

# Cyflwr y Ffyrdd yng Nghymru

Hydref 2018



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, i gytuno ar drethi yng Nghymru, ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol: [www.cynulliad.cymru/SeneddESS](http://www.cynulliad.cymru/SeneddESS)

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

**Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau**  
**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
**Bae Caerdydd**  
**CF99 1NA**

Ffôn: **0300 200 6565**

E-bost: **SeneddESS@cynulliad.cymru**

Twitter: **@SeneddESS**

© **Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2018**

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 difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

# Cyflwr y Ffyrdd yng Nghymru

Hydref 2018



# Am y Pwyllgor

Sefydlwyd y Pwyllgor Economi, Seilwaith a Sgiliau ar 28 Mehefin i archwilio deddfwriaeth a dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif drwy graffu ar ei gwariant, ei gweinyddiaeth a'i pholisïau, yn cwmpasu'r meysydd a ganlyn (ond heb fod yn gyfyngedig iddynt): datblygu economaidd; trafniadaeth; seilwaith; cyflogaeth; sgiliau; a gwaith ymchwil a datblygu, gan gynnwys technoleg a gwyddoniaeth.

---

## Cadeirydd y Pwyllgor:



**Russell George AC**  
Ceidwadwyr Cymreig  
Sir Drefaldwyn

## Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



**Mohammad Asghar AC**  
Ceidwadwyr Cymreig  
Dwyrain De Cymru



**Hefin David AC**  
Llafur Cymru  
Caerffili



**Vikki Howells AC**  
Llafur Cymru  
Cwm Cynon



**Adam Price AC**  
Plaid Cymru  
Dwyrain Caerfyrddin a Dinefwr



**David J Rowlands AC**  
UKIP Cymru  
Dwyrain De Cymru



**Lee Waters AC**  
Llafur Cymru  
Llanelli



**Joyce Watson AC**  
Llafur Cymru  
Canolbarth a Gorllewin Cymru

---

Roedd yr Aelod a ganlyn hefyd yn aelod o'r Pwyllgor yn ystod yr ymchwiliad hwn:



**Mark Isherwood AC**  
Ceidwadwyr Cymreig  
Gogledd Cymru

# Cynnwys

<b>Rhagair y Cadeirydd</b> .....	<b>5</b>
<b>Argymhellion</b> .....	<b>7</b>
<b>Casgliadau</b> .....	<b>9</b>
<b>1. Y cefndir</b> .....	<b>12</b>
<b>2. Cynnal a Chadw</b> .....	<b>14</b>
2. 1. Cyflwr y ffyrdd .....	14
2. 2. Cyllid ar gyfer cynnal a chadw .....	18
2. 3. Cyllido aml-flwydd .....	22
2. 4. Dull rheoli asedau .....	23
2. 5. Tarfu gyn lleied â phosibl ar ddefnyddwyr ffyrdd .....	25
<b>3. Gwella</b> .....	<b>28</b>
3. 1. Cynllunio a chyflawni prosiectau mawr.....	28
3. 2. Cynnwys Contractwyr yn Gynnar .....	29
3. 3. Cyfres o brosiectau yn yr arfaeth .....	30
3. 4. Y Model Buddsoddi Cydfuddiannol .....	32
<b>4. Cynaliadwyedd</b> .....	<b>35</b>
4. 1. Deddfwriaeth newydd.....	35
4. 2. Aseidiadau o gynaliadwyedd .....	38
Coridorau gwyrdd .....	41
<b>Atodiad A: Cylch gorchwyl</b> .....	<b>42</b>
<b>Atodiad B: Tystion</b> .....	<b>43</b>



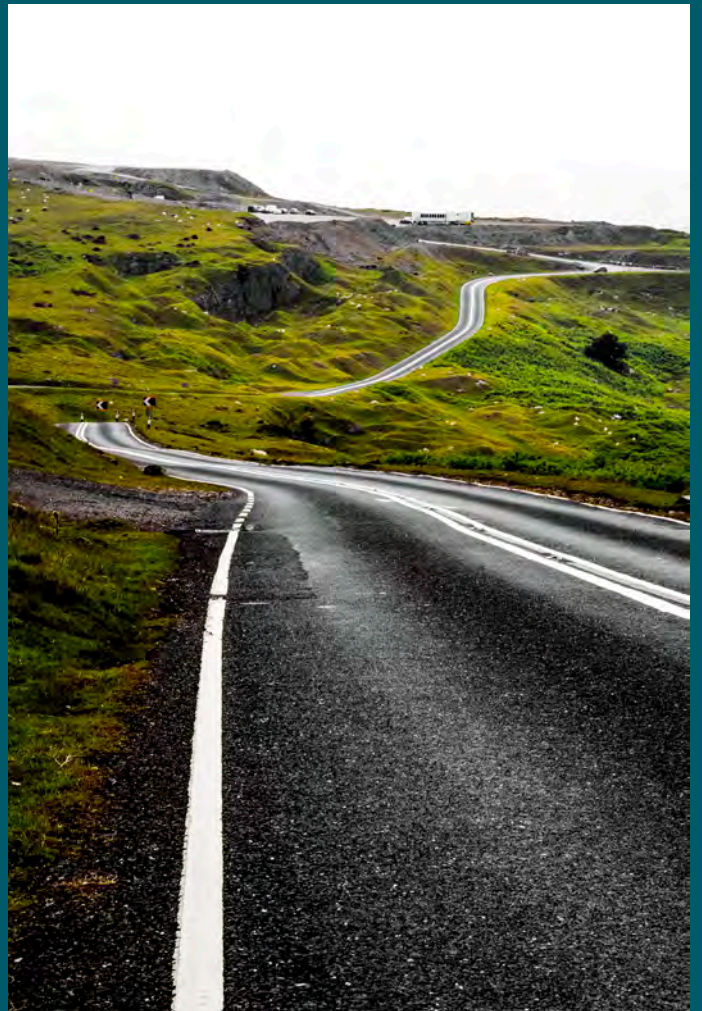
Llun gan **Iain McCallum** ▲



Llun gan **Gareth Thompson** ▶



Llun clawr gan **Antony Maybury** ▼



## Rhagair y Cadeirydd

Mae cyflwr ffyrdd Cymru yn bwysig iawn i bawb ohonom. P'un a ydym yn gyrru, yn beicio neu'n mynd ar y bws, rydym i gyd yn ddefnyddwyr y ffyrdd. Mae'r pethau pob dydd sy'n ein cynnal, gan gynnwys llawer o'n bwyd, yn cael eu cludo ar y ffyrdd.

Yn ogystal â'i bwysigrwydd i bawb ohonom fel rhan o'n bywydau, mae'r rhwydwaith ffyrdd yn un o asedau mwyaf y genedl, sy'n werth tua £13.5 biliwn, ac mae'n cynnwys dros 21,000 o filltiroedd<sup>1</sup>.

Mae ein hymchwiliad wedi edrych yn fanwl ar sut rydym yn cynnal ein ffyrdd; sut rydym yn eu gwella; ac a yw'r dull hwn yn bodloni'r disgwyliadau y mae Llywodraeth Cymru wedi'u gosod iddi'i hun yn y deddfau newydd y mae wedi'u pasio.

Un o'r agweddau ar yr ymchwiliad hwn sy'n sobri rhywun yw faint o'r materion a godwyd mewn astudiaethau blaenorol sy'n dal yn anodd. Mae yna gonsensws llethol y byddai cyllid tymor hir ar gyfer asiantaethau llywodraeth leol a chefnffyrdd yn arwain at welliannau – ond rydym yn parhau i fod yn sownd mewn cylch blynyddol.

Yn wir, mae'r diffyg arian a blaenoriaeth ar gyfer atgyweiriadau yn sefyll allan. Heb arian digonol, bydd y ffyrdd sydd gennym yn dirywio. Bydd arbedion a mesurau effeithlonrwydd yn cael eu cyflawni trwy ddefnyddio technegau a sylweddau gwahanol – rydym yn argymhell creu pwyllgor o arbenigwyr adeiladu ffyrdd i gynghori'r llywodraeth ar y materion hyn.

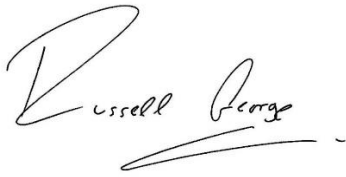
Roedd Aelodau'r Pwyllgor yn ymwybodol faint y mae'r cyhoedd yn sôn am gyflwr ein ffyrdd, ac roeddem yn awyddus i alluogi pobl i gyfrannu at y gwaith hwn.

Cynhaliwyd cystadleuaeth ffotograffig i annog pobl o bob rhan o Gymru i gyflwyno delweddau sy'n cynrychioli'r rhwydwaith. Cawsom drawsdoriaid o ddelweddau, rhai yn ddoniol, rhai yn hynod brydferth, ac eraill yn tynnu sylw at balmentydd mewn cyflwr truenus.

---

<sup>1</sup> Rhifau wedi'u cymryd o dystiolaeth ysgrifenedig a ddarparwyd gan yr Athro Nigel Smith, Athro mewn Rheoli Prosiectau a Seilwaith Trafnidiaeth, y Sefydliad Seilwaith Cadarn, Ysgol Peirianeg Sifil, Prifysgol Leeds.

Gellir gweld y ddelwedd fuddugol ar flaen ein hadroddiad, ac mae rhai o'r rhai a ddaeth yn agos at y brig yn ymddangos yn y tudalennau canol. Roeddwn yn falch o gael gwybod bod rhai o'r tyllau hyn wedi'u llenwi ers i'r lluniau gael eu tynnu.

A handwritten signature in black ink that reads "Russell George". The signature is written in a cursive style with a large initial 'R' and a long horizontal flourish at the end.

Russell George AC  
Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau



## Argymhellion

- Argymhelliad 1.** Dylai Llywodraeth Cymru werthuso a ellid defnyddio apiau symudol fel Street Bump Boston i wella ansawdd data mewn amser real sydd ar gael ar gyfer rhwydwaith ffyrdd Cymru..... Tudalen 18
- Argymhelliad 2.** Dylid cyhoeddi a chasglu Cynlluniau Rheoli Asedau Priffyrdd (ar gyfer awdurdodau lleol ac asiantaethau cefnffyrdd) mewn un lle i sicrhau bod tryloywder ac atebolrwydd cyhoeddus ynglŷn â'r broses..... Tudalen 18
- Argymhelliad 3.** Dylai Llywodraeth Cymru ystyried y ffordd orau y gallai ysgogi awdurdodau lleol i fuddsoddi mewn cynnal a chadw. Os nad yw arian ychwanegol ar raddfa o £50m y flwyddyn yn bosibl, gallai hyn gynnwys dull cyllido cyfatebol lle mae Llywodraeth Cymru yn rhoi cyllid ar ben gwariant ychwanegol gan awdurdodau lleol..... Tudalen 22
- Argymhelliad 4.** Os gall Llywodraeth Cymru ddarparu cyllid pum mlynedd i Trafnidiaeth Cymru, yna gall - a dylai - wneud yr un peth i awdurdodau lleol.  
..... Tudalen 23
- Argymhelliad 5.** Dylai Llywodraeth Cymru gynnwys grŵp rhanddeiliaid tebyg i Grŵp Effeithlonrwydd Palmentydd Highways England i gynghori ar y deunyddiau a'r prosesau mwyaf effeithiol..... Tudalen 23
- Argymhelliad 6.** Dylai Llywodraeth Cymru a llywodraeth leol sicrhau y rhoddir blaenoriaeth a chyllid i waith cynnal a chadw wedi'i gynllunio dros y tymor hir sy'n gost-effeithiol er mwyn lleihau atgyweiriadau tymor byr mwy costus..... Tudalen 25
- Argymhelliad 7.** Pan fo daeareg neu ddeddfau ffiseg yn atal cydymffurfiaeth lawn â'r safonau a bennwyd ar gyfer llwybrau teithio llesol, yna dylai unrhyw benderfyniad i ddiwygio cynigion gael ei wneud mewn cydweithrediad llawn â defnyddwyr..... Tudalen 30
- Argymhelliad 8.** Dylai rhifynnau o Gynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru yn y dyfodol gynnwys dynodiadau cliriach o flaenoriaethau ac amserlenni, gan gynnwys manylion lle mae amserlenni yn newid a pham, y cam datblygu y mae'r prosiect wedi'i gyrraedd a'r cyllid sydd ar gael. Dylai Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru argymhell blaenoriaethau..... Tudalen 31

**Argymhelliad 9.** Dylai'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol gael ei ddefnyddio pan nad oes model ariannu arall yn hyfyw, a dim ond lle mae prosiectau gwerth £200m+. Lle y'i defnyddir, dylid gwerthuso prosiectau gan ddefnyddio meini prawf clir, a dylai'r awdurdod arweiniol ddefnyddio arbenigedd caffael a chyflawni a ddatblygwyd mewn cynlluniau blaenorol sydd wedi defnyddio'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol..... Tudalen 33

