

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyllid

Adroddiad ar Ariannu Seilwaith Ffyrdd

Ionawr 2010



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

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol **www.cynulliadcymru.org**

I gael rhagor o gopiâu caled o'r ddogfen hon cysylltwch â:
Y Pwyllgor Cyllid
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8618
Ffacs: 029 2089 8021
E-bost: Fin.Comm@wales.gsi.gov.uk

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyllid

Adroddiad ar Ariannu Seilwaith Ffyrdd

Ionawr 2010



Aelodau'r Pwyllgor



Angela Burns
Cadeirydd
Gorllewin Caerfyrddin a
De Sir Benfro
Plaid Geidwadol Cymru



Mohammad Asghar
Dwyrain De Cymru
Plaid Cymru



Alun Davies
Canolbarth a Gorllewin
Cymru
Llafur



Christopher Franks
Canol De Cymru
Plaid Cymru



Ann Jones
Dyffryn Clwyd
Llafur



Huw Lewis
Merthyr Tudful a Rhymni
Llafur



Nick Ramsay
Sir Fynwy
Plaid Geidwadol Cymru



Joyce Watson
Canolbarth a Gorllewin
Cymru
Llafur



Kirsty Williams
Brycheiniog a Sir Faesyfed
Democratiaid
Rhyddfrydol Cymru

Cynnwys

	Paragraffau
Rhagair y Cadeirydd	
Crynodeb o'r casgliadau a'r argymhellion	
Cyflwyniad	1 - 3
Cylch Gorchwyl	4
Tystiolaeth	5 - 8
Cefndir	9 - 21
Yr angen am yr ail-flaenoriaethu yn 2008	22 - 42
Gweithdrefnau penderfynu	43 - 48
Ymgynghori ehangach	49 - 63
Effaith ail-flaenoriaethu 2008 ar y cysylltiadau Gogledd-De a Dwyrain-Gorllewin	64 - 71
Prosiect newydd yr M4	72
Casgliadau ac argymhellion	73 - 87

Atodiadau

- 1 Rhestr o'r tystion a'r dystiolaeth
- 2 Dyfyniad o Cymru'n Un: Rhaglen flaengar ar gyfer llywodraethu Cymru
- 3 Nodyn gan Wasanaeth Ymchwil yr Aelodau: Ymchwiliad i Ariannu Seilwaith Ffyrdd (26 Tachwedd 2009)

Rhagair y Cadeirydd

Yn y byd modern hwn, mae'r gallu i symud o amgylch y wlad yn hanfodol ar gyfer bron pob agwedd ar fywyd - at ddibenion busnes, gofal iechyd, addysg a hefyd i fwynhau digwyddiadau hamdden a gwyliau. Felly mae'n hanfodol bod system trafndiaeth Cymru yn cael ei datblygu a'i chynnal yn unol ag anghenion y wlad, ond rhaid cydnabod hefyd bod ffyrdd yn rhan hanfodol o system drafndiaeth Cymru a bod y rhwydwaith cefnffyrdd yn rhan hanfodol o'r system ffyrdd.

Defnyddir tua £90m y flwyddyn ar gyfer y gwaith o ddatblygu'r rhwydwaith ffyrdd yng Nghymru. Mae hyn yn swm sylweddol o arian, ac mae'n hanfodol y caiff ei wario, ac y caiff y rhwydwaith ffyrdd ei ddatblygu mor effeithlon ac effeithiol â phosibl. Ond rhaid cydnabod bod cefnffyrdd yn rhan o system ehangach. Er mwyn bod o'r budd mwyaf, rhaid i'r blaenraglen cefnffyrdd gydgyssylltu ag amrywiaeth o fuddsoddiadau eraill fel ffyrdd lleol, rhwydweithiau cludiant cyhoeddus a phrosiectau adfywio. Os ydym am gael y gwerth gorau am arian o'r holl fuddsoddiad yng Nghymru, mae'n hanfodol y caiff yr holl waith ei gynllunio a'i gydgyssylltu er mwyn rhoi ystyriaeth lawn i anghenion pobl Cymru ar gyfer y dyfodol hyd y gellir rhagweld.

