

Stuart Davies B.Eng., C.Eng. MICE, MBA  
Cadeirydd Cymdeithas Syrfewyr Sirol (CSS) Cymru  
Pennaeth Priffyrdd a Thrafnidiaeth  
Dinas a Sir Abertawe  
Neuadd y Sir  
Heol Ystumllwynarth  
SA1 3SN

Mae'r nodyn hwn yn rhoi ymateb i ymchwiliad Pwyllgor Economi, Seilwaith a Sgiliau Cynulliad Cenedlaethol Cymru i **Gyflwr y Ffyrdd yng Nghymru**, a hynny ar ran Cymdeithas Syrfewyr Sirol (CSS) Cymru.

I roi rhywfaint o gefndir, cymdeithas a chanddi aelodau o bob un o'r 22 o Awdurdodau Lleol yng Nghymru yw CSS. Mae'r prif bwyllgor yn cynnwys Cyfarwyddwyr a Phenaethiaid y Priffyrdd, Trafnidiaeth, Gwastraff ac Amgylchedd. Mae nifer o is-grwpiau o dan y prif bwyllgor gan gynnwys: rheoli asedau priffyrdd, perfformiad, meincodi, gwastraff, traffig a pheirianeg. Mae CSS yn cydweithio'n agos ag WLGA, CECA Cymru a chyrff eraill ledled Prydain gan gynnwys ADEPT (Cymdeithas Cyfarwyddwyr yr Amgylchedd, yr Economi, Cynllunio a Thrafnidiaeth) ac UKRLG (Grŵp Cyswllt y Ffyrdd y DU). Mae CSS wedi ymrwmo i rannu gwybodaeth a datblygu arfer orau i sicrhau bod gwasanaethau'r priffyrdd, trafndiaeth a'r amgylchedd yng Nghymru yn cael eu darparu yn y modd mwyaf effeithlon ac effeithiol.

Mae'r ymateb hwn wedi cael ei strwythuro ar sail y tri phennawd allweddol:

**Safbwyntiau ynghylch cyflwr presennol y ffyrdd yng Nghymru, ac a yw'r dull o ariannu a chyflawni rhaglenni cynnal a chadw ar gyfer y rhwydwaith o ffyrdd lleol, y cefnffyrdd a'r traffyrdd yng Nghymru yn effeithiol, yn cael ei reoli i amharu cyn lleied â phosibl ar ddefnyddwyr ffyrdd, ac yn darparu gwerth am arian;**

### **Cyflwr y Ffyrdd**

Mae CSS yn cydnabod mor bwysig yw rheoli asedau priffyrdd yn dda ac mae wedi bwrw ati'n ddiwyd i gywain a datblygu data ynghylch cyflwr y ffyrdd yng Nghymru. Mae CSS wedi darparu cyllid ar gyfer prosiect rheoli asedau priffyrdd gan ddefnyddio ymgynghorwyr allanol arbenigol dros gyfnod o sawl blwyddyn. Datblygwyd y prosiect hwn yn wreiddiol ar y cyd â'n cydweithwyr yn yr Alban (SCOTS) a chyfeiriwyd ato ledled y DU fel enghraifft o arfer orau. Mae CSS yn cydweithio'n agos â Llywodraeth Cymru i sicrhau bod arolygon rheolaidd a gwyddonol yn digwydd ar gyflwr y cefnffyrdd yn ogystal â rhwydweithiau ffyrdd A, B ac C. Mae pob Cyngor ar draws Cymru yn llunio Cynllun Rheoli Asedau'r Priffyrdd (HAMP) sy'n ddogfen hanfodol ar gyfer sicrhau dulliau effeithlon ac effeithiol o gynnal a chadw'r ased drutaf a phwysicaf a reolir gan y Cyngorau.