**Argymhelliad 10.** Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod canolfan arbenigedd ar gyfer y Model Buddsoddi Cydfuddiannol yn datblygu a fydd yn rhoi cymorth ac arweiniad i awdurdodau cyhoeddus weithredu prosesau caffael cymhleth (fel y Model Buddsoddi Cydfuddiannol) a sicrhau gwerth am arian..... Tudalen 34

**Argymhelliad 11.** Dylai Llywodraeth Cymru gomisiynu adolygiad annibynnol o Werthusiadau Prosiectau ar ôl Cychwyn diweddar yng Nghymru i asesu a yw ffyrdd yng Nghymru wedi cyfawni'r manteision economaidd a ragwelid pan gytunwyd ar y cynlluniau..... Tudalen 39

**Argymhelliad 12.** Dylai'r strategaeth arfaethedig, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, bennu blaenoriaeth glir ar gyfer cynnal y rhwydwaith ffyrdd presennol, prif-ffrydio ac uwchraddio'r seilwaith teithio llesol, a blaenoriaethu mynediad, yn hytrach nag adeiladu ffyrdd newydd..... Tudalen 40

**Argymhelliad 13.** Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod cymorth ar gael i sicrhau bod yr Arweiniad newydd ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru yn cael ei ddeall yn gyffredinol, ac yn cael ei roi ar waith gan gyrff cyhoeddus, a chontractwyr sy'n gweithio ar eu rhan..... Tudalen 40

**Argymhelliad 14.** Mae'r Pwyllgor yn awyddus i sicrhau y dylai pob prosiect ffordd newydd fod yn agored i gael ei herio er mwyn sicrhau bod Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol wedi cael ei chymhwyso'n drwyadl yn y cynllun. Os yw'r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru yn cael ei ddilyn, dylai hyn ddigwydd yn ystod pob cam. Dylai Llywodraeth Cymru archwilio detholiad bach o brosiectau i asesu i ba raddau y mae hyn yn digwydd, ac adrodd yn ôl wrth y Pwyllgor ymhen 12 mis..... Tudalen 41

## Casgliadau

**Casgliad 1.** Mae gwybod ble mae'r problemau a beth ydynt yn hanfodol i gynnal a chadw ffyrdd yn effeithiol. Mae'r gyfradd ymateb isel (36%) o blith awdurdodau lleol yng Nghymru yn cyfyngu ar ddefnyddioldeb arolwg ALARM, a gefnogir yn llawer mwy eang yn Lloegr.....Tudalen 17

**Casgliad 2.** Mae'r dystiolaeth yn awgrymu nad yw ffyrdd Cymru mewn cyflwr gwaeth na'r rheiny mewn rhannau eraill o'r DU; fodd bynnag, mae tywydd garw y gaeaf yn 2016/17 a 2017/18, a llai o arian ar gyfer cynnal a chadw, wedi cael effaith negyddol ar wynebau ffyrdd. Mae hyn yn arwain at wario mwy o arian ar atgyweiriadau byrdymor, yn hytrach na gwaith cynnal a chadw hirdymor....Tudalen 17

**Casgliad 3.** Er bod cyflwr pontydd a strwythurau eraill yn cael ei gofnodi yn y Cynlluniau Rheoli Asedau Priffyrdd, nid yw'r cynlluniau hyn bob amser yn hygyrch i'r cyhoedd.....Tudalen 17

**Casgliad 4.** Er mai awdurdodau lleol sy'n gyfrifol am ffyrdd lleol, ac asedau cysylltiedig fel pontydd a goleuadau, gyda'i gilydd maent yn ased cenedlaethol pwysig. O dan y tueddiadau cyllido cyfredol, a'r galw cynyddol am wasanaethau cymdeithasol, mae'n ymddangos yn annhebygol y bydd yn bosibl i awdurdodau lleol ddod o hyd i arian ychwanegol sylweddol ar gyfer cynnal a chadw heb gymorth ychwanegol.....Tudalen 21

**Casgliad 5.** Croesewir ymrwymiad Llywodraeth Cymru i raglen bum mlynedd o gyllid cyfalaf trafndiaeth trwy Trafnidiaeth Cymru. Byddai awdurdodau priffyrdd eraill yn elwa o ymrwymiad cyllido hirdymor tebyg.....Tudalen 23

**Casgliad 6.** Ceir consensws cyffredinol bod dull cynnal a chadw sy'n seiliedig ar reoli asedau yn y tymor hir yn fwy cost-effeithiol ac yn arwain at well canlyniadau ar gyfer defnyddwyr y ffyrdd. Mae awdurdodau priffyrdd yng Nghymru wedi ymrwymo i fabwysiadu'r dull hwn, ond wedi cael eu rhwystro gan ddyraniadau cyllid tymor byr ac anghenion lleol sy'n cystadlu â'i gilydd.....Tudalen 25

**Casgliad 7.** Er bod Llywodraeth Cymru a Llywodraeth Leol yn ymwybodol o'r modd y gall cyfathrebu gwael ynglŷn â gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio a heb ei gynllunio darfu ar ddefnyddwyr, mae'n amlwg bod lle i wella. Mae'r Pwyllgor yn disgwyl am ail-lansio gwefan Traffig Cymru a'r cyfryngau cymdeithasol cysylltiedig yr hydref hwn i weld a all hyn fynd i'r afael â chanfyddiadau negyddol..... Tudalen 27

**Casgliad 8.** Er bod Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru yn nodi cyfres o brosiectau sydd yn yr arfaeth ar gyfer y dyfodol, mae rhwystredigaeth ynglŷn â diffyg blaenoriaethu a sicrwydd ynghylch y cyllid.  
..... Tudalen 31

**Casgliad 9.** Er bod y Model Buddsoddi Cydfuddiannol yn ei gamau cynnar, a bod y Pwyllgor yn cymeradwyo ymdrechion i arloesi mewn prosiectau cyllido, nid ydym wedi ein hargyhoeddi eto y bydd y model hwn yn opsiwn effeithiol ar gyfer unrhyw beth heblaw'r prosiectau mwyaf syml ar raddfa fawr. Yn arbennig, rhaid i Lywodraeth Cymru fod yn bwyllog wrth sicrhau bod y Buddsoddi Model Cydfuddiannol yn darparu gwerth am arian ac nad yw'r sector cyhoeddus yn agored i risg ar raddfa fawr..... Tudalen 33

**Casgliad 10.** Bydd angen lefel o arbenigedd caffael ar gynlluniau sy'n defnyddio'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol nad yw i'w weld yn eang yn y sector cyhoeddus yng Nghymru. Bydd angen cyflogi a chadw pobl hynod fedrus a phrofiadol.  
..... Tudalen 33

**Casgliad 11.** Mae'r Pwyllgor o'r farn bod Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn mynnu ffordd newydd o feddwl. Mae hyn yn golygu holi a herio modelau traddodiadol a ddefnyddir i ragweld twf traffig ac amcangyfrif twf economaidd. Bydd astudiaethau achos fel Ffordd Liniar'r M4 - a'r dehongliad o'r Ddeddf a gaiff ei herio gan y Comisiynydd a Llywodraeth Cymru - yn mynd yn gryn dipyn o'r ffordd tuag at egluro sut y dylid gwneud penderfyniadau yn y dyfodol...Tudalen 39

**Casgliad 12.** Nid yw'n hawdd datrys y dehongliadau hynod wahanol o Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a gyflwynwyd i Ymchwiliad Cyhoeddus yr M4 gan y Comisiynydd a Llywodraeth Cymru - ond rhaid iddynt gael eu datrys os am sicrhau eglurder ynghylch sut i ddehongli'r ddeddfwriaeth. Mae'r Pwyllgor yn gobeithio y gellir cytuno ar y dehongliad clir hwn heb ymyrraeth gyfreithiol ddrud, ond mae'n cydnabod ei bod yn bosibl mai dyma'r unig ffordd o gyflawni gwir eglurder mewn dadl gymhleth ac aml-ddimensiwn.....Tudalen 40

**Casgliad 13.** Mae'r Pwyllgor wedi'i argyhoeddi gan ddadl yr Ymgyrch dros Gludiant Gwell y dylai adeiladu ffyrdd newydd fod yn ddewis olaf, ac mai cynnal a chadw'r rhwydwaith ffyrdd presennol - gan gynnwys llwybrau teithio llesol - ddylai fod yn flaenoriaeth i bolisi trafndiaeth gynaliadwy.....Tudalen 40

**Casgliad 14.** Mae'r dulliau rhagweld traddodiadol a'r dull traddodiadol o asesu manteision cynlluniau ffyrdd newydd yn cael eu herio fwyfwy gan ymchwil economaidd newydd, ac ymrwymiad Llywodraeth Cymru - a deddfwriaeth - i gyflawni datblygu cynaliadwy. Mae'r Pwyllgor yn disgwyl i Lywodraeth Cymru weithio gyda Chomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol i ddatblygu ei ffordd o feddwl yn y maes hwn, a datblygu offer newydd i asesu effaith gyfannol gwelliannau i ffyrdd a gwaith i'w cynnal a'u cadw.....Tudalen 40

**Casgliad 15.** Mae'r Arweiniad newydd ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG 2017) wedi cael ei lunio ar y cyd â Chomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol i sicrhau bod cynlluniau trafndiaeth newydd yn rhoi ystyriaeth lawn i Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a phopeth y mae'n ei olygu. Bydd sicrhau bod cyrff cyhoeddus, a'u contractwyr, yn deall ac yn dilyn yr arweiniad yn allweddol i'w lwyddiant.....Tudalen 40

**Casgliad 16.** Mae menter "Coridorau Gwyrdd" pum mlynedd newydd Llywodraeth Cymru yn un i'w chrosawu, ac mewn cyferbyniad amlwg â'r cyllidebau blynyddol a roddwyd i awdurdodau priffyrdd yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Nid yw'n glir a yw cyllid yn dod o gyllidebau presennol, a bydd y Pwyllgor yn gofyn am ragor o wybodaeth am hyn wrth graffu ar y gyllideb..... Tudalen 41

## 1. Y cefndir

Mae'r bennod hon yn nodi pam y dewisodd y Pwyllgor gynnal yr ymchwiliad hwn.

1. Cafodd ymchwiliad i Gyflwr y Ffyrdd yng Nghymru ei awgrymu gan ystod o randdeiliaid, gan gynnwys y diwydiant cludo nwyddau ar lorïau a'r sector peirianeg sifil, mewn digwyddiadau ymgysylltu â rhanddeiliaid a gynhaliwyd gan y Pwyllgor.
2. Cytunodd y Pwyllgor i ganolbwyntio ei ymchwiliad ar y canlynol:
  - Cyflwr y rhwydwaith ffyrdd lleol, cefnffyrdd a thraffyrdd, a'r dull o'u cynnal a'u cadw;
  - Cyflawni prosiectau gwella ar y rhwydwaith ffyrdd lleol, cefnffyrdd a thraffyrdd; ac
  - I ba raddau y mae'r dulliau o gynnal a chadw a gwella priffyrdd yn gynaliadwy.
3. Mae penodau canlynol yr adroddiad hwn yn mynd i'r afael â phob un o'r materion hyn.
4. Mae'r adroddiad hwn yn adeiladu ar waith a wnaed yn 2015 gan Bwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus y Pedwerydd Cynulliad ar werth am arian buddsoddi mewn traffyrdd a chefnffyrdd<sup>2</sup> (cyhoeddwyd yr adroddiad ym mis Mehefin 2015). Roedd y gwaith hwn yn ei dro'n tynnu ar adroddiad gan Archwilydd Cyffredinol Cymru (AGW) ar Brosiectau Trafnidiaeth Mawr<sup>3</sup> a gyhoeddwyd yn 2009.
5. Roedd y Pwyllgor yn ymwybodol o'r Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus a oedd wrthi'n mynd rhagddo i brosiect Coridor yr M4 o amgylch Casnewydd, ac fe geisiodd osgoi, cyn belled ag yr oedd modd, ailadrodd y dadleuon penodol ynghylch hyn a chynlluniau neu gynigion dadleuol eraill.
6. Cynhaliodd y Pwyllgor ymgynghoriad o ddydd Llun, 26 Mawrth 2018 i ddydd Gwener, 27 Ebrill 2018 a chyflwynwyd 32 o ymatebion iddo. Gellir gweld testun

---

<sup>2</sup> [www.senedd.cynulliad.cymru/mglIssueHistoryHome.aspx?lId=11904](http://www.senedd.cynulliad.cymru/mglIssueHistoryHome.aspx?lId=11904)

<sup>3</sup> [www.audit.wales/cy/cyhoeddi/prosiectau-trafnidiaeth-mawr](http://www.audit.wales/cy/cyhoeddi/prosiectau-trafnidiaeth-mawr)

---

llawn yr ymatebion i'r ymgynghoriad yn:

[www.senedd.cynulliad.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=297](http://www.senedd.cynulliad.cymru/mgConsultationDisplay.aspx?id=297)

**7.** Cynhaliodd y Pwyllgor gystadleuaeth ffotograffig hefyd yn gofyn i'r cyhoedd dynnu lluniau a oedd yn cyfleu "Cyflwr y Ffyrdd yng Nghymru". Tynnwyd y llun buddugol gan Anthony Maybury o Wrecsam, ac mae'n dangos lori yn mynd heibio i dwll mawr ar ffordd yr A525 ger Bronington.