Yn yr ymchwiliad, hwn, mae'r Pwyllgor Cyllid wedi archwilio'r dulliau sydd ar waith i sicrhau bod y buddsoddiad hwn yn y blaenraglen cefnffyrdd yn cael ei gydgyssylltu, sut y caiff y gwahanol safbwyntiau eang eu hystyried wrth wneud penderfyniadau a pha mor effeithiol y mae hyn i gyd yn gweithio. Casgliad y Pwyllgor Cyllid ar y cyfan yw bod angen gwella, ac rydym wedi gwneud nifer o argymhellion a fydd yn gwella'r gwaith o ddatblygu'r rhwydwaith cefnffyrdd. Roedd hon yn farn gref ymysg aelodau'r Pwyllgor Cyllid er bod un aelod wedi mynegi peth amheuaeth am rai o'r argymhellion, er nad oedd yn gallu egluro'r amheuon hynny ymhellach. Y gobaith yw y bydd y Llywodraeth yn ystyried yr argymhellion hyn ac yn gweithredu arnynt oherwydd yr effaith y byddai rhwydwaith ffyrdd cydlynus yn ei gael ar bobl Cymru, ar sicrhau gwasanaethau amserol a phwysigrwydd seilwaith drafndiaeth dda o ran ffyniant Cymru yn y dyfodol.

Yn olaf, ar ran y Pwyllgor, hoffwn ddiolch i'r holl dystion a roddodd o'u hamser a'u hegni i gyflwyno tystiolaeth ysgrifenedig a thystiolaeth lafar i'r Pwyllgor. Hoffwn ddiolch, hefyd, i'r Dirprwy Brif Weinidog a'i swyddogion a roddodd lawer o wybodaeth i'r Pwyllgor am y blaenraglen cefnffyrdd a'r modd y gwneir penderfyniadau. Ac yn ôl yr arfer, hoffwn ddiolch i'r Clerc a'i Dîm am weithio'r oriau maith sydd eu hangen i baratoi'r adroddiad hwn.

Angela Burns
Cadeirydd y Pwyllgor Cyllid

Crynodeb o'r casgliadau a'r argymhellion

- 1. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn ei chael yn anodd osgoi dod i'r casgliad bod y rhaglen cefnffyrdd yn cael ei datblygu heb ystyried anghenion yr holl randdeiliaid – fel pe bai dyma unig nod y datblygiadau.**
- 2. Er bod y Pwyllgor Cyllid yn derbyn y gall cynlluniau ffyrdd, fel unrhyw fuddsoddiad hirdymor, wynebu anawsterau a allai rwystro cynnydd, roedd yn ei chael yn anodd gweld o'r newidiadau hyn ei bod yn cael ei rheoli fel rhaglen strategol.**
- 3. Er y gallai'r Pwyllgor Cyllid weld arwyddion o newid pwyslais o ran dwyrain – gorllewin a gogledd – de, roedd cymaint o ddiffyg rheolaeth ac ansicrwydd o fewn y rhaglen fel ei bod yn anodd dod i benderfyniad clir.**
- 4. Cred y Pwyllgor Cyllid y dylai'r Llywodraeth fabwysiadu arferion busnes mwy modern ar gyfer dileu a rheoli'r holl risgiau, gan gynnwys amcangyfrif gwael, cynllunio gwael a gorffen y gwaith yn hwyr.**
- 5. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn ei chael yn anodd gweld nad yw'n bosibl, o fewn cyllideb flynyddol o tua £16bn i Gymru, ddatblygu dull a fydd yn galluogi ymrywmiadau i gael eu gwneud am gyfnod o bum mlynedd mewn cysylltiad â rhaglen fuddsoddi flynyddol o tua £80m - £90m.**
- 6. Roedd y Pwyllgor Cyllid yn ei chael yn anodd gweld sut roedd y rhaglen cefnffyrdd yn cael ei chydgyssylltu â datblygiadau a blaenoriaethau eraill y Llywodraeth a ledled Cymru.**
- 7. Roedd y Pwyllgor Cyllid yn synnu nad oedd cam yn y broses ar gyfer trafod anghenion a gofynion Adrannau eraill o fewn Llywodraeth y Cynulliad a oedd angen ffyrdd i gyflawni eu hamcanion.**
- 8. Roedd y ffaith na chafodd y rhaglen ei thrafod yn y Cabinet i sichrau cydlyniant â rhaglenni buddsoddiad mawr eraill yn peri pryder i'r Pwyllgor Cyllid.**
- 9. Roedd y Pwyllgor Cyllid yn siomedig o glywed gan yr holl dystion mai proses un-ffordd yn unig oedd yr ymgynghoriad ar y Cefnffyrdd gyda Llywodraeth Cynulliad Cymru; er bod y Llywodraeth yn fodlon cymryd rhan yng nghweithgareddau'r awdurdodau lleol a chyrff eraill, ni wnaeth erioed ymgynghori â hwy ar y rhaglen cefnffyrdd. Ni all y Pwyllgor Cyllid weld sut y gall y Llywodraeth baratoi cynllun strategol**

heb wybod beth yw cynlluniau a blaenroethau eraill a fydd yn defnyddio'r rhwydwaith cefnffyrdd.

10. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn argymhell y dylid rheoli'r rhaglen cefnffyrdd fel rhaglen strategol sy'n ganolog i amrywiaeth eang o bolisiau a rhaglenni'r Llywodraeth.
11. Dylai'r Llywodraeth gyrraedd barn bendant am amcanion strategol y rhaglen o gofio anghenion yr holl randdeiliaid o fewn y Llywodraeth a'r tu allan. Dylai fod yn agored am y broses a'r ystyriaethau, a dylai chwilio am farn pawb sy'n rhan o'r rhaglen ynghyd â'r rhai yr effeithir arnynt gan y rhaglen. Dylai hefyd wrando ar y farn honno. Dylai'r cynllun nodi'n glir sut mae'r buddsoddiad mewn ffyrdd yn cydweddu â chynigion buddsoddi a datblygu eraill. Yna, dylai'r Llywodraeth gytuno â'r cynllun, ei gyhoeddi ac ymrwymo iddo.
12. Dylai'r ddarpariaeth gael ei rheoli gan uned benodol a gaiff ei sefydlu at y diben hwn gyda'r sgiliau angenrheidiol o ran defnyddio arferion busnes modern ac a fydd yn sicrhau y caiff y prosiectau eu cyflawni ar amser ac o fewn y gyllideb. Nid oes gan y Pwyllgor Cyllid farn ynghylch a ddylai hyn fod o fewn y Llywodraeth neu drwy gorff allanol, ond dylai'r Llywodraeth sicrhau bod ganddi'r offerynnau sydd eu hangen arni i wneud ei gwaith. Mae hyn yn cynnwys sefydlu cyfundrefn ariannol sy'n briodol ar gyfer rhaglen fuddsoddi dros gyfnod o flynyddoedd.
13. Yna, dylai'r Llywodraeth osgoi'r temptasiwn i rannol reoli'r rhaglen neu newid y blaenoriaethau ac eithrio mewn amgylchiadau eithriadol.
14. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn derbyn na fyddai'n briodol i'r Llywodraeth ystyried datblygu rhaglen ffyrdd arall mor fuan ar ôl y gwaith ail-flaenoriaethu. Felly mae'r Pwyllgor am i'r Llywodraeth, wrth ymateb i'r adroddiad hwn, nodi sut y bydd yn ailffocysu'r rhaglen bresennol er mwyn dileu'r holl broblemau a achoswyd gan amcangyfrif gwael, oedi, ansicrwydd o ran cyllid a diwygiadau diddiwedd. Yn benodol, mae'r Pwyllgor am i'r Llywodraeth fynd i'r afael â'r pryderon niferus sydd gan sefydliadau yng Nghymru am waith ail-flaenoriaethu 2008.

Cyflwyniad

1. Penderfynodd y Pwyllgor Cyllid gynnal yr ymchwiliad hwn oherwydd y pryderon ynghylch effaith y newidiadau a wnaed wrth ail-flaenoriaethu Blaenraglen Cefnffyrdd Llywodraeth Cynulliad Cymru 2008.
2. Yn benodol, roedd yr Aelodau'n pryderu fod y newid i raglen 2008 wedi golygu newid sylweddol i ffocws y rhaglen. Awgrymwyd bod y rhaglen newydd yn rhoi mwy o bwyslais ar gysylltiadau o fewn Cymru, ac yn bennaf yr A470 sy'n cysylltu gogledd a de Cymru. Cyflawnwyd hyn ar draul cysylltiadau rhwng Cymru a chyrchfannau i'r dwyrain y tu allan i Gymru. O gofio'r dirywiad economaidd diweddar, roedd yr Aelodau o'r farn y dylai Cymru fod yn canolbwyntio ar ddatblygu'r economi fel ei phrif flaenoriaeth, a datblygu cysylltiadau ffyrdd allweddol rhwng Cymru a chyrchfannau yn Lloegr yn bennaf, gan droi at farchnadoedd y tu hwnt i hynny ymhen amser.
3. Barn y Pwyllgor Cyllid yw bod ffyrdd yn bodoli er mwyn gwasanaethu defnyddwyr a defnyddwyr posibl ac na ddylid ystyried y rhaglen cefnffyrdd fel nod ynddi'i hun. Felly mae'n bwysig y caiff y gwaith o fuddsoddi mewn cefnffyrdd ei gydgysylltu â rhaglenni eraill y Llywodraeth ac yn arbennig y rhai sy'n ymwneud â datblygu economaidd ac adfywio cymunedol. Yn yr un modd, mae'n bwysig bod y newidiadau i'r rhaglen cefnffyrdd yn ystyried yn llawn y rhaglenni eraill a wasanaethir ganddi. Mae'r graddau a'r ffordd y caiff y rhaglenni hyn eu cydgysylltu yn elfen hanfodol o sicrhau y caiff yr adnoddau sydd ar gael i Gymru eu defnyddio yn y ffordd fwyaf effeithlon ac effeithiol bosibl.

