y modd y defnyddir y dangosyddion perfformiad allweddol hyn wedi'u datblygu'n llawn ac roedd barn gymysg ynghylch eu gwerth. Awgryma ymateb diweddaraf Llywodraeth Cymru fod y system wedi bod yn destun adolygiad pellach, a bod dull gweithredu newydd wrthi'n cael ei dreialu.

Roedd y system dangosyddion perfformiad allweddol a ddefnyddiwyd ar adeg ein hadroddiad blaenorol yn canolbwyntio ar gost ac amser, ansawdd a materion yn ymwneud â rheoli prosiect/cydberthnasau. Yn gyffredinol, byddai'r canlyniadau'n cyfrannu at 30 y cant o farc cyn cymhwyso contractwr ar gyfer ymarferion caffael yn y dyfodol.

c) rhannu a dadansoddi gwybodaeth am berfformiad contractwyr er mwyn helpu i nodi meysydd cyffredin o danberfformiad a mynd i'r afael â hwy.

meddal eraill Llywodraeth Cymru.

- Cynhelir yr asesiad o DPAAu bob chwarter mewn cyfarfodydd rhwng Asiant y Cyflogwr a'r Contractwr.
- Caiff data DPA eu hystyried o hyd fel rhan o'r broses o ddewis cyflenwyr ar gyfer prosiectau yn y dyfodol.
- Disgwylir i'r system DPA newydd gael ei chyflwyno i Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil (CECA) Cymru a'r Gymdeithas Peirianwyr Ymgynghorol (ACE).

Yn sgil ymateb Llywodraeth Cymru, efallai yr hoffai'r Pwyllgor ystyried sut mae'r system newydd yn wahanol i'r system a oedd ar waith ar adeg adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol. Gallai'r Pwyllgor hefyd gadarnhau sut, yn benodol, y mae Llywodraeth Cymru yn mynd i'r afael â'r argymhellion yn adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol drwy'r system newydd, er enghraifft sut mae'n sicrhau ansawdd y broses.

Argymhelliad 4

Argymhellwn fod Llywodraeth y Cynulliad yn datblygu ac yn darparu canllawiau manwl i awdurdodau lleol sy'n nodi ei disgwyliadau ac arfer da cyffredinol wrth gynllunio a chyflawni prosiectau trafndiaeth mawr. Ymhlith y materion penodol a nodwyd gan ein harchwiliad ac y gellid mynd i'r afael â hwy mewn unrhyw ganllawiau newydd mae'r

- Heblaw am gynlluniau ffyrdd etifeddol lle y mae materion tir heb eu datrys, ni chaiff unrhyw brosiectau trafndiaeth awdurdod lleol mawr pellach eu hariannu drwy broses Grant Trafndiaeth Llywodraeth Cymru.
- O ystyried bod y rhaglen a ariennir gan y Grant Trafndiaeth wedi dod i ben, nid oes unrhyw ganllawiau newydd wedi'u cyhoeddi ar gyfer awdurdodau lleol mewn perthynas â phrosiectau trafndiaeth mawr.

Lluniwyd yr argymhelliad hwn ar y sail nad oedd Llywodraeth Cymru wedi darparu unrhyw ganllawiau manwl ar gyfer awdurdodau lleol ar sut y dylent reoli camau allweddol prosiectau trafndiaeth mawr. Ni welsom unrhyw reswm pam y dylai'r arferion craidd sy'n ategu'r broses o gyflawni prosiectau trafndiaeth mawr a reolir gan awdurdodau lleol yn llwyddiannus fod yn wahanol i'r rhai a reolir gan Lywodraeth Cymru.

canlynol:

a) y defnydd o fynegeion chwyddiant priodol, mynegeion costau deunyddiau adeiladu a'r rhagduedd i fod yn optimistaidd wrth amcangyfrif costau prosiect;

b) y defnydd o gofrestrau risg prosiect, annog y cyflogwr sector cyhoeddus a'r contractwr adeiladu i gytuno ar gofrestr risg ar y cyd a'i chynnal;

c) cyngor ar y defnydd o wahanol fathau o fodelau cytundebol;

ch) y defnydd o ddangosyddion perfformiad allweddol;

d) disgwyliadau o ran trefniadau rheoli prosiect lleol; a

dd) y cysylltiad rhwng cwmpas y prosesau a nodir yn yr Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru

- Dysgu o'r modd rydym yn rheoli cynlluniau cefnffyrdd er mwyn trosglwyddo cynlluniau grant drwy bennu peiriannydd prosiect ar gyfer pob un o brosiectau ffyrdd mawr awdurdodau lleol i'w cynghori ar y broses o reoli a chyflawni'r prosiect yn ogystal â goruchwyllo rheolaeth ariannol.
- Roedd Canllawiau Manwl ar Gynllun Cyflawni Grant y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol yn nodi ein disgwyliadau mewn perthynas â rheoli risg, a rheoli prosiectau.
- Mae'r Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru yn cael ei adolygu fel bod modd ei gymhwyso'n briodol nid yn unig at gynlluniau mawr ond hefyd at becynnau o gynlluniau bach a phrosiectau bach.