## 2. Cynnal a Chadw

Mae'r bennod hon yn edrych ar gyflwr y rhwydwaith ffyrdd lleol, cefnffyrdd a thraffyrdd. Mae hefyd yn edrych ar y dull o'u cynnal a'u cadw, a sut y caiff y gwaith ei ariannu.

### 2.1. Cyflwr y ffyrdd

**8.** Mae data am gyflwr y ffyrdd, a gyhoeddir yn flynyddol gan Lywodraeth Cymru,<sup>4</sup> yn dangos gwelliant dros y blynyddoedd diwethaf ar y rhwydwaith cefnffyrdd / traffyrdd a ffyrdd lleol. Ar y cyfan, mae cyflwr y rhwydwaith ffyrdd lleol yn sylweddol waeth na chyflwr y rhwydwaith cefnffyrdd / traffyrdd (roedd 10.7% o'r rhwydwaith lleol mewn cyflwr gwael yn 2016-17, o'i gymharu â 4.9% o draffyrdd ac roedd angen gwaith monitro manwl ar 1.8% o'r cefnffyrdd "yn awr" yn 2017-18). Mae amrywiadau sylweddol rhwng awdurdodau lleol.

**9.** Mae tystiolaeth gan ymatebwyr i'r ymgynghoriad yn aml yn awgrymu bod y rhwydwaith yn dirywio. Efallai fod hyn yn adlewyrchu'r canfyddiad am gyflwr, neu mae'n bosibl bod y tystion yn dibynnu ar arolwg ALARM Cynghrair y Diwydiant Asfalt<sup>5</sup> yr adroddwyd yn eang arno ac a oedd yn dangos cynnydd yng nghanran y ffyrdd lleol a oedd yn cael eu hystyried yn rhai "gwael", ar sail cyfradd ymateb o 36% (dim ond 8 o'r 22 awdurdod lleol yng Nghymru). Mae'n anodd sefydlu sail dystiolaeth gadarn ar gyfer cyflwr ffyrdd. Ceir amrywiadau sylweddol mewn cyflwr o fewn data cyffredinol Llywodraeth Cymru, ac adroddir yn wahanol ar gyflwr y rhwydwaith cefnffyrdd/traffyrdd a ffyrdd lleol.

**10.** Mewn tystiolaeth lafar gan ddefnyddwyr ffyrdd, roedd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau yn disgrifio ffyrdd Cymru fel rhai sy'n "gwaethygu", a rhai sy'n "glytwaith go iawn". Cyfeiriodd academyddion Prifysgol Leeds at y ffaith nad yw effaith y gaeaf caled diweddar wedi'i adlewyrchu eto mewn data sydd wedi'i gyhoeddi. Awgrymodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar Loriau fod y ffyrdd yn gwaethygu, yn enwedig lle mae tyllau wedi cael eu llenwi o'r blaen. Roedd Bws Caerdydd yn cytuno y ceir problemau pellach pan fydd gwaith atgyweirio wedi cael ei wneud ar frys a bod y problemau hynny'n gallu ail-ymdangos. Pwysleisiodd y Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr effaith cyflwr y ffyrdd ar brydlondeb gwasanaethau.

---

<sup>4</sup> <https://gov.wales/statistics-and-research/road-lengths-conditions/?lang=cy>

<sup>5</sup> [www.asphaltuk.org/alarm-survey-page/](http://www.asphaltuk.org/alarm-survey-page/)



- 11.** Mewn tystiolaeth lafar, pwysleisiodd y Ffederasiwn Busnesau Bach yr effaith a gaiff cyflwr y ffyrdd ar ei aelodau, a dywedodd fod canfyddiad bod ffyrdd lleol mewn cyflwr gwaeth. Dywedodd fod yr aelodau'n disgwyl symud yn rhwydd rhwng y rhwydwaith cefnffyrdd / traffyrdd a'r rhwydwaith lleol ac nad ydynt yn cydnabod gwahaniaethau gweinyddol o ran eu rheoli.
- 12.** Fodd bynnag, prin yw'r dystiolaeth sy'n awgrymu bod y rhwydwaith yng Nghymru yn llawer gwaeth nag mewn rhannau eraill o'r DU. Dywedodd academyddion o Brifysgol Leeds wrth y Pwyllgor na fu newid sylweddol mewn cyflwr yng Nghymru, ac nad oeddent wedi canfod unrhyw dystiolaeth nad yw Cymru'n cael gwerth am arian.
- 13.** Mae'r Ymgyrch dros Gludiant Gwell (CBT) yn cyfeirio at "argyfwng" yng nghyflwr y ffyrdd. Awgrymodd hefyd y byddai cyfradd ymateb uwch o Gymru i arolwg ALARM yn ddefnyddiol. Dywedodd Brigit Fox o'r Ymgyrch dros Gludiant Gwell wrth y Pwyllgor am y "tan-fuddsoddi mewn cynnal a chadw dros y blynyddoedd, a waethygyd gan gyfuniad o gerbydau mwy, trymach ar y ffordd a thywydd gwael, sy'n parhau i wneud y broblem yn waeth".<sup>6</sup>
- 14.** Wrth ehangu'r mater i ystyried tagfeydd yn ogystal â chyflwr, pwysleisiodd Cydffederasiwn Diwydiant Prydain (CBI) gost oedi, gan fod gweithredwyr cludo nwyddau yn gweithio i slotiau danfon wedi'u hamseru. Dywedodd Leighton Jenkins o'r CBI y canlynol hefyd wrth drafod arolwg seilwaith diweddar:

"Welsh firms said they are the most dissatisfied of any part of the UK with our road network, and they had the least confidence of any part of the UK that the road network will improve in the short-to-medium term."<sup>7</sup>

- 15.** Dywedodd Richard Jones, Pennaeth Gwasanaeth, Asiant Cefnffyrdd De Cymru:

"I think evidence shows that there has been a slight deterioration in the overall condition over the last five years. The evidence base we look at in making that viewpoint is the number of category 1 defects that we note on the network. So, the three elements we look at in terms of the evidence are the surfacing type and environmental factors. What we can show is that, whilst the increase has been slight—about 20 per cent increase over the last three years—what we are seeing is that the effect

---

<sup>6</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018, para 8

<sup>7</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018, para 217

of environmental factors such as last year's winter, and the previous winter, has shown a rapid increase over the months of January, February and March.”<sup>8</sup>

**16.** O ran y rhwydwaith cefnffyrdd / traffyrdd, mae papur Llywodraeth Cymru yn dweud bod y data'n awgrymu bod strategaethau cynnal a chadw wedi bod yn effeithiol:

“While the percentage of motorway with skidding resistance below investigatory level (indicative of the need for maintenance) remains low, the figure for all purpose trunk roads is on an upward trend; the overall value of the backlog of carriageway maintenance is approximately £83M: the value of the backlog of structures maintenance is currently up around £39M and the number of category 1 defects (i.e. those with immediate or imminent danger to the travelling public) in the carriageway requiring unplanned maintenance, often at peak periods to address, causing congestion and negatively impacting the economy are on an upward trend.”<sup>9</sup>

**17.** Dywedodd y Cynghorydd Andrew Morgan, Arweinydd Cyngor Rhondda Cynon Taf, a llefarydd arweiniol Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru dros drafnidiaeth:

“Generally, if I'm honest and blunt, I think that local authorities are doing the best job they possibly can, but, overall, there is significant room for improvement in terms of the condition of the asset. That is largely down to the funding that's available, certainly after the recent bad winters we've had, in terms of the condition of the actual carriageways. I think there's a significant backlog, as I think every member of the public is aware, out there, and it is a difficult choice for local authorities in terms of what we maintain.”<sup>10</sup>

**18.** Eglurodd y Cyngh. Morgan, yn ogystal ag wynebaw ffyrdd, bod yn rhaid i awdurdodau lleol hefyd ystyried cyflwr a chynnal a chadw strwythurau priffyrdd megis pontydd a goleuadau stryd. Meddai:

“We know, for example, that there are hundreds of bridges in Wales with monitoring on. Some, if they're not replaced in the coming years,

---

<sup>8</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Gorffennaf 2018, para 8

<sup>9</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

<sup>10</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Gorffennaf 2018, para 200

will either be closed—because they simply are under risk assessment, which means that they can't continue to be used, there are weight limits, et cetera—or there will be risk of catastrophic failure at some point if a lorry went over a bridge that is structurally unsound.”<sup>11</sup>

**19.** Ar 14 Awst, bu farw 43 o bobl yn dilyn cwmp Pont Morandi yn Genoa, yr Eidal, gan amlygu'n glir y risg posibl a achosir gan seilwaith sy'n heneiddio a phwysigrwydd cynnal a chadw effeithiol ac amserol.

Astudiaeth achos: Sut y mae Boston yn defnyddio technoleg i gadw ei ffyrdd yn llyfn

Prosiect cyllid torfol yw Street Bump sy'n helpu trigolion i wella strydoedd eu cymdogaeth. Mae gwirfoddolwyr yn defnyddio'r ap symudol Street Bump i gasglu data ar gyflwr ffyrdd tra'u bod yn gyrru. Mae'r data'n rhoi gwybodaeth mewn amser real i lywodraethau er mwyn gallu atgyweirio problemau a chynllunio buddsoddiadau tymor hir.

Swyddfa New Urban Mechanics<sup>12</sup> Maer Boston, mewn partneriaeth gyda Connected Bits, ddatblygodd yr ap ac mae'n bwriadu i'r cod fod yn god agored er mwyn iddo fod ar gael i drefi a dinasoedd eraill.

**Casgliad 1.** Mae gwybod ble mae'r problemau a beth ydynt yn hanfodol i gynnal a chadw ffyrdd yn effeithiol. Mae'r gyfradd ymateb isel (36%) o blith awdurdodau lleol yng Nghymru yn cyfyngu ar ddefnyddioldeb arolwg ALARM, a gefnogir yn llawer mwy eang yn Lloegr.

**Casgliad 2.** Mae'r dystiolaeth yn awgrymu nad yw ffyrdd Cymru mewn cyflwr gwaeth na'r rheiny mewn rhannau eraill o'r DU; fodd bynnag, mae tywydd garw y gaeaf yn 2016/17 a 2017/18, a llai o arian ar gyfer cynnal a chadw, wedi cael effaith negyddol ar wynebau ffyrdd. Mae hyn yn arwain at wario mwy o arian ar atgyweiriadau byrdymor, yn hytrach na gwaith cynnal a chadw hirdymor.

**Casgliad 3.** Er bod cyflwr pontydd a strwythurau eraill yn cael ei gofnodi yn y Cynlluniau Rheoli Asedau Priffyrdd, nid yw'r cynlluniau hyn bob amser yn hygyrch i'r cyhoedd.

<sup>11</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Gorffennaf 2018, para 218

<sup>12</sup> [www.newurbanmechanics.org/](http://www.newurbanmechanics.org/)

**Argymhelliad 1.** Dylai Llywodraeth Cymru werthuso a ellid defnyddio apiau symudol fel Street Bump Boston i wella ansawdd data mewn amser real sydd ar gael ar gyfer rhwydwaith ffyrdd Cymru.

**Argymhelliad 2.** Dylid cyhoeddi a chasglu Cynlluniau Rheoli Asedau Priffyrdd (ar gyfer awdurdodau lleol ac asiantaethau cefnffyrdd) mewn un lle i sicrhau bod tryloywder ac atebolrwydd cyhoeddus ynglŷn â'r broses.

## 2. 2. Cyllid ar gyfer cynnal a chadw

**20.** Mae'r dystiolaeth ysgrifenedig yn awgrymu mai canlyniad Menter Benthycu Llywodraeth Leol ar gyfer priffyrdd yw'r gwelliant a welwyd yn y rhwydwaith ffyrdd lleol. O dan y Fenter hon, darparodd Llywodraeth Cymru arian rhwng 2012-13 a 2014-15 i gefnogi buddsoddiad o tua £170 miliwn.

**21.** Dywedodd y Gymdeithas Syrfewyr Sirol:

"The Local Government Borrowing Initiative (2012/13 to 2014/15) ... had a clear impact on road condition, both in terms of visual condition as well as the road condition data, as it bucked the trend of deterioration."<sup>13</sup>

**22.** Awgrymodd y Cyngh. Andrew Morgan fod y gwelliannau hynny bellach yn cael eu dadwneud:

"Back a couple of years ago, the Local Government Borrowing Initiative, that saw a significant improvement and we were going in the right direction, but since we've reverted back now to our core budget, in effect, we've levelled off and probably deterioration is starting to set in again."<sup>14</sup>

**23.** Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru £30 miliwn<sup>15</sup> yn rhagor ar gyfer gwelliannau i ffyrdd lleol ym mis Chwefror 2018. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth Ken Skates wrth y Pwyllgor fod yr arian wedi'i fwriadu i roi cymorth i awdurdodau lleol ddygymod â'r "Bwystfil o'r Dwyrain"<sup>16</sup> a Storm Emma. Roedd y Cyngh. Morgan yn cydnabod bod yr arian hwn i'w groesawu, ond nododd fod yr ôl-groniad o atgyweiriadau yn "sylweddol iawn".<sup>17</sup>

---

<sup>13</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

<sup>14</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Gorffennaf 2018, para 201

<sup>15</sup> <https://gov.wales/newsroom/localgovernment/2018/180302-local-road-improvements/?lang=cy>

<sup>16</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Gorffennaf 2018, para 201

<sup>17</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Gorffennaf 2018, para 336

**24.** I roi cyd-destun, amcangyfrifodd Cyngor Abertawe ym mis Ionawr 2018<sup>18</sup> bod ganddo ôl-groniad o atgyweiriadau gwerth £54m.