Mae tystiolaeth glir bod gwaith cynnal a chadw sylweddol yn aros i gael ei wneud ar yr holl ffyrdd (lleol, cefnffyrdd a traffyrdd) yng Nghymru. Cyfeirir at y gwaith hwn sy'n

aros i gael ei wneud yn adroddiad ALARM diweddar Cynghrair y Diwydiant Asphalt sy'n amcangyfrif y byddai'n costio dros £600m i godi'r seilwaith priffyrdd i safon dderbyniol. Dyma ganlyniadau cael rhestr hir o waith cynnal a chadw sy'n aros i gael ei wneud:

- Mae swmp y gwaith cynnal a chadw adweithiol yn cynyddu o gymharu â'r gwaith cynnal a chadw a gynllunnir. Mae hyn yn llai cost effeithiol o lawer ac felly nid yw cystal o ran gwerth am arian.
- Mae mwy o waith cynnal a chadw adweithiol yn arwain at fwy o amharu ar ddefnyddwyr y ffyrdd yn sgil bod mwy o waith ar y ffyrdd a bod ffyrdd yn cael eu cau'n ddirybudd.
- Nod ymdrechion cynnal a chadw adweithiol yw atgyweirio'r ffordd ac atal peryglon yn hytrach nag ymestyn bywyd y briffordd, ac felly gwneir llawer mwy o dasgau di-fudd a mynych sydd â chost ariannol ac amgylcheddol.
- Mwy o hawliadau gan drydydd partïon yn erbyn yr awdurdodau priffyrdd a mwy o beryglon i ddefnyddwyr y ffyrdd.

## **Cyllid**

Nid yw'r lefelau cyllido presennol yn ddigonol ar gyfer cadw'r ffyrdd a'r troedffyrdd mewn cyflwr sefydlog, heb sôn am wella'u cyflwr. Mae rhagamcanion llawer o Gynghorau ar gyfer cyflwr y ffyrdd yn dangos, ar sail y lefelau cyllido presennol, y bydd nifer y ffyrdd sydd mewn cyflwr gwael yn dyblu o gymharu â heddiw.

Ym mis Mawrth eleni cyhoeddodd Llywodraeth Cymru fuddsoddiad cyfalaf ychwanegol o £30m i awdurdodau lleol tuag at gynnal a chadw'r priffyrdd. Mae gwir angen amdano, yn enwedig ar ôl gaeaf sydd wedi cael effaith ddramatig iawn ar gyflwr y ffyrdd. Fodd bynnag, mae'n amlwg bod angen buddsoddi'n gynyddol a chyson yn y rhwydweithiau priffyrdd. Roedd y Fenter Benthycia Llywodraeth Leol (2012/13 hyd 2014/15) yn darparu tair blynedd o gyllid i Gynghorau, sef oddeutu £50m y flwyddyn. Cafodd y buddsoddiad hwn effaith amlwg ar gyflwr y ffyrdd o ran y cyflwr gweledol yn ogystal ag ar y data ar gyfer cyflwr y ffordd, gan fynd yn groes i'r duedd o ddirywiad. Mae CSS o'r farn y dylai fod rhagor o gyllid ar gael, sy'n parhau o flwyddyn i flwyddyn, i Gynghorau ei wario ar gynnal a chadw priffyrdd. Cydnabyddir bod pwysau ariannol sylweddol ar y pwrs cyhoeddus. Ond byddai buddsoddiad cyfalaf parhaus o oddeutu £50m yn dechrau gwneud gwahaniaeth go iawn wrth fynd i'r afael â'r gwaith ar y priffyrdd sy'n aros i gael ei wneud.

Yn ychwanegol at y diffyg cyllid, mae anhawster sylweddol hefyd gyda setliadau cyllideb un flwyddyn, sy'n arwain at anawsterau gyda chynllunio, caffael a darparu gwaith cynnal a chadw priffyrdd. Gwaethygir natur 'sydyn' y ddarpariaeth am mai ar ddiwedd y flwyddyn y bydd rhagor o gyllideb cyfalaf ar gael. Croesewir y cyllid ychwanegol ond caiff y gwaith ei ychwanegu at gyfnod prysur dros ben rhwng Rhagfyr a Mawrth. Yn ogystal â'r her i gontractwyr a chyflenwyr gyflawni'r gwaith, mae anawsterau pellach o ran tywydd gwael ac oerfel sy'n llai addas ar gyfer gosod deunydd ar wyneb y ffordd. Mae'r llwythi gwaith ar adegau brig yn aml yn effeithio ar gystadleurwydd y tendrau – mae'r gwaith yn ddrutach yn sgil yr egwyddorion cyflenwi a galw.