Er ein bod yn derbyn na chaiff unrhyw brosiectau trafndiaeth llywodraeth leol eu hariannu drwy'r broses Grant Trafnidiaeth mwyach, dylai rhai o'r egwyddorion sy'n ymwneud â phrosiectau mawr fod yn gymwys i brosiectau llai o faint o hyd.

Deallwn, er bod awdurdodau lleol yn cael eu hannog i fod yn greadigol wrth geisio cyllid ychwanegol i gefnogi'r gwariant ar drafndiaeth, y gallai cyllid Llywodraeth Cymru gael ei roi i gynlluniau awdurdodau lleol yn y dyfodol lle y cânt eu nodi a'u blaenoriaethu yn y cynllun trafndiaeth leol a gymeradwywyd. Gallai hyn gynnwys prosiectau mwy o faint ac, ar y sail honno, ystyriwn fod ein hargymhelliad yn gymwys o hyd.

Felly, efallai yr hoffai'r Pwyllgor egluro agweddau ar ymateb Llywodraeth Cymru i'r argymhelliad hwn, er nad yw cwmpas yr ymchwiliad yn cynnwys prosiectau a reolir gan awdurdodau lleol.

a'r canllawiau ar adolygiadau porth.

Gweithio gyda chwmnïau cyfleustodau

Argymhelliad 5

Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn ymgysylltu â llywodraeth leol a'r cwmnïau cyfleustodau er mwyn datblygu egwyddorion y cytunir arnynt yn glir o ran sut y dylent gydweithio drwy gydol oes prosiectau trafndiaeth mawr. Ymhlith yr opsiynau y gallai Llywodraeth Cymru eu hystyried mae'r canlynol:

a) datblygu memorandwm cyd-ddealltwriaeth mwy ffurfiol â chwmnïau cyfleustodau, er enghraifft, i gynnwys darpariaeth ar gyfer cyflwyno adroddiadau misol rheolaidd ar gostau ac amserlenni

- Rydym yn aelod o Bwyllgor Awdurdodau Priffyrdd a Chyfleustodau Cymru a, thrwy'r Pwyllgor hwnnw, rydym yn datblygu Strategaeth Gwaith Stryd. Bydd y Strategaeth Gwaith Stryd yn nodi dull y cytunir arno o fynd i'r afael ag amrywiaeth o faterion gan gynnwys rheoli gwaith cwmnïau cyfleustodau yn effeithiol. Ar ffurf ddrafft y mae'r Strategaeth ar hyn o bryd a chynhelir ymgynghoriad arni yn ystod Gwanwyn 2015, cyn iddi gael ei chymeradwyo gan y Gweinidog. Gwelwyd gwaith cydgysylltu hefyd gydag Asiantau Cefnffyrdd yn mynychu cyfarfodydd Cydgysylltu HAUC rhanbarthol.
- Rydym wedi diwygio ein dogfennau contract safonol er mwyn trosglwyddo'r risg sy'n ymwneud â pherfformiad yr ymgymwr statudol i'r contractwr gan mai ef sydd yn y sefyllfa orau i reoli'r risg honno.

Gwnaethom yr argymhelliad hwn ar ôl dod i'r casgliad bod cydberthnasau â chwmnïau cyfleustodau yn aml yn broblematig ac yn arwain at oedi o ran y gwaith adeiladu a chynnydd mewn costau.

Nid oedd ein hargymhelliad yn rhagnodi'r ffordd orau o ddatrys y materion hyn ond, yn hytrach, roedd yn annog Llywodraeth Cymru i ystyried amrywiaeth o opsiynau. Er bod Llywodraeth Cymru wedi gwneud rhywfaint o gynnydd o ran datblygu 'Strategaeth gwaith stryd' a diwygio dogfennau contract safonol, ymddengys, o'r dystiolaeth a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru, fod materion yn ymwneud â chyfleustodau yn dal i fod yn rhan o'r rheswm dros rai o'r achosion pennaf o oedi neu orwario ar rai cynlluniau cefnffyrdd a gwblhawyd yn ddiweddar.