**25.** Mae'r ymatebion i ymgynghoriad y Pwyllgor yn glir y bydd methu â chynnal lefelau ariannu'n peri i ffyrdd lleol ddirywio. Mae arolwg ALARM yn awgrymu bod Awdurdodau Lleol Cymru wedi gwario 40% yn llai ar gynnal a chadw nag awdurdodau Lloegr yn 2018.<sup>19</sup>

**26.** Mae'n ymddangos bod cyllid blynyddol ar gyfer cynnal a chadw yn broblem ar gyfer y ffyrdd lleol a'r rhwydwaith cefnffyrdd / traffyrdd. Mae'r awdurdodau lleol a'r Asiantau Cefnffyrdd yn nodi'r angen am gyllid hirdymor. Noda'r Asiantau Cefnffyrdd fod eu cyllidebau'n cael eu cadarnhau'n hwyr, gyda chyllid ychwanegol ar gael yn chwarter 4 wrth iddo gael ei ryddhau o gyllidebau ehangach, sy'n golygu nad yw proffil y buddsoddi yn llyfn.

**27.** Gofynnwyd i asiantau yn uniongyrchol a oedd y patrwm cyllido hwn yn broblem, ac er eu bod yn awyddus i gael cyllid hirdymor, roeddent yn cydnabod manteision cael arian ychwanegol, hyd yn oed os oeddent yn ei gael yn hwyr yn y flwyddyn gyllido. Meddai Richard Jones:

"I think it's difficult, because in our report we have said we would welcome a five-year plan, but, to be honest, we've benefited as trunk road agents over the last three years from getting additional funding due to departmental underspends elsewhere. If you move to a five-year programme, maybe that wouldn't be as available as it is. We welcome the funding; we welcome any funding that we have, even the late funding. I think we would benefit if we had our initial allocation earlier."<sup>20</sup>

**28.** Mae'r Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil (CECA) yn disgrifio ffenomen "mis Mawrth gwallgof"<sup>21</sup> lle mae toreth o brosiectau yn lleihau'r gwerth am arian a geir gan contractwyr ac yn tarfu mwy ar ddefnyddwyr ffyrdd. Mewn tystiolaeth lafar, nid oedd y diwydiant cludo nwyddau a bysiau yn cydnabod y ffenomen hon. Fodd bynnag, roedd y Ffederasiwn Busnesau Bach a Siambwr Fasnach De Cymru yn credu bod diwedd y flwyddyn ariannol yn broblem arbennig.

---

<sup>18</sup> [www.bbc.co.uk/news/uk-wales-south-east-wales-37547386](http://www.bbc.co.uk/news/uk-wales-south-east-wales-37547386)

<sup>19</sup> Roedd cyfradd ymateb Cymru i'r Arolwg ALARM yn 36% o'i gymharu â 61% ar gyfer Cymru a Lloegr.

<sup>20</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Gorffennaf 2018, para 30

<sup>21</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 84

**29.** Mae canfyddiad bod buddsoddi mewn gwelliannau mawr ar gefnffyrdd/traffyrdd yn cael blaenoriaeth dros ffyrdd lleol ers i Grant Trafnidiaeth Llywodraeth Cymru ddod i ben. Cyfeiria Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru at £119 miliwn a ddarparwyd ar gyfer cynlluniau lleol yn 2008-09 o'i gymharu â £31.4 miliwn yn 2017-18. Ychydig iawn o brosiectau gwella lleol mawr sy'n cael eu cyflawni erbyn hyn. Mewn tystiolaeth lafar, pwysleisiodd y Gymdeithas Syrfewyr Sirol (CSS) fod y rhan fwyaf o deithiau yn cychwyn ac yn gorffen ar gefnffyrdd.

**30.** Mae Sustrans yn awgrymu bod canolbwyntio ar gynnal a chadw ffyrdd mwy o faint yn rhoi beicwyr o dan anfantais, gan fod yn well ganddynt is-ffyrdd sydd mewn gwaeth cyflwr. Mewn tystiolaeth lafar tynnodd Sustrans sylw at effaith cyflwr ar ddiogelwch, gan nodi bod hyn yn rhwystr sylweddol sy'n atal pobl rhag beicio. Dywedodd Steve Brooks wrth y Pwyllgor:

“... for cyclists, you're almost in a perfect storm, because you're on one hand trying to act in a safe way by avoiding busy roads, but that's pushing you onto roads that are less well maintained, and then all those issues around potholes and everything kicks in.”<sup>22</sup>

**31.** Mewn tystiolaeth lafar, eglurodd tystion sy'n beirianwyr fod yr amrywiadau mewn cyflwr rhwng awdurdodau lleol yn debygol o fod yn deillio o'r blaenoriaethau gwleidyddol gwahanol sy'n sail i'r buddsoddiadau, ond hefyd o faint a natur y rhwydwaith (h.y. llawer o ffyrdd bach) - yn enwedig ym Mhowys sydd, yn ôl yr hyn a ddangosir gan ddata Llywodraeth Cymru, yn meddu ar y rhwydwaith awdurdod lleol hiraf a hefyd y gyfran uchaf o ffyrdd mewn “cyflwr gwael”. Dywedodd y Gymdeithas Syrfewyr Sirol fod y Setliad Llywodraeth Leol yn ystyried y boblogaeth a daeth i'r casgliad mai dyma sydd i gyfrif am yr amrywiadau:

“partly due to funding settlements...partly due to maintenance practices and approaches, and I would also say, there's got to be some impact of different tensions and priorities within the local authorities themselves as to where the channel their limited funding for what they prioritise.”<sup>23</sup>

**32.** Mae'r Setliad Llywodraeth Leol blynyddol yn seiliedig ar gyfrifiad tybiannol o'r hyn y byddai awdurdod lleol yn ei wario o bosibl pe bai pob awdurdod lleol yn ymateb mewn ffordd debyg i'r galw am wasanaethau mewn ardal. Cyfeirir at hyn fel yr Aseiad Gwariant Safonol. Mae cynnal a chadw ffyrdd yn un o 53 o wasanaethau a gwmpesir yn yr Aseiad Gwariant Safonol ac fe'i cynhwysir o dan y

---

<sup>22</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018, para 16

<sup>23</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 77

sector “Trafnidiaeth” ehangach. Mae’r dyraniadau ar gyfer cynnal a chadw ffyrdd yn seiliedig ar dair elfen bwysol – poblogaeth uwch (rhagamcaniad) (pwysoliad o 41%); hyd y ffyrdd wedi’i bwysoli (38%) a’r llif traffig (21%). Fodd bynnag, dim ond tybiannol yw’r dyraniadau hyn, ac mae awdurdodau lleol yn gallu gwario eu harian mewn modd a benderfynir ganddynt.

**33.** Mewn tystiolaeth lafar, awgrymodd Prifysgol Leeds y gallai Dull Rheoli Asedau Oes-Gyfan yr Asiantau Cefnffyrdd a chyllidebau pwrpasol esbonio’n rhannol pam fod amrywiadau mewn cyflwr rhwng y rhwydwaith cefnffyrdd a ffyrdd lleol. Tynnodd y tystion sylw at amrywiadau tebyg rhwng ffyrdd strategol a lleol yn Lloegr. Nododd yr academyddion bwysigrwydd lefelau ariannu a sicrwydd i osgoi “cylch dieflig”.<sup>24</sup>

**34.** Dadleuai’r cyrff peirianeg fod y cyllid yn annigonol – tynnodd Ed Evans o’r Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil sylw at werth “enfawr” yr ased priffyrdd, ond ychwanegodd fod y swm yr ydym yn ei wario ar gynnal a chadw yn swm pitw o’i gymharu â hynny.<sup>25</sup>

**35.** Er y bydd wastad angen gwaith cynnal a chadw ar ôl y gaeaf ym mis Mawrth a mis Ebrill, mae pob tystiolaeth yn awgrymu y gellir cael mwy o werth gwell am arian os oes gan awdurdodau sy’n gyfrifol am gynnal a chadw ffyrdd ddynodiadau aml-flwydd o’u cyllidebau.

**36.** Ailadroddodd Ysgrifennydd y Cabinet, Ken Skates, y neges hon mewn tystiolaeth lafar. Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn tynnu sylw at Fenter Benthycy Llywodraeth Leol a’r £30m ychwanegol a gyhoeddwyd ym mis Chwefror. Mae’n disgrifio hyn fel buddsoddiad unwaith-ac-am-byth i helpu i fynd i’r afael â’r manau problemus ac atal y rhwydwaith lleol rhag dirywio. Mae’n tynnu sylw at fuddsoddiad Llywodraeth Cymru mewn gwelliannau mawr i ffyrdd lleol – gan gynnwys Five Mile Lane sy’n cysylltu Maes Awyr Caerdydd â’r M4 a’r buddsoddiad yn Ffordd Gyswllt Dwyrain Bae Caerdydd – yn ogystal â £26m yn y flwyddyn gyfredol trwy gynlluniau grant trafndiaeth.

**Casgliad 4.** Er mai awdurdodau lleol sy’n gyfrifol am ffyrdd lleol, ac asedau cysylltiedig fel pontydd a goleuadau, gyda’i gilydd maent yn ased cenedlaethol pwysig. O dan y tueddiadau cyllido cyfredol, a’r galw cynyddol am wasanaethau cymdeithasol, mae’n ymddangos yn annhebygol y bydd yn bosibl i awdurdodau lleol ddod o hyd i arian ychwanegol sylweddol ar gyfer cynnal a chadw heb gymorth ychwanegol.

<sup>24</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 30

<sup>25</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 6 Mehefin 2018, para 84

**Argymhelliad 3.** Dylai Llywodraeth Cymru ystyried y ffordd orau y gallai ysgogi awdurdodau lleol i fuddsoddi mewn cynnal a chadw. Os nad yw arian ychwanegol ar raddfa o £50m y flwyddyn yn bosibl, gallai hyn gynnwys dull cyllido cyfatebol lle mae Llywodraeth Cymru yn rhoi cyllid ar ben gwariant ychwanegol gan awdurdodau lleol.

### 2.3. Cyllido aml-flwydd

**37.** Mae Cynllun Gweithredu ar yr Economi Llywodraeth Cymru<sup>26</sup> yn ymrwymo i “raglen pum mlynedd o gyllid cyfalaf ar gyfer trafndiaeth drwy Trafndiaeth Cymru, a hynny ar gyfer gwaith cynnal a chadw ac ar gyfer prosiectau newydd”. Mae’n awgrymu y bydd y drefn hon yn cyfrannu at “arbedion effeithlonrwydd o 15-20% ar draws y portffolio buddsoddi pum mlynedd ar gyfer prosiectau newydd”. Fodd bynnag, nid yw’n glir y byddai ffyrdd lleol, a weinyddir gan awdurdodau lleol, yn cael eu cynnwys yn yr ymrwymiad hwn.

**38.** Mewn tystiolaeth lafar roedd y Gymdeithas Syrfewyr Sirol yn cyferbynnu hyn ag effaith y drefn o ddyrannu setliadau fesul blwyddyn unigol:

“The settlement comes through, the announcement will be early in the financial year, you go through the design and procurement process, and then it gets bunched up at the tail of the year, which serves no-one well, because you get huge, peak workloads along the way.”<sup>27</sup>

**39.** Dywedodd y Gymdeithas Syrfewyr Sirol fod y £30 miliwn ar gyfer ffyrdd llywodraeth leol a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru yn gyllid sydd i’w groesawu’n fawr ond nad yw’n ddigon. Awgrymodd y byddai £30-50m y flwyddyn yn iawn yn ôl pob tebyg i wneud gwahaniaeth gweladwy, go iawn.<sup>28</sup>

**40.** Mae papur Llywodraeth Cymru yn cyfeirio at fuddsoddiad o £155m mewn cynnal a chadw a mân welliannau i’r rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd, ac mae’n manylu ar fuddsoddi mewn gwelliannau mawr i gefnffyrdd / traffyrdd. Fodd bynnag, mewn perthynas â ffyrdd lleol, mae’n nodi fel a ganlyn:

“Cyfrifoldeb pob awdurdod lleol yw penderfynu sut i ddyrannu cyfanswm eu hadnoddau yn unol â blaenoriaethau lleol. Ynghyd â’r cyllid heb ei neilltuo a ddarperir gan Lywodraeth Cymru drwy’r Grant Cymorth Refeniw, mae awdurdodau hefyd yn codi cyllid drwy drethi cyngor ac incwm ardrethi annomestig. Mae Llywodraeth Cymru hefyd

---

<sup>26</sup> <https://gov.wales/topics/businessandconomy/economic-action-plan/?lang=cy>

<sup>27</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 87

<sup>28</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 108



yn darparu rhywfaint o gyllid penodol i awdurdodau lleol drwy'r Grant Diogelwch Ffyrdd, Grant Llwybrau Diogel mewn Cymunedau a'r Gronfa Llwybrau Diogel mewn Cymunedau, a'r Gronfa Drafnidiaeth Leol.”<sup>29</sup>

**Casgliad 5.** Croesewir ymrwymiad Llywodraeth Cymru i raglen bum mlynedd o gyllid cyfalaf trafndiaeth trwy Trafnidiaeth Cymru. Byddai awdurdodau priffyrdd eraill yn elwa o ymrwymiad cyllido hirdymor tebyg.