**Safbwyntiau ynghylch a yw'r prosiectau mawr ar gyfer gwella'r rhwydwaith ffyrdd, cefnffyrdd a thraffyrdd lleol yn cael eu blaenoriaethu, eu hariannu, eu cynllunio a'u cyflwyno'n effeithiol, ac a ydynt yn darparu gwerth am arian. Ymhlith y materion perthnasol mae Ymwneud yn Gynnar â'r Contractwr a'r cyfleoedd a gynnigir gan Fodel Cyd-fuddsoddi Llywodraeth Cymru.**

Mae'r dull o flaenoriaethu prosiectau mawr wedi cael ei adolygu gan Lywodraeth Cymru yn ddiweddar ac mae proses asesu diwygiedig WeITAG (Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru) wedi cael ei lansio. Mae'r broses hon yn cynnwys dolen glir i Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Bydd effeithiolrwydd y broses ddiwygiedig yn dod yn amlwg maes o law. Fodd bynnag mae'n bwysig fod prosesau blaenoriaethu yn gymesur â maint y cynlluniau a ddatblygir. Mynegwyd pryderon dros y blynyddoedd ynglŷn â phrosesau asesu a phrosesau blaenoriaethu trwsogl tu hwnt ar gyfer mân gynlluniau gwella. Dylai'r asesiad ar gyfer cyfiawnhau a blaenoriaethu cynlluniau fod yn gymesur. Bydd CSS yn parhau i gydweithio â swyddogion Llywodraeth Cymru i sicrhau nad yw'r prosesau yn or-fiwrocraidd.

Mae'r cyllid ar gyfer cynlluniau trafndiaeth awdurdodau lleol wedi gostwng yn anferthol dros y blynyddoedd diwethaf – yn 2008 roedd oddeutu £120m o gyllid grantiau trafndiaeth ar gael, ond erbyn 2017/18 roedd hyn wedi gostwng i oddeutu £20m. Mae'r gostyngiad hwn yn y cyllid wedi cael effaith sylweddol ar ddarparu cynlluniau a nodir drwy'r Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol. Cydnabyddir bod Llywodraeth Cymru yn ariannu'n uniongyrchol nifer o gynlluniau seilwaith mawr, trawsnewidiol ar y rhwydweithiau o gefnffyrdd a thraffyrdd, a bydd y rhain yn cael effaith sylweddol ar economi Cymru. Serch hynny, ni ddylent gael eu hariannu ar draul cynlluniau trafndiaeth lleol a fydd yn gwella diogelwch, hygyrchedd a'r dewisiadau o ran trafndiaeth ledled Cymru. Cred CSS fod angen cynyddu'r cyllid yn sylweddol ar gyfer gwelliannau ac ymyriadau a reolir gan awdurdodau lleol.

Mae'r dull presennol o setliadau ariannu o un flwyddyn ar gyfer prosiectau trafndiaeth lleol yn gwbl annerbyniol. Mae'r canlynol ymhlith heriau'r prosiectau hyn:

- Lleihau dyheadau – datblygir cynlluniau ar sail yr hyn y gellir ei gyflawni mewn blwyddyn yn hytrach na'r hyn sydd ei angen mewn gwirionedd.
- Natur bytiog y cynlluniau, lle mae'n rhaid torri cynlluniau mawr i lawr i ddarnau bychain y gellir eu cyflawni mewn blwyddyn gan arwain at lawer o gontractwyr a diffyg gwerth am arian.
- Diffyg cysondeb o ran adnoddau ar gyfer datblygu, caffael a chyflenwi'r cynlluniau gan arwain at gynnydd sylweddol mewn llwythi gwaith ar ddiwedd y flwyddyn ariannol. Mae hyn yn ei dro yn arwain at heriau o ran darparu cynlluniau a diffyg gwerth am arian gan dendrwy'r am fod cyfyngiadau ar adnoddau.
- Ansicrwydd ar gyfer timau cynllunio ac ymgynghorwyr awdurdodau lleol am nad yw'n eglur beth yw'r llwythi gwaith sydd ar y gweill. Mae hyn yn creu anhawster wrth recriwtio, datblygu a chadw staff proffesiynol, sy'n cael effaith ar yr economi leol.