Efallai yr hoffai'r Pwyllgor hefyd gadarnhau y bydd y Strategaeth Gwaith Stryd yn

ARGYMHELLIAD

DIWEDDARIAD LLYWODRAETH CYMRU - CHWEFROR 2015

SWYDDFA ARCHWILIO CYMRU SYLWADAU TÎM YR ASTUDIAETH

gwirioneddol cwmnïau cyfleustodau a'r costau a'r amserlenni a ragwelir yn ystod y cam adeiladu;

b) gweithio gydag Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU i ddiweddarau'r canllaw arfer da presennol ar reoli gwaith stryd er mwyn cyfeirio'n fwy penodol at gyflawni prosiectau trafnidiaeth mawr;

c) p'un a oes cwmpas, yn enwedig o fewn dull gweithredu Cynnwys Contractwyr ar Gam Cynnar, i'r contractwr adeiladu ymgymryd â mwy o waith paratoi ar ran cwmnïau cyfleustodau; a

ch) os oes angen, y cwmpas ar gyfer newid deddfwriaeth ategol (Deddf Ffyrdd Newydd a Gwaith Stryd 1991 a Rheoliadau Gwaith Stryd - Rhannu Costau Gwaith [Cymru] 2005) er mwyn rhoi mwy o gyfrifoldeb ar

- Rydym yn cymryd rhan mewn nifer o grwpiau arbenigol yn y DU, er enghraifft Grŵp Gweithredwyr Rhwydweithiau'r DU a Bwrdd Rheoli Rhwydweithiau'r DU, sy'n cynnig cyfle i rannu arfer da.

- Rydym yn annog ein contractwyr, lle y bo'n bosibl, i ymgymryd â'r elfennau sifil o waith dargyfeirio angenrheidiol ar ran cwmnïau cyfleustodau, ond ni allwn eu gorfodi i wneud hynny. Mae materion ynghylch pwy sy'n gyfrifol am y gwaith, y cwmni cyfleustodau neu'r contractwr ac, yn aml, mae'r ddau yn amharod i'r gwaith gael ei gwblhau yn y modd hwn.

- Nid ydym yn cynnig y dylid gwneud unrhyw newid deddfwriaethol ar hyn o bryd.

cwmpasu materion sy'n berthnasol i brosiectau trafnidiaeth mawr. Ar adeg ysgrifennu adroddiad yr Archwilydd Cyffredinol, roedd Llywodraeth Cymru eisoes wedi cydweithio â Llywodraeth y DU, yn 2007, i gynhyrchu canllaw arfer da ar reoli gwaith stryd a anelwyd at gyflogwyr prosiectau a chwmnïau cyfleustodau.

Fodd bynnag, nid oedd y canllaw hwn yn cyfeirio'n benodol at brosiectau mawr nac effaith sylweddol bosibl cyfathrebu gwael rhwng awdurdodau priffyrdd a chwmnïau cyfleustodau.

Pan ymddangosodd James Price gerbron y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus blaenorol ym mis Mawrth 2011, dywedodd fod Llywodraeth Cymru wedi dechrau ystyried sut y gallai atgyfnerthu'r gydberthynas â chwmnïau cyfleustodau. Nododd fod Llywodraeth Cymru yn ceisio sicrhau cytundeb lefel uchel ar lefel y DU gan fod hon yn broblem gyffredin ledled y DU. Nid yw'n glir o ymateb Llywodraeth Cymru a yw wedi sicrhau'r math o gytundeb dwyochrog ar ffordd ymlaen yr ymddengys iddo gael ei ragweld ar adeg ysgrifennu adroddiad yr

ARGYMHELLIAD

DIWEDDARIAD LLYWODRAETH CYMRU - CHWEFROR 2015

SWYDDFA ARCHWILIO CYMRU SYLWADAU TÎM YR ASTUDIAETH

gwmnïau cyfleustodau i gyflawni eu gwaith mewn ffordd sy'n gosteffeithiol ac yn amserol o safbwynt y cyflogwr sector cyhoeddus.

Archwilydd Cyffredinol.

Goruchwylio'r gwaith o gyflawni prosiectau a reolir gan awdurdodau lleol

Argymhelliad 6

Argymhellwn, tuag at ddiwedd 2011-12, y dylai Llywodraeth y Cynulliad gomisiynu adolygiad er mwyn sicrhau, ar gam cynnar, fod ei threfniadau ar gyfer goruchwylio'r gwaith o gyflawni cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol yn effeithiol.