**Argymhelliad 4.** Os gall Llywodraeth Cymru ddarparu cyllid pum mlynedd i Trafnidiaeth Cymru, yna gall – a dylai – wneud yr un peth i awdurdodau lleol.

## 2. 4. Dull rheoli asedau

**41.** Mae'r dystiolaeth a gafodd y Pwyllgor yn amlygu'n gryf beth yw manteision defnyddio dull hirdymor, wedi'i gynllunio, seiliedig-ar-risg o gynnal a chadw priffyrdd, gan awgrymu bod hyn yn darparu llawer mwy o werth am arian. Roedd defnyddwyr ffyrdd a busnesau hefyd yn ffafrio hyn er mwyn lleihau'r effaith arnynt. Mae hefyd yn ei gwneud yn bosibl trefnu gwaith mewn ffordd sy'n osgoi brigau a chafnau o ran gweithgarwch a'r galw am adnoddau.

**42.** Fodd bynnag, er bod dystiolaeth i'w chael bod camau'n cael eu cymryd tuag at fabwysiadu'r drefn hon – er enghraifft, trwy Gynlluniau Rheoli Asedau Priffyrdd a baratoir gan awdurdodau lleol – mae'n ymddangos bod materion fel cyllidebau blynyddol a chyfyngiadau cyllido yn ei gwneud yn anodd rhoi'r drefn ar waith.

**43.** Yn ei thystiolaeth ysgrifenedig, mae Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru yn nodi bod “cynhyrchu HAMP yn galw am swm sylweddol o waith, y gellir ond ei gyfiawnhau os bydd cyllid digonol ar gael i olrhain yr argymhellion sy'n deillio o'r broses”.<sup>30</sup>

**44.** Awgrymodd Cynghrair y Diwydiant Asffalt (AIA) y gall aneffeithlonrwydd hefyd godi trwy or-fanylu ar y deunyddiau. Roeddent yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru sefydlu “Grŵp Effeithlonrwydd Palmentydd”, fel y mae Highways England wedi'i wneud, gan ddod â'r Llywodraeth a'r diwydiant at ei gilydd i adolygu'r dull a ddefnyddir.

**Argymhelliad 5.** Dylai Llywodraeth Cymru gynnull grŵp rhanddeiliaid tebyg i Grŵp Effeithlonrwydd Palmentydd Highways England i gynghori ar y deunyddiau a'r prosesau mwyaf effeithiol.

<sup>29</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

<sup>30</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

- 45.** Awgrymai tystiolaeth gan Arup fod y dull a ddefnyddir ar gyfer cynnal a chadw yn rhy rhanbarthol. Awgrymai tystiolaeth lafar gan Brifysgol Leeds fod defnyddio dull cyffredin yn bwysicach na chyflawni trwy un corff. Tynnai sylw at Raglen Effeithlonrwydd Cynnal a Chadw Priffyrdd Lloegr ac arferion yn yr Alban fel enghreifftiau o arfer da.
- 46.** Fodd bynnag, nid oedd y Gymdeithas Syrfewyr Sirol a'r Sefydliad Peirianwyr Sifil yn cytuno bod arferion yng Nghymru yn rhy rhanbarthol a, chan gyfeirio at y Cynlluniau Rheoli Asedau Priffyrdd, dywedodd Keith Jones, Cyfarwyddwr y Sefydliad Peirianwyr Sifil, wrth y Pwyllgor mai Cymru, mewn gwirionedd, oedd y rhan gyntaf o'r DU i ddod ynghyd i ddatblygu fframwaith cyffredin ar gyfer rheoli asedau.<sup>31</sup>
- 47.** Mewn tystiolaeth lafar, nododd Prifysgol Leeds ei bod yn y pen draw yn costio rhwng 17 ac 19 gwaith yn fwy i wneud gwaith atgyweirio tameidiog yn hytrach na gwaith rheoli asedau wedi'i gynllunio, i uwchraddio'r asedau.<sup>32</sup> Fe dynnodd sylw hefyd at bwysigrwydd un set o ddangosyddion perfformiad a data allweddol,<sup>33</sup> a allai gynnwys bodlonrwydd cwsmeriaid.
- 48.** Pan ofynnwyd iddo am ffigurau Leeds, mynegodd Ysgrifennydd y Cabinet amheuaeth bod yr arbedion yn rhai o'r maint hwnnw, ond dywedodd y byddai'n cysylltu â Phrifysgol Leeds i gael gwybod mwy. Er y gellir dadlau ynglŷn â maint y cynilion, mae cytundeb cyffredinol bod rheoli asedau'n effeithiol yn cynnig gwell gwerth am arian.
- 49.** Mewn tystiolaeth lafar, ategodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau dystiolaeth ysgrifenedig gan heddluoedd Cymru a oedd yn awgrymu bod gwaith llenwi tyllau a mân waith atgyweirio tymor byr yn tarfu mwy ar ddefnyddwyr ffyrdd.
- 50.** Mae Prifysgol Leeds ac eraill wedi awgrymu bod angen ystyried effaith y newid yn yr hinsawdd. Er enghraifft, bu academyddion Leeds yn trafod dŵr wyneb ffo, gan bwysleisio'r angen i ystyried draenio a'r angen i "wneud lle i ddŵr", nid dim ond ystyried cyflwr y palmant. Dywedasant fod perygl llifogydd a dŵr wyneb ffo ar 1000km o ffyrdd Cymru, ac y dylai cynnydd o 1% mewn dyddodiad arwain at gynydd o 1% yn y gyllideb fel rheol.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 125

<sup>32</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 30

<sup>33</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 39

<sup>34</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 19

**Casgliad 6.** Ceir consensws cyffredinol bod dull cynnal a chadw sy'n seiliedig ar reoli asedau yn y tymor hir yn fwy cost-efeithiol ac yn arwain at well canlyniadau ar gyfer defnyddwyr y ffyrdd. Mae awdurdodau priffyrdd yng Nghymru wedi ymrwymo i fabwysiadu'r dull hwn, ond wedi cael eu rhwystro gan ddyraniadau cyllid tymor byr ac anghenion lleol sy'n cystadlu â'i gilydd.

**Argymhelliad 6.** Dylai Llywodraeth Cymru a llywodraeth leol sicrhau y rhoddir blaenoriaeth a chyllid i waith cynnal a chadw wedi'i gynllunio dros y tymor hir sy'n gost-efeithiol er mwyn lleihau atgyweiriadau tymor byr mwy costus.

## 2. 5. Tarfu gyn lleied â phosibl ar ddefnyddwyr ffyrdd

**51.** Mae tystiolaeth ysgrifenedig yn amlygu sut mae gwaith ffordd yn effeithio ar ddefnyddwyr ffyrdd - gyda heddluoedd Cymru yn benodol yn mynegi pryder ynghylch y drefn llenwi tyllau/adweithiol sy'n ychwanegu at oedi ar y ffyrdd, tra byddai atgyweiriadau tymor hwy yn golygu llai o darfu drwyddi draw. Mae'r Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil hefyd yn tynnu sylw at y cysylltiad rhwng patrymau cyllido (y "sbigyn" yn chwarter 4, neu "fis Mawrth gwallgof") a tharfu.

**52.** Mae papur y Ffederasiwn Busnesau Bach yn pwysleisio pwysigrwydd teithio ar y ffyrdd i'w aelodau. Noda fod mwy na 60% o'r aelodau yn dweud bod gwaith ffordd, tagfeydd a chyflwr ffyrdd yn cael effaith negyddol ar eu busnes. Dywedai busnesau bach gwledig fod tyllau a gwaith ffordd mynych yn achosi problemau i fusnesau. Roedd gwaith ffordd yn cael ei ystyried yn angenrheidiol ond roedd hysbysebu gwael yn broblem, ac roedd eu rhwystredigaeth yn cael ei sbarduno gan eu canfyddiad bod ansawdd y gwaith atgyweirio ar ffyrdd yn aml yn wael, gan arwain at ail-wneud gwaith a tharfu ymhellach. Mae'n awgrymu bod cyflwr ffyrdd lleol, yn hytrach na'r rhwydwaith strategol / cefnffyrdd, yn fwy o bryder. Dywed y Ffederasiwn fod ffyrdd gwael yn costio arian i fusnesau Cymru, ac yn sgil hynny i economi Cymru.

**53.** Cyfeiriai'r Ymgyrch dros Gludiant Gwell at adroddiadau gan yr AA sy'n awgrymu bod hawliadau yswiriant am ddifrod i gerbydau yn sgîl ffyrdd sy'n cael eu cynnal a'u cadw'n wael ar gynnydd - gyda'r hawliadau ym mhedwar mis cyntaf 2018 yn gyfwerth â hawliadau 2017 ar ei hyd. Tynnodd sylw hefyd at waith gan yr RAC sy'n awgrymu bod cynnal a chadw goleuadau stryd, atalfeydd ac ati yn ogystal ag wyneb y ffyrdd o bwys i ddefnyddwyr ffyrdd.

**54.** Mewn tystiolaeth lafar, awgrymodd defnyddwyr o'r sectorau cludo nwyddau a bysiau fod cyfathrebu ynghylch gwaith ffordd a phrosiectau ffordd yn broblem, ac felly hefyd cydlynu'r gwaith. Roeddent yn pwysleisio'r effaith economaidd ar eu cwmnïau a'u cwsmeriaid. Galwodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau am

borthol ar-lein hawdd lle gellid gweld pa waith sydd yn yr arfaeth. Cyfeiriodd y Ffederasiwn Busnesau Bach at hysbysebu a chyfathrebu gwael hefyd.

**55.** Awgrymodd y tyst o Owens Group a ymddangosodd ar banel y CBI fod rhannu gwybodaeth yn llawer gwell yn Lloegr – gyda'r Gymdeithas Cludo Nwyddau ar Lorïau (RHA) a'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau (FTA) yn cael diweddariadau rheolaidd y gall y cwmni edrych arnynt, a phapurau briffio rhanbarthol a gâi eu darparu am waith wedi'i gynllunio yn rhoi amseriadau manwl a gwybodaeth arall am waith. Mewn cyferbyniad, yng Nghymru, ychydig iawn o gyfathrebu a geir o du Llywodraeth Cymru neu'r awdurdodau lleol, ac mae diffyg cydlynu gwaith.

**56.** Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet ei fod yn rhoi blaenoriaeth i wella cyfathrebu a bod gwelliannau a oedd wedi cael eu rhoi ar waith ar gyfer yr A55 yn y gogledd bellach yn cael eu cyflwyno ar draws gweddill y rhwydwaith cefnffyrdd. Cyfeiriodd hefyd at ail-lansio gwefan Traffig Cymru a chyfathrebu ar y cyfryngau cymdeithasol yr hydref hwn".<sup>35</sup>

**57.** Awgrymodd y Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil mewn tystiolaeth lafar fod angen gwelliant o ran cydlynu gwaith a hysbysu'r cyhoedd. Bu'r cyrff peirianeg yn trafod effaith cydlynu â chwmnïau cyfleustodau, a dywedodd y CSS fod ystyriaeth yn cael ei rhoi i drwyddedu cynlluniau, a chodi ar gwmnïau cyfleustodau am fynediad at y ffordd.

**58.** Mewn tystiolaeth lafar, ymhelaethodd Sustrans ar ei thystiolaeth ysgrifenedig a dynnai sylw at effaith gwaith ffordd ar deithwyr llesol. Dywedodd fod y ddarpariaeth ar gyfer cerddwyr a beicwyr yn wael wrth gynllunio gwaith ffordd – gyda rheolaeth traffig yn cael ei chynllunio gyda cherbydau modur mewn golwg. Pwysleisiodd fod llwybrau sy'n symud/newid ac arwyddion gwael yn risg neilltuol i deithwyr llesol, sy'n gorfod ymateb yn gyflym ac yn gallu eu cael eu hunain mewn sefyllfaedd peryglus mwyaf sydyn lle mae eu llwybrau'n gwrthdaro â llwybrau ceir. Pwysleisiodd fod argraffiadau pobl o ddiogelwch yn rhwystr mawr i deithio llesol. Mae enghraifft a roddwyd o arfer da yng Nghaeredin yn awgrymu bod arferion gwell yn bosibl.