Mae'n amlwg fod Llywodraeth Cymru yn gweld manteision setliadau cyllidebol sy'n para sawl blwyddyn gan ei bod wedi cyhoeddi cyllidebau pum mlynedd o hyd ar gyfer Trafnidiaeth Cymru sydd newydd ei sefydlu. Felly mae'n hanfodol fod Llywodraeth Cymru yn ymbellhau o setliadau cyllidebol un flwyddyn cyn gynted â phosibl. Byddai CSS yn annog newid y dulliau cyllido hyn ar unwaith, i gyllidebau treigl sy'n para sawl blwyddyn.

Mae manteision cryf iawn i ddulliau caffael sy'n seiliedig ar Ymwneud yn Gynnar â'r Contractwr o ran cyfuno gwybodaeth a sgiliau'r cleient a'r contractwr i ddatblygu'r datrysiad gorau. Mae'r dulliau hyn yn arbennig o fanteisiol ar gyfer prosiectau mawr cymhleth sydd ag elfen fawr o ansicrwydd. .

Mae'r Model Cyd-fuddsoddi yn enghraifft o bartneriaeth breifat a chyhoeddus lle darperir cyllid gan y partner o'r sector cyhoeddus a gwneir y taliadau gan Lywodraeth Cymru dros nifer o flynyddoedd. Mae angen ystyried yn ddwys a yw'r math hwn o gaffael a chyllido yn addas a gwir yn cynnig gwerth am arian. Mae angen asesu apêl trefniadau 'prynu nawr, talu nes ymlaen', ar sail y gost uwch o fenthycia y mae'r sector preifat yn ei phrofi, yn ogystal â rheoli risg. Cwestiwn allweddol yw faint o risg sydd yn y prosiect ac ymhle y mae modd rheoli'r risg orau. Golyga pob risg fod ansicrwydd ac mae ansicrwydd yn arwain at ragor o gostau. Dros nifer o flynyddoedd gall hyn ychwanegu costau sylweddol at brosiect a gyllidir yn breifat. Mae enghreifftiau cynyddol o drefniadau Menter Cyllid Preifat (PFI) a sefydlwyd yn y gorffennol ac sydd heb gynnis fawr o werth am arian o gwbl.

**Safbwyntiau ynghylch a yw Cymru'n mabwysiadu ymagwedd gynaliadwy tuag at gynnal a gwella ei rhwydwaith ffyrdd yng nghyd-destun deddfwriaeth allweddol megis Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013;**

**Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol**

Mae egwyddorion Deddf Llesiant a Chenedlaethau'r Dyfodol yn rhai cymeradwy ond ar hyn o bryd mae'n amlwg bod angen gwneud llawer o waith i sefydlu'r egwyddorion a chyflawni'r dyheadau o ran cynnal a chadw a gwella'r rhwydwaith ffyrdd.

Mae ansicrwydd o ran lefelau cyllido a chyllidebau blwyddyn yn unig o hyd yn cael effaith ddifrifol ar gynllunio, dylunio a chyflenwi adnoddau. Mae hyn yn creu anawsterau wrth recriwtio, datblygu a chadw staff. Dylid cydnabod fod y sector adeiladu sy'n gysylltiedig â chynnal a chadw a gwella'r rhwydwaith ffyrdd yn darparu amrywiaeth eang o gyfleoedd gwaith yng Nghymru. Mae'r arian cyfyngedig a'r llwythi gwaith cyfnewidiol yn cynnig heriau go iawn o ran hyfywedd y sefydliadau cyhoeddus a phreifat sy'n gwneud y gwaith. Mae llawer o swyddi medrus, o safon sy'n hanfodol ar gyfer yr economi ledled Cymru ond gallai'r dulliau presennol arwain at sefyllfa lle mae mwy o weithwyr o du hwnt i Gymru yn gwneud y gwaith.