- Mewn ymateb i'r Adroddiad, gwnaethpwyd gwaith a arweiniodd at gryfhau'r trefniadau goruchwylio ar gyfer cyflawni Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Cyflwynwyd Dangosyddion Perfformiad Allweddol er mwyn mesur perfformiad sy'n gysylltiedig â chyflawni Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol ac ysgogi gwelliannau. Cafodd y rhain eu hadolygu bob chwarter. Ers mis Ebrill 2014, mae cyllid i gefnogi gwelliannau ym maes trafndiaeth wedi'i gyfeirio drwy awdurdodau lleol. Mae'r prosesau a fabwysiadwyd gyda'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol wedi llywio'r prosesau rheoli a fabwysiadwyd ar gyfer y trefniant ariannu newydd. Rhoddodd ymarfer Archwilio Mewnol dilynol sicrwydd llawn o ran y prosesau grantiau.

Nodwn ymateb Llywodraeth Cymru. Ymddengys fod yr argymhelliad hwn wedi'i gyflawni a bod camau dilynol wedi rhagori ar yr argymhelliad.

Argymhelliad 7

Argymhellwn y dylai

- Mae pob un o'r cynlluniau ffyrdd mawr sy'n cael eu cyflawni drwy'r broses

Mae ymateb Llywodraeth Cymru yn cadarnhau bod adnoddau wedi'u neilltuo er mwyn helpu gyda'r rhaglen Grantiau

ARGYMHELLIAD

DIWEDDARIAD LLYWODRAETH CYMRU - CHWEFROR 2015

SWYDDFA ARCHWILIO CYMRU SYLWADAU TÎM YR ASTUDIAETH

Llywodraeth y Cynulliad ystyried a yw'r gallu a'r adnoddau technegol sydd ganddi yn cael eu defnyddio yn y ffordd orau i reoli prosiectau cefnffyrdd a goruchwyllo prosiectau a reolir gan awdurdodau lleol. Wrth wneud hynny, dylai Llywodraeth y Cynulliad ystyried y risgiau a'r buddiannau sy'n gysylltiedig â dirprwyo mwy o gyfrifoldeb am reoli prosiectau cefnffyrdd i asiant y cyflogwr.

Grantiau Trafnidiaeth bellach ar agor i draffig. Mae adnoddau wedi'u neilltuo er mwyn helpu awdurdodau lleol i reoli'r materion sy'n weddill sy'n deillio o'r gwelliannau hyn. Materion yn ymwneud â thir yw'r rhain yn bennaf. Nid yw'r rhaglen Grantiau Trafnidiaeth ar agor i geisiadau newydd mwyach.

Trafnidiaeth a etifeddwyd. Wrth neilltuo'r adnoddau hyn, nid yw'n glir a wnaeth Llywodraeth Cymru ddirprwyo mwy o gyfrifoldeb am y gwaith o reoli prosiectau cefnffyrdd i asiant y cyflogwr.

O ystyried effaith lleihau'r gweithlu ac ymadawiadau cynnar, efallai yr hoffai'r Pwyllgor ystyried, ar y cyd â Llywodraeth Cymru, a yw'n hyderus bod ganddi ddigon o allu ac adnoddau i reoli ei rhaglen cefnffyrdd a sut mae'n sicrhau cydbwysedd rhwng cyrchu adnoddau'n fewnol a defnyddio ymgynghorwyr allanol.

Nododd y dystiolaeth a gyflwynwyd gan Lywodraeth Cymru i'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus blaenorol ym mis Mawrth 2011 fanylion y gwaith o ad-drefnu Adran yr Economi a Thrafnidiaeth ar y pryd a'r broses o greu Grŵp Seilwaith. Nod y grŵp hwn oedd datblygu a chyflawni prosiectau seilwaith mawr, sicrhau dull mwy cydgysylltiedig a rheoli'r cynlluniau hyn yn well, ac ystyried sut y gall yr arbenigedd sydd gan Lywodraeth Cymru gael ei ddefnyddio yn y ffordd orau i gyflawni gwelliannau i'r ffordd y mae'n rheoli'r gwaith

o gynllunio a chyflawni prosiectau mawr a sut mae'n cefnogi ei phartneriaid i wneud hynny hefyd.

Efallai yr hoffai'r Pwyllgor ystyried a lwyddodd y Grŵp Seilwaith i gyflawni'r dyheadau hyn. Noda ymateb diweddaraf Llywodraeth Cymru mai is-adran cyflawni seilwaith yr Adran Drafndiaeth sy'n gyfrifol am y prosiectau hyn o hyd.