**59.** Dadleuai Sustrans a'r Ymgyrch dros Gludiant Gwell mewn tystiolaeth lafar nad yw cynnal a chadw adweithiol, o'i hanfod, wedi'i gynllunio cystal a'i fod felly'n cael mwy o effaith – awgrymodd Sustrans y gallai rhaglen hirdymor ddarparu'n well ar gyfer teithwyr llesol, er enghraifft adeiladu llwybrau beicio dros dro.

---

<sup>35</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Gorffennaf 2018, para 489

**Casgliad 7.** Er bod Llywodraeth Cymru a Llywodraeth Leol yn ymwybodol o'r modd y gall cyfathrebu gwael ynglŷn â gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio a heb ei gynllunio darfu ar ddefnyddwyr, mae'n amlwg bod lle i wella. Mae'r Pwyllgor yn disgwyl am ail-lansio gwefan Traffig Cymru a'r cyfryngau cymdeithasol cysylltiedig yr hydref hwn i weld a all hyn fynd i'r afael â chanfyddiadau negyddol.

## 3. Gwella

Mae'r bennod hon yn ystyried cyflawni prosiectau gwella ar y rhwydwaith ffyrdd lleol, cefnffyrdd a thraffyrdd a sut y dylid eu rheoli a thalu amdanynt.

### 3. 1. Cynllunio a chyflawni prosiectau mawr

**60.** Darparodd y Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil dystiolaeth ysgrifenedig a oedd yn awgrymu bod y broses gaffael a pha mor gyflym y gwneir penderfyniadau yn ffactorau allweddol sy'n cyfyngu ar werth am arian prosiectau mawr. "Amrywiol iawn" oedd disgrifiad y gymdeithas o arferion caffael ar draws awdurdodau priffyrdd Cymru. Roedd y materion dan sylw yn cynnwys: tendro sy'n seiliedig ar y "pris isaf"; awydd i drosglwyddo'r holl risg i'r contractwr, sy'n golygu bod cyflenwyr yn ychwanegu premiwm at eu ceisiadau; prosesau biwrocraidd; a llai o ymgysylltu rhwng cyflenwyr a chaffaelwyr.

**61.** O ran pa mor gyflym y gwneir penderfyniadau, tra bo'r Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil yn cydnabod bod angen ystyried rhinweddau ac effeithiau prosiectau, dywed fod y broses wleidyddol yn parhau i fygu a rhwystro cynnydd. Mae'r effeithiau a nodir sy'n deillio o oedi yn cynnwys cynyddu risg a chostau prosiectau; effaith ar gontractwyr o ran parhad cyflogaeth, sgiliau a hyfforddiant; ac effaith ar gadwyni cyflenwi lleol.

**62.** Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd y Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil fel a ganlyn:

"I think the key is to make the best use of the time that you have for those statutory processes—to do as much as you can within that time, as opposed to almost doing things in series. I think that's where things slow down. We do need to spend time in terms of engaging with communities, but do it within that statutory period. And there is a political element to this, as you well know, that if things start to get batted around for political reasons, we lose the momentum, we lose all those skills that were geared up for a particular project. And there is a huge cost with this."<sup>36</sup>

**63.** Yn yr un modd, mewn tystiolaeth lafar, dywedodd Capital Law fod yr angen i ymgysylltu â rhanddeiliaid yn bwysig, ac y bydd hyn yn cymryd amser. Fodd

---

<sup>36</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018

bynag, yn debyg i'r Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil, awgrymodd y gallai ymgysylltu cynnar i ymdrin â gwrthwynebiadau esmwytho'r broses.

### 3. 2. Cynnwys Contractwyr yn Gynnar

**64.** Yn gyffredinol, roedd yr ymatebwyr yn cefnogi'r drefn i Cynnwys Contractwyr yn Gynnar (ECI),<sup>37</sup> sy'n golygu bod contractwyr yn cael eu cynnwys yn gynnar fel bod gwell gobaith o wireddu cynlluniau adeiladu a sicrhau gwerth am arian. Mae Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru yn cyfeirio at drefn well o ran amcangyfrif costau, rheoli risg, hwylustod adeiladu a chynnal a chadw ar ôl adeiladu. Fodd bynnag, mae hefyd yn awgrymu y gall arwain at anghydfodau, gyda phwysau i leihau costau ar draul arloesi.

**65.** Mae Sustrans yn awgrymu y dylai Cynnwys Contractwyr yn Gynnar ei gwneud yn bosibl ymgysylltu'n effeithiol i ddylanwadu ar ddylunio, er mwyn rhoi mwy o ystyriaeth i elfennau teithio llesol. Fodd bynnag, daw i'r casgliad mai cost fydd y sbardun allweddol o hyd. Dywedodd Sustrans y bu ymgysylltu ynghylch teithio llesol yng nghyswllt yr A465, ond fod yr hyn a adeiladwyd yn y pen draw yn wahanol iawn ac islaw'r safonau canllaw cyfredol ar gyfer teithio llesol.<sup>38</sup>

**66.** Yn eu tystiolaeth, gwadodd Llywodraeth Cymru fod unrhyw achos o wrthod elfennau teithio gweithredol yn seiliedig ar gost. Dywedodd Ken Skates fod cyhuddiadau bod elfennau teithio llesol yn cael eu gollwng oherwydd y gost "yn syml ddim yn wir".<sup>39</sup> Er bod ei swyddogion yn nodi y gallai fod ychydig o fannau lle'r oedd penderfyniadau pragmatig wedi golygu na chyrhaeddwyd y safon lawn.

**67.** Mewn tystiolaeth lafar, esboniodd peirianwyr fanteision Cynnwys Contractwyr yn Gynnar. Fodd bynnag, pwysleisiwyd profiad o'r broses a phwysigrwydd systemau. Rhybuddiodd Ed Evans o'r Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil:

"... we have competency issues across the whole procurement sector. You do need to know what you're doing with this. Otherwise, from a public sector point of view and value for public money, you could come unstuck quite seriously."<sup>40</sup>

**68.** Roedd Capital Law yn argymhell gweithredu trwy ddeialog / Cynnwys Contractwyr yn Gynnar gan ganolbwyntio ar y gwerth gorau, nid y gost isaf. Fodd

<sup>37</sup> [www.designingbuildings.co.uk/wiki/Early\\_contractor\\_involvement](http://www.designingbuildings.co.uk/wiki/Early_contractor_involvement)

<sup>38</sup> Tystiolaeth ysgrifenedig

<sup>39</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Gorffennaf 2018, para 418

<sup>40</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 6 Mehefin 2018, para 206

bynnag, er eu bod yn gefnogol i Gynnwys Contractwyr yn Gynnar, pwysleisiodd y tystion bwysigrwydd cystadleuaeth. Meddai Stuart Pearson o Capital Law:

“...you have a contractor involved at an early stage who basically puts themselves in pole position for delivering the main project. That, for me, is the main risk. The benefits do tend to outweigh that because you have collaborative working and you can iron out the issues along the way. But the main risk is that one contractor who understands the project is going to be in pole position to deliver the main project.”<sup>41</sup>

**Argymhelliad 7.** Pan fo daeareg neu ddeddfau ffiseg yn atal cydymffurfiaeth lawn â'r safonau a bennwyd ar gyfer llwybrau teithio llesol, yna dylai unrhyw benderfyniad i ddiwygio cynigion gael ei wneud mewn cydweithrediad llawn â defnyddwyr.

### 3. 3. Cyfres o brosiectau yn yr arfaeth

**69.** Pwysleisiwyd mewn tystiolaeth ysgrifenedig a llafar mor bwysig yw cael cyfres glir o brosiectau mawr yn yr arfaeth. Mae Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 yn cynnwys amserlen cyflawni prosiectau, ac mae Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru hefyd yn rhestru buddsoddiadau sydd yn yr arfaeth. Fodd bynnag, mae tystiolaeth yn awgrymu, er bod gwelliant wedi bod, bod angen gwneud mwy.

**70.** Mae tystiolaeth ysgrifenedig gan y Gymdeithas Ymgynghoriaeth a Pheirianeg (ACE) yn awgrymu nad yw cynlluniau sydd yn yr arfaeth yn ddigon gweladwy i gontractwyr, ac nad yw cynlluniau trafndiaeth lleol a chenedlaethol yn llawer mwy na rhestr o ddyheadau gan fod blaenoriaethau gwleidyddol yn newid, a bod y cyllid yn afrealistig. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd y Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil:

“...from a supplier’s point of view, it’s the lifeblood. Without that continuity—and we don’t have it at the moment in this sector at all. It’s a bit of a diverse thing, really, because if we don’t get that we can’t actually deliver back to Welsh Government many of the things that you are looking for in terms of sustainable jobs, in terms of new entrants into the industry, the links to education, NEETs and all those different agendas, the community benefits agendas.”<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018, para 440

<sup>42</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 6 Mehefin 2018, para 175



**71.** Dywedodd Siambr Fasnach De Cymru mai'r prif anhawster gyda'r gyfres gyfredol o brosiectau sydd yn yr arfaeth yw diffyg cyllid. Gan gysylltu hyn â'r oedi cyn adeiladu, cyfeiriodd at ddiffyg hyder yn y gymuned fusnes y bydd prosiectau'n cael eu cyflawni yn y pen draw.<sup>43</sup>

**72.** Fe wnaeth y Ffederasiwn Busnesau Bach nodi'r rhestr gyflawni yn y Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol, ond tynnodd sylw at y ffaith nad oedd yn cynnwys cyllideb nac asesiad dichonoldeb, ac awgrymodd nad yw cynnal a chadw yn cael ei ystyried. Fe waneth y CBI ddisgrifio'r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol fel cam i'r cyfeiriad cywir, ond dywedodd y byddai'n llawer mwy cynhyrchiol o ran caffael pe bai cynlluniau wedi'u blaenoriaethu ynddo.<sup>44</sup> Fe wnaethant hefyd nodi y byddai llinellau amser clir yn ddefnyddiol i fusnesau wrth wneud penderfyniadau ynghylch ble i leoli a buddsoddi.

**73.** Dywedodd Capital Law wrth y Pwyllgor y gallai cyfres hirdymor effeithiol o brosiectau yn yr arfaeth leihau ansicrwydd ynghylch cyflawni, a mynd i'r afael â rhai pryderon a godwyd (uchod) ynghylch prosesau ac amserlenni, trwy sicrhau bod y trafod a'r gwrthwynebiadau ac ati yn cael sylw yn gynnar.

**74.** Mae papur Llywodraeth Cymru yn disgrifio'r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol fel "rhaglen bum mlynedd dreiglol uchelgeisiol o ymyriadau trafndiaeth". Nodwyd fod "bwriad i adolygu'r Cynllun bob blwyddyn i adlewyrchu datblygiadau dros amser a'r proffil anghenion newidiol ledled Cymru". Mae'r Llywodraeth hefyd yn tynnu sylw at yr adolygiad o Strategaeth Drafndiaeth Cymru sydd ar y gweill, sy'n "rhoi cyfle i fabwysiadu dull newydd sy'n gosod system drafndiaeth gyhoeddus integredig yng nghalon ein strategaeth".

**Casgliad 8.** Er bod Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru yn nodi cyfres o brosiectau sydd yn yr arfaeth ar gyfer y dyfodol, mae rhwystredigaeth ynglŷn â diffyg blaenoriaethu a sicrwydd ynghylch y cyllid.

**Argymhelliad 8.** Dylai rhifynnau o Gynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru yn y dyfodol gynnwys dynodiadau cliriach o flaenoriaethau ac amserlenni, gan gynnwys manylion lle mae amserlenni yn newid a pham, y cam datblygu y mae'r prosiect wedi'i gyrraedd a'r cyllid sydd ar gael. Dylai Comisiwn Seilwaith Cenedlaethol Cymru argymhell blaenoriaethau.

<sup>43</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018, para 142

<sup>44</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018, para 287-288

### 3. 4. Y Model Buddsoddi Cydfuddiannol

**75.** Mecanwaith newydd yw Model Buddsoddi Cydfuddiannol(MIM)<sup>45</sup> Llywodraeth Cymru, tebyg i'r Partneriaethau Cyhoeddus-Preifat/Menter Cyllid Preifat, lle bydd partneriaid yn y sector preifat yn adeiladu ac yn cynnal a chadw seilwaith cyhoeddus, gan gadw'r buddsoddiad cyfalaf oddi ar fantolen y sector cyhoeddus. Ar ddiwedd y contract, caiff yr ased ei drosglwyddo i berchnogaeth gyhoeddus. Ym mis Ionawr 2018, ysgrifennodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth at y Cadeirydd yn amlinellu pwyntiau allweddol y model,<sup>46</sup> ac yn dangos sut mae'n wahanol i PFI.

**76.** Mae'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol yn y camau cynnar o ran ei gymhwyso, ac o ganlyniad nid oes llawer o brofiad eto i werthuso, nac asesu a yw'n darparu gwerth am arian. Mae Llywodraeth Cymru wedi enwi tri phrosiect a fydd yn defnyddio'r model yn 2018. Mae hyn yn cynnwys un prosiect ffordd - darnau 5 a 6 o brosiect deuoli'r A465 (rhwng Dowlais a Hirwaun).