Mae economi gref yn hanfodol ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol yng Nghymru ac ni ellir gorbwysleisio mor bwysig yw cysylltiadau trafniadaeth effeithlon a hwylus. Mae'n hollbwysig fod rhagor o fuddsoddiad yn cael ei ddarparu i gynnal a chadw a gwella'r

cysylltiadau trafniadaeth ledled Cymru i sicrhau fod y wlad yn gallu denu buddsoddiad a bod yn fwy cystadleuol yn erbyn gwledydd a rhanbarthau eraill.

Rhaid i drefn effeithiol o reoli asedau fod wrth wraidd y gweithgareddau ac mae sicrhau buddsoddiad priodol i'r rhwydwaith priffyrdd yn hanfodol. Cafodd cynlluniau rheoli asedau'r priffyrdd (HAMP) eu datblygu'n wreiddiol yn Seland Newydd a chydabuwyd nad oedd yn briodol gadael i asedau'r priffyrdd ddirywio a gadael y problemau i genedlaethau'r dyfodol. Os bydd gwaith sylweddol yn aros i gael ei wneud ar y priffyrdd bydd prosesau llai effeithlon ar waith ar gyfer cynnal a chadw adweithiol, sy'n gofyn am fwy o adnoddau (deunyddiau crai, llafur, tanwydd ac ati). Dyma agwedd sâl o ran cynaliadwyedd amgylcheddol. Hefyd, tariffir yn fwy ar ddefnyddwyr ffyrdd gan gynyddu tagfeydd ac effeithio yn ei dro ar yr economi a'r amgylchedd. Mae cyfle go iawn gan Gymru fynd i'r afael â'r mater hwn a dangos ymrwymiad go iawn i gyllido'r gwaith o gynnal a chadw'r priffyrdd mewn modd cynaliadwy.

### **Y Ddeddf Teithio Llesol**

Cyflwynwyd y Ddeddf Teithio Llesol heb fawr o gyllid ychwanegol sy'n cynnig heriau sylweddol i'r awdurdodau sy'n gyfrifol am gyflawni'r canlyniadau. Mae amcanion y Ddeddf yn eglur ond ni fydd cyflawni'r nod yn dasg hawdd. Bydd yna densiynau lle bydd angen tynnu ymaith y lle a'r flaenoriaeth a roddir i gerbydau modur a'u rhoi i ffyrdd llesol o deithio. Mae sefydlu egwyddorion dylunio'r Ddeddf ym mhob cynllun yn gam cadarnhaol ond rhaid cydnabod bod rhagor o gostau yn aml yn dod yn sgil hynny. Dyma broblem benodol pan fo ond hyn a hyn o gyllid ar gyfer gwelliannau i drafniadaeth a gan fod yn rhaid cyfaddawdu er mwyn darparu'r cynllun.

Mae'r pwysau ariannol sy'n wynebu llywodraeth leol yn arwain at flaenoriaethu rhai mathau o weithgarwch yn hytrach nag eraill. Enghraifft o hyn yw'r gwaith o gynnal a chadw llwybrau beicio oddi ar y ffordd lle caiff gweithgarwch cynnal a chadw ei flaenoriaethu yn ôl y defnydd a wneir o'r llwybrau, sy'n golygu mai ychydig iawn o waith fyddai'n cael ei wneud ar lawer o lwybrau beicio. Fodd bynnag, os mai annog teithio llesol yw'r nod efallai y byddai angen cynnal a chadw'n fwy. Byddai hyn yn costio mwy ac yn gofyn am setliadau refeniw uwch ar gyfer cynnal a chadw.

Byddai CSS Cymru yn hapus i helpu gydag unrhyw elfen o'r ymchwiliad hwn ac rydym yn ddiolchgar am y cyfle i gyflwyno ymateb ar y pwnc hynod bwysig hwn.