**77.** Mewn tystiolaeth lafar, mae Sefydliad y Peirianwyr Sifil yn rhybuddio bod angen bod yn wiliadwrus<sup>47</sup> - ac ystyried materion fel goblygiadau refferniw tymor hir talu am fuddsoddiad cyfalaf preifat. Roedd y Sefydliad Contractwyr Peirianeg Sifil hefyd o'r farn bod y Model Buddsoddi Cydfuddiannol "gam ymlaen"<sup>48</sup> o'r hen drefn PFI, ond pe bai modd ariannu prosiect yn uniongyrchol, dyna fydddech am ei wneud meddent hwy.

**78.** Mewn tystiolaeth lafar roedd y CBI yn cefnogi trosglwyddo risg i'r sector preifat, gan gydnabod nad yw'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol ond megis dechrau. Fodd bynnag, os nad yw'r gallu a'r arian gennych o fewn y gyllideb i fynd mor bell â chyflwyno'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol ar draws ystod eang o gynlluniau, dadleuai fod y model yn dal yn ateb arbenigol i broblem fwy cymhleth.

**79.** Mae papur Capital Law yn rhoi asesiad manwl o'r risgiau a'r cyfleoedd a'r meini prawf ar gyfer cynlluniau priffyrdd addas. Daeth rhai pwyntiau allweddol i'r amlwg hefyd mewn tystiolaeth lafar.

---

<sup>45</sup> <https://gov.wales/funding/wales-infrastructure-investment-plan/mutual-investment-model/?lang=cy>

<sup>46</sup> <http://senedd.assembly.wales/documents/s72133/EIS5-05-18p1%20Correspondence%20from%20the%20Cabinet%20Secretary%20for%20Economy%20and%20Transport%20following%20the%20C.pdf>

<sup>47</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 225

<sup>48</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 206 a 232

- 80.** Dywedodd Chris Nott o Capital Law y dylid defnyddio'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol ar gynlluniau sy'n costio £200-300m er mwyn cael cyllid ar y raddfa y mae ei hangen arnoch am y pris isel y mae ei angen arnoch i wneud y cynlluniau'n wirioneddol gost-effeithiol".<sup>49</sup>
- 81.** Dadleuai'r tystion fod angen proses gaffael soffistigedig ar gyfer y model (cyfeiriodd Mr Nott at yr angen i gaffael "yn wych"<sup>50</sup>) – po orau fo'r broses gaffael, po orau y caiff risg ei reoli, felly mae gwerth am arian yn gwella;
- 82.** Disgrifiwyd prosiectau a allai ddefnyddio'r model fel rhai â mwy o sicrwydd cost, felly mae ymgysylltu a thrafod cynnar â rhanddeiliaid yn allweddol. Awgrymwyd hefyd y gallai'r awdurdod cyhoeddus ysgwyddo'r cyfrifoldeb am waith cynnal a chadw heb ei gynllunio, tra bod y partion cyllido'n gwneud gwaith cynnal a chadw wedi'i gynllunio;
- 83.** Câi sgiliau eu hystyried yn bwysig wrth reoli prosiectau sy'n defnyddio'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol – teimlai'r tystion y gallai hyn fod yn broblem benodol mewn llywodraeth leol ac awgrymwyd y dylid cael mynediad at arbenigedd Model Buddsoddi Cydfuddiannol canolog, ynghyd â datblygu cyfres o brosiectau arfaethedig a allai ddefnyddio'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol, a diwylliant sy'n gydnaws â'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol.

**Casgliad 9.** Er bod y Model Buddsoddi Cydfuddiannol yn ei gamau cynnar, a bod y Pwyllgor yn cymeradwyo ymdrechion i arloesi mewn prosiectau cyllido, nid ydym wedi ein hargyhoeddi eto y bydd y model hwn yn opsiwn effeithiol ar gyfer unrhyw beth heblaw'r prosiectau mwyaf syml ar raddfa fawr. Yn arbennig, rhaid i Lywodraeth Cymru fod yn bwylllog wrth sicrhau bod y Buddsoddi Model Cydfuddiannol yn darparu gwerth am arian ac nad yw'r sector cyhoeddus yn agored i risg ar raddfa fawr.

**Casgliad 10.** Bydd angen lefel o arbenigedd caffael ar gynlluniau sy'n defnyddio'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol nad yw i'w weld yn eang yn y sector cyhoeddus yng Nghymru. Bydd angen cyflogi a chadw pobl hynod fedrus a phrofiadol.

**Argymhelliad 9.** Dylai'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol gael ei ddefnyddio pan nad oes model ariannu arall yn hyfyw, a dim ond lle mae prosiectau gwerth £200m+. Lle y'i defnyddir, dylid gwerthuso prosiectau gan ddefnyddio meini prawf clir, a dylai'r awdurdod arweiniol ddefnyddio arbenigedd caffael a

<sup>49</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018, para 407

<sup>50</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018, para 409

chyflawni a ddatblygwyd mewn cynlluniau blaenorol sydd wedi defnyddio'r Model Buddsoddi Cydfuddiannol.

**Argymhelliad 10.** Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod canolfan arbenigedd ar gyfer y Model Buddsoddi Cydfuddiannol yn datblygu a fydd yn rhoi cymorth ac arweiniad i awdurdodau cyhoeddus weithredu prosesau caffael cymhleth (fel y Model Buddsoddi Cydfuddiannol) a sicrhau gwerth am arian.

## 4. Cynaliadwyedd

Mae'r bennod hon yn gofyn a yw'r dulliau a ddefnyddir i gynnal a chadw a gwella priffyrdd yn gynaliadwy - yn enwedig yng ngoleuni'r ddeddfwriaeth a basiwyd yn nhymor y Cynulliad blaenorol.

### 4. 1. Deddfwriaeth newydd

**85.** Rhoddodd ymchwiliad y Pwyllgor ystyriaeth i'r cwestiwn a yw Cymru yn mabwysiadu dull cynaliadwy o ran cynnal a chadw a gwella ei rhwydwaith ffyrdd yng nghyd-destun deddfwriaeth allweddol fel Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.

**86.** Mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn rhwymo sefydliadau'r sector cyhoeddus yng Nghymru - gan gynnwys Llywodraeth Cymru a llywodraeth leol - i ystyried saith nod yn eu holl ymdrechion, ac i fabwysiadu ffyrdd newydd o weithio a meddwl.

**87.** Mae'n amlwg o'r dystiolaeth ysgrifenedig bod barn eang bod mwy i'w wneud i wreiddio Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 mewn polisi priffyrdd.

**88.** O ran Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, roedd ymatebion i ymgynghoriad y Pwyllgor yn dehongli egwyddorion cynaliadwyedd mewn amrywiaeth o ffyrdd. Roedd y rhain yn cynnwys:

- cynaliadwyedd ariannol;
- cynaliadwyedd y deunyddiau a ddefnyddir;
- effaith ar yr amgylchedd ac ystyried effeithiau'r newid yn yr hinsawdd;
- y dull rheoli asedau fel dull ataliol; ac
- ymgysylltu â'r cyhoedd a'u cynnwys yn y broses o gynllunio gwaith a phrosiectau.

**89.** Mae cynaliadwyedd prosiectau buddsoddi mawr mewn priffyrdd yn asgwrn cynnen sylweddol, ac mae ffordd liniaru'r M4 yn enghraifft arbennig o ddadleuol. Mewn tystiolaeth lafar, roedd cyrff busnes a chludo nwyddau yn arbennig yn tynnu sylw at effaith tagfeydd ar eu busnes, ac ar yr economi ehangach. Roedd

tystion o gwmnïau cludo nwyddau hefyd yn tynnu sylw at allyriadau a phroblemau ansawdd aer sy'n deillio o dagfeydd.

**90.** Mae ymchwiliad cyhoeddus yr M4 wedi clywed dehongliadau tra gwahanol o Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a gyflwynwyd gan Gomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol a Chwnsler Llywodraeth Cymru. Clywodd y Pwyllgor gefnogaeth i ddehongliad Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol gan yr Ymgyrch dros Gludiant Gwell a Sustrans, a chefnogaeth gref i safbwynt Llywodraeth Cymru gan y CBI. Fodd bynnag, galwodd y CBI hefyd am eglurder o ran dehongli'r Ddeddf.

**91.** Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor:

"I think what's important is to recognise that, with the Act, it should still be possible to construct a road. If the interpretation is that you cannot have a trade-off, that you have to balance, that there has to be equal merit, equal benefit across all of the points of the Act, I can't envisage any road being built, and therefore I believe that our interpretation of the Act is the correct one. But I'd agree that it would be desirable for agreement to be reached between us and the commissioner over the interpretation."<sup>51</sup>

**92.** Cydnabu Steve Brooks o Sustrans, er ei bod yn gorfodi Llywodraeth Cymru a gwasanaethau cyhoeddus eraill yng Nghymru i feddwl mewn ffordd benodol, nad yw'r Ddeddf yn gorfodi Llywodraeth Cymru i ymddwyn mewn ffordd arbennig.<sup>52</sup> Roedd yn dadlau bod cydymffurfio â Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn fater sydd o lai o bwys na blaenoriaethau gwleidyddol.

**93.** Tynnodd y CBI sylw at y dehongliadau gwahanol o ddarpariaethau'r Ddeddf, gan awgrymu bod angen i Gomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol a Llywodraeth Cymru gytuno ar ddehongliad er mwyn eglurdeb.

**94.** Cyfeiriodd yr Ymgyrch dros Gludiant Gwell at y ffaith bod ffyrdd newydd yn cael eu hadeiladu i safonau amgylcheddol gwell, a phwysleisiodd bwysigrwydd dyraniadau "ôl-osod gwyrdd" wedi'u neilltuo, i fynd i'r afael â phroblemau ar ffyrdd presennol. Dadleuai y dylai polisi priffyrdd cynaliadwy:

- gywiro pethau'n gyntaf;

---

<sup>51</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 5 Gorffennaf 2018, para 535

<sup>52</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018, para 104

- integreiddio ar draws dulliau cludiant a chynllunio mewn coridorau;
- cynnwys arweinyddiaeth amgylcheddol sy'n ymdrin â charbon, ansawdd aer a bioamrywiaeth; a hefyd
- clustnodi cyllid i ddarparu "ffyrdd gwyrddach".

**95.** Dadleuai y dylai adeiladu ffyrdd fod yn ddewis olaf pan fydd popeth arall wedi methu, ac eithrio cysylltu aneddiadau newydd, gan fod ffyrdd newydd yn creu traffig ("fel cloddio ffos mewn cors"<sup>53</sup>). Awgrymodd Sustrans y dylai Strategaeth Drafnidiaeth newydd Cymru, sy'n cael ei datblygu ar hyn o bryd gan Lywodraeth Cymru, nodi pa bryd y mae angen ffyrdd newydd. Nid yw'n syndod bod y CBI yn anghytuno â hyn, gan ddadlau bod angen gwaith cynnal a chadw a chapasiti newydd.

**96.** O ran y Ddeddf Teithio Llesol, gan fod mwyafrif llethol y teithio llesol yn digwydd ar ffyrdd lleol, dywed papur Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru y dylai hyn ddylanwadu ar gydbwysedd y gwariant rhwng y rhwydweithiau ffyrdd strategol a lleol dros amser. Mae tystiolaeth ysgrifenedig gan Sustrans hefyd yn nodi pwysigrwydd y rhwydwaith ffyrdd lleol a rheoli rhaglenni cynnal a chadw ar gyfer beicwyr a cherddwyr.

**97.** Mae tystiolaeth ysgrifenedig y Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil, gan gyfeirio at y Ddeddf Teithio Llesol a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, yn dod i'r casgliad y bydd "angen newid diwylliannol sylweddol" gan gyrrff cyflawni, a hefyd y cyrff cyhoeddus hynny sy'n buddsoddi mewn cynlluniau ffyrdd. Roedd Adroddiad y Pwyllgor ar y Ddeddf Teithio Llesol<sup>54</sup> yn galw am fwy o arweinyddiaeth i gyflawni'r newid diwylliannol a ragwelir yn y gyfraith honno.

**98.** Mewn tystiolaeth lafar, awgrymodd Stuart Davies o'r Gymdeithas Syrfewyr Sirol fod disgwyliad cynyddol y bydd mwy o amlygrwydd i gerdded a beicio mewn cynlluniau, lle'r oeddent gynt bron iawn yn cael eu hanwybyddu wrth ystyried blaenoriaethau. Fodd bynnag, mewn perthynas â'r ddwy Ddeddf, dywedodd Mr Davies:

---

<sup>53</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 21 Mehefin 2018, para 58.

<sup>54</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, Gwaith Craffu ar ôl Deddfu ar Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.

“I think it’s really understanding it more. I think that we as a nation are grappling with what it actually means. So I think it’s just embedding it more into our thinking.”<sup>55</sup>

## 4. 2. Asesiadau o gynaliadwyedd

**99.** Clywodd y Pwyllgor farn amrywiol ynglŷn ag asesu effaith economaidd cynlluniau, a hefyd ynghylch effeithiolrwydd dulliau modelu traffig sy’n sail i asesiadau o gynlluniau ffyrdd.

**100.** Awgrymodd y Sefydliad Peirianwyr Sifil fod modelau traffig yn gadarn iawn, ac amddiffynnodd y CBI y drefn hefyd gan ddweud bod ganddo hyder llwyr yn y rhagolygon. Fodd bynnag, awgrymodd Sefydliad y Peirianwyr Sifil a’r Gymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil y gallai fod angen adolygu’r modelau wrth roi mwy o ffocws ar dulliau trafndiaeth mwy cynaliadwy. Awgrymodd y Gymdeithas Syrfewyr Sirol fod perfformiad yr economi wedi tanseilio effeithiolrwydd modelau.

**101.** Fodd bynnag, nodai tystiolaeth ysgrifenedig yr Ymgyrch dros Gludiant Gwell fod y tueddiadau o ran teithio mewn car yn newid. Cyfeirir yn y papur at ostyngiad cyson, hirdymor, yn yr amser a dreulir yn teithio, ac yn y pellter a deithir. Mae hefyd yn awgrymu y bu gostyngiad mewn teithiau cymudo er bod cyflogaeth wedi cynyddu, ac mae’n tynnu sylw at y ffaith fod nifer yr oedolion ifanc sy’n ceisio trwydded yrru yn gostwng. Mae’r Ffederasiwn Busnesau Bach, er ei fod yn croesawu adolygiad diweddar Llywodraeth Cymru o’r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG), hefyd yn credu bod y canllawiau’n dal i ddibynnu gormod yn ôl pob golwg ar ragolygon traffig rhagfynegol, a bod y dystiolaeth yn awgrymu bod hyn wedi arwain at rai dewisiadau buddsoddi gwael yn y degawdau diwethaf.

**102.** Mewn tystiolaeth lafar, cyfeiriodd yr Ymgyrch dros Gludiant Gwell at Adolygiad o 80 Gwerthusiad Prosiect ar ôl Cychwyn (POPEs)<sup>56</sup> yn Lloegr o gynlluniau ffyrdd, y comisiynwyd Transport for Quality of Life i’w gyflawni gan Campaign to Protect Rural England. Meddai Bridget Fox wrth y Pwyllgor:

“...they found that, across the board, traffic levels had increased not been reduced, that environmental impacts were generally worse than had been predicted and that economic benefits were generally less, and that, where there were increases in economic activity, it was impossible to attribute these solely to the road rather than the fact that

---

<sup>55</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 236

<sup>56</sup> Campaign to Protect Rural England, [The Impact of Road Projects in England](#)



there had been a major regeneration scheme or a new business park opened or something, which was not necessarily dependent on the road solely.”<sup>57</sup>

**103.** Mae Llywodraeth Cymru yn Gwerthuso Prosiectau ar ôl Cychwyn fel mater o drefn.

**104.** Cyfeiriodd Leighton Jenkins o'r CBI at Astudiaeth Banc y Byd sy'n cysylltu buddsoddiadau mewn ffyrdd â thwf economaidd<sup>58</sup> ac fe'i rhannodd wedyn gyda'r Pwyllgor. Mae'r ymchwil hon yn asesu effaith polisïau trafndiaeth ar dwf, cynhwysiant a chynaliadwyedd yng nghyd-destun gwlad ddatblygol, er bod y tystion ar ran y CBI wedi awgrymu, wrth rannu'r adroddiad hwn, bod llawer mwy o adroddiadau sy'n dweud rhywbeth tebyg.

**105.** Mae'n werth nodi, fodd bynnag, mai amcan yr astudiaeth benodol a rannwyd gan y CBI oedd “adolygu manteision a chostau uniongyrchol ac anuniongyrchol ehangach buddsoddiadau a pholisïau trafndiaeth mewn *gwledydd datblygol*” (Tudalen 2). Nid yw'n glir y gellir tybio bod modd cyflawni adenillion ar fuddsoddiad mewn seilwaith trafndiaeth yng Nghymru a'r DU sydd yr un faint â'r adenillion a gyflawnir mewn gwledydd datblygol. Mae hyn yn dangos cymhlethdod y materion cysylltiedig wrth ystyried y cwestiwn hwn a'r angen i fwrw ymlaen â gofal ar sail tystiolaeth.

**Argymhelliad 11.** Dylai Llywodraeth Cymru gomisiynu adolygiad annibynnol o Werthusiadau Prosiectau ar ôl Cychwyn diweddar yng Nghymru i asesu a yw ffyrdd yng Nghymru wedi cyfawni'r manteision economaidd a ragwelid pan gytunwyd ar y cynlluniau.

**106.** Er bod tystiolaeth y Pwyllgor yn cynnwys llawer o gyfeiriadau at Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, mae'n amlwg bod gwaith i'w wneud o hyd wrth wreiddio'r ffyrdd newydd o feddwl a gweithredu y mae'n eu gwneud yn ofynnol yng ngwaith beunyddiol awdurdodau priffyrdd ac (yn enwedig) eu contractwyr.

**Casgliad 11.** Mae'r Pwyllgor o'r farn bod Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn mynnu ffordd newydd o feddwl. Mae hyn yn golygu holi a herio modelau traddodiadol a ddefnyddir i ragweld twf traffig ac amcangyfrif twf economaidd. Bydd astudiaethau achos fel Ffordd Liniaru'r M4 – a'r dehongliad o'r Ddeddf a

<sup>57</sup> Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, 13 Mehefin 2018, para 66

<sup>58</sup> Grŵp Banc y Byd, Trafndiaeth

gaiff ei herio gan y Comisiynydd a Llywodraeth Cymru - yn mynd yn gryn dipyn o'r ffordd tuag at egluro sut y dylid gwneud penderfyniadau yn y dyfodol.

**Casgliad 12.** Nid yw'n hawdd datrys y dehongliadau hynod wahanol o Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a gyflwynwyd i Ymchwiliad Cyhoeddus yr M4 gan y Comisiynydd a Llywodraeth Cymru - ond rhaid iddynt gael eu datrys os am sicrhau eglurder ynghylch sut i ddehongli'r ddeddfwriaeth. Mae'r Pwyllgor yn gobeithio y gellir cytuno ar y dehongliad clir hwn heb ymyrraeth gyfreithiol ddrud, ond mae'n cydnabod ei bod yn bosibl mai dyma'r unig ffordd o gyflawni gwir eglurder mewn dadl gymhleth ac aml-ddimensiwn.

**Casgliad 13.** Mae'r Pwyllgor wedi'i argyhoeddi gan ddadl yr Ymgyrch dros Gludiant Gwell y dylai adeiladu ffyrdd newydd fod yn ddewis olaf, ac mai cynnal a chadw'r rhwydwaith ffyrdd presennol - gan gynnwys llwybrau teithio llesol - ddylai fod yn flaenoriaeth i bolisi trafndiaeth gynaliadwy.

**Argymhelliad 12.** Dylai'r strategaeth arfaethedig, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, bennu blaenoriaeth glir ar gyfer cynnal y rhwydwaith ffyrdd presennol, prif-ffrydio ac uwchraddio'r seilwaith teithio llesol, a blaenoriaethu mynediad, yn hytrach nag adeiladu ffyrdd newydd.

**Casgliad 14.** Mae'r dulliau rhagweld traddodiadol a'r dull traddodiadol o asesu manteision cynlluniau ffyrdd newydd yn cael eu herio fwyfwy gan ymchwil economaidd newydd, ac ymrwymiad Llywodraeth Cymru - a deddfwriaeth - i gyflawni datblygu cynaliadwy. Mae'r Pwyllgor yn disgwyl i Lywodraeth Cymru weithio gyda Chomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol i ddatblygu ei ffordd o feddwl yn y maes hwn, a datblygu offer newydd i asesu effaith gyfannol gwelliannau i ffyrdd a gwaith i'w cynnal a'u cadw.

**Casgliad 15.** Mae'r Arweiniad newydd ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG 2017) wedi cael ei lunio ar y cyd â Chomisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol i sicrhau bod cynlluniau trafndiaeth newydd yn rhoi ystyriaeth lawn i Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol a phopeth y mae'n ei olygu. Bydd sicrhau bod cyrff cyhoeddus, a'u contractwyr, yn deall ac yn dilyn yr arweiniad yn allweddol i'w lwyddiant.

**Argymhelliad 13.** Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod cymorth ar gael i sicrhau bod yr Arweiniad newydd ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru yn cael ei ddeall yn gyffredinol, ac yn cael ei roi ar waith gan gyrff cyhoeddus, a chontractwyr sy'n gweithio ar eu rhan.

**Argymhelliad 14.** Mae'r Pwyllgor yn awyddus i sicrhau y dylai pob prosiect ffordd newydd fod yn agored i gael ei herio er mwyn sicrhau bod Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol wedi cael ei chymhwyso'n drwyadl yn y cynllun. Os yw'r Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru yn cael ei ddilyn, dylai hyn ddigwydd yn ystod pob cam. Dylai Llywodraeth Cymru archwilio detholiad bach o brosiectau i asesu i ba raddau y mae hyn yn digwydd, ac adrodd yn ôl wrth y Pwyllgor ymhen 12 mis.

## Coridorau gwyrdd

---

**107.** Ar 24 Gorffennaf 2018, ysgrifennodd Ysgrifennydd y Cabinet at Aelodau'r Cynulliad "i gyhoeddi fy mhenderfyniad i gymeradwyo menter 'Coridorau Gwyrdd ar Rwydwaith Cefnffyrdd a Thraffyrdd Llywodraeth Cymru'".<sup>59</sup> Bydd y fenter pum mlynedd yn,

"Cyflwyno rhaglen waith a gweithgareddau sydd wedi'i bwriadu i wella tirwedd ac ansawdd amgylcheddol y rhwydwaith trafniadaeth drefol a gwledig, gan anelu at wella ymdeimlad o le a darparu 'pyrth' deniadol i Gymru i'n hymwelwyr."

**108.** Ni chyhoeddwyd unrhyw arian ychwanegol fel rhan o'r fenter hon.

**Casgliad 16.** Mae menter "Coridorau Gwyrdd" pum mlynedd newydd Llywodraeth Cymru yn un i'w chrosawu, ac mewn cyferbyniad amlwg â'r cyllidebau blynyddol a roddwyd i awdurdodau priffyrdd yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Nid yw'n glir a yw cyllid yn dod o gyllidebau presennol, a bydd y Pwyllgor yn gofyn am ragor o wybodaeth am hyn wrth graffu ar y gyllideb.

---

<sup>59</sup> Llythyr at ACau gan Ken Skates ar 24 Gorffennaf 2018

## Atodiad A: Cylch gorchwyl

- Cyflwr presennol y ffyrdd yng Nghymru, ac a yw'r dull o ariannu a chyflawni rhaglenni cynnal a chadw ar gyfer y rhwydwaith ffyrdd lleol, cefnffyrdd a thraffyrdd yng Nghymru yn effeithiol, yn cael ei reoli mewn modd sy'n tarfu gyn lleied â phosibl ar ddefnyddwyr y ffyrdd, ac yn darparu gwerth am arian;
- A yw'r prosiectau gwella mawr ar y rhwydwaith ffyrdd lleol, cefnffyrdd a thraffyrdd yn cael eu blaenoriaethu, eu cyllido, eu cynllunio a'u cyflawni'n effeithiol, ac yn rhoi gwerth am arian. Mae materion perthnasol yn cynnwys gweithredu'r drefn o Gynnwys Contractwyr yn Gynnar, a'r cyfleoedd a gynigir gan Fodel Buddsoddi Cydfuddiannol Llywodraeth Cymru; ac
- A yw Cymru yn mabwysiadu dull cynaliadwy o gynnal a chadw a gwella'i rhwydwaith ffyrdd yng nghyd-destun deddfwriaeth allweddol fel Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.

## Atodiad B: Tystion

### Enw

Yr Athro Nigel Smith

Ed Evans

Keith Jones

Stuart Davies

John Pockett

Gareth Mole

Sally Gilson

Duncan Buchanan

Bridget Fox

Steve Brooks

Matthew Williams

Elgan Morgan

Mike Plaut

Leighton Jenkins

Ian Price

Mike Colborne

Chris Nott

Stuart Pearson

David Evans

Ian Kenrick Hughes

Richard Jones

David Bois

Tim Peppin

Y Cyngh Andrew Morgan

Ken Skates

Sheena Hague

Judith Cole

Andy Falley

### Sefydliad

Prifysgol Leeds

Cymdeithas Contractwyr Peirianeg Sifil Cymru

Sefydliad y Peirianwyr Sifil Cymru

Cymdeithas Syrfewyr Sirol

Cyddfederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru

Bws Caerdydd

Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau

Sefydliad Cludo ar Ffyrdd

Ymgyrch dros Well Trafnidiaeth

Sustrans Cymru

Ffederasiwn Busnesau Bach

Siambrau Masnach

Cyddfederasiwn Diwydiant Prydain yng Nghymru

Cyddfederasiwn Diwydiant Prydain yng Nghymru

Cyddfederasiwn Diwydiant Prydain yng Nghymru

Owens Group

Capital Law

Capital Law

Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru

Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru

Asiant Cefnffyrdd De Cymru

Asiant Cefnffyrdd De Cymru

Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru

Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth

Llywodraeth Cymru

Llywodraeth Cymru

Llywodraeth Cymru