Cylch Gorchwyl

4. Felly, penderfynodd y Pwyllgor Cyllid gynnal ymchwiliad a chytuno ar y Cylch Gorchwyl canlynol:

Archwilio dulliau o ddyrannu arian ar gyfer datblygu seilwaith ffyrdd a'r rhyngwyneb â gwariant mewn rhaglenni polisi eraill (fel datblygiad economaidd ac adfywio cymunedol) a sut y caiff y newidiadau eu cydlynu ym mhob un ohonynt.

Yn bennaf, i ystyried:

- *sut y caiff penderfyniadau ar newidiadau ariannol i'r rhaglen ffyrdd strategol eu cydlynu a'r effaith y maent yn ei chael ar y rhaglenni hynny;*
- *sut y caiff yr effaith ariannol ar lywodraeth leol a phartneriaid allweddol eraill ei hasesu a'r modd y mae'r partneriaid hyn yn cael eu cynnwys yn y broses o wneud penderfyniadau.*

Tystiolaeth

5. Ystyriodd y Pwyllgor dystiolaeth gan Lywodraeth Cynulliad Cymru, gan gynnwys y dogfennau allweddol canlynol:
 - *Blaenraglen Cefnffyrdd 2002* – cyhoeddwyd ym mis Mawrth 2002;
 - *Diweddariad y Blaenraglen Cefnffyrdd 2004* – cyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2004; ac
 - *Ail-flaenoriaethu'r Blaenraglen Cefnffyrdd* - a gyhoeddwyd ym mis Rhagfyr 2008.
6. Ar ôl hyn, clywodd y Pwyllgor dystiolaeth lafar gan y Dirprwy Brif Weinidog, yn ei rôl fel y Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth a thystiolaeth gan y swyddogion. Cafodd y Pwyllgor dystiolaeth ysgrifenedig a thystiolaeth lafar gan y Dirprwy Weinidog dros Adfywio ac amrywiaeth eang o bobl a sefydliadau y tu allan i Lywodraeth Cynulliad Cymru a oedd yn rhan o'r rhaglen Cefnffyrdd ac yr oedd y rhaglen yn effeithio arnynt.
7. Ceir y manylion llawn yn Atodiad 1.
8. Cafodd y Pwyllgor Cyllid lawer o dystiolaeth ysgrifenedig a thystiolaeth lafar yn ystod ei ymchwiliad a hoffai gofnodi ei ddiolch i bawb a oedd yn rhan o'r ymchwiliad ac a gyfrannodd ato. Hoffai ddiolch yn arbennig i'r Dirprwy Brif Weinidog am ddod i'r Pwyllgor a darparu ymatebion ysgrifenedig i nifer sylweddol o geisiadau.

Cefndir

9. Nodir nodweddion allweddol y gwahanol raglenni ffyrdd isod. Ceir dadansoddiad llawnach yn y papur ymchwil a baratowyd gan Wasanaeth Ymchwil yr Aelodau, sef *Blaenraglen Cefnffyrdd Tachwedd 2009*.

2002

10. Roedd y Blaenraglen Cefnffyrdd, a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2002, yn datgelu rhaglen fawr o welliannau i gefnffyrdd ledled Cymru. Dyma'r adolygiad cyntaf o'r fath yng Nghymru ers datganoli a chyhoeddi Fframwaith Trafnidiaeth ar gyfer Cymru gan Lywodraeth Cynulliad Cymru.

11. Roedd yn mynd i'r afael â nifer o anghenion allweddol:

- cefnogi amcanion a thwf economaidd Cymru;
- sicrhau gwelliannau amgylcheddol i gymunedau;
- cadarnhau'r cysylltiadau rhwng gogledd a de Cymru;
- sicrhau bod cefnffyrdd yn chwarae rhan annatod yn rhwydwaith drafnidiaeth gyffredinol Cymru.

12. Roedd y Rhaglen y cynnwys nifer o gynlluniau mawr a fyddai'n gallu dechrau o fewn chwe blynedd. Roedd rhaglen dreigl ar gyfer dyddiadau cychwyn yn seiliedig ar deilyngdod y cynllun yn seiliedig ar nifer o feini prawf asesu.

2004

13. Roedd Atodiad 2004 yn rhoi'r newyddion diweddaraf am y rhaglen o gynlluniau i adlewyrchu datblygiadau yn y Rhaglen ac amcanion Cymru: Gwlad Well a'r Cynllun Gofodol.

14. Y prif newidiadau oedd:

- M4 Newydd – Magwyr i Gas-bach: symudwyd o 'Ar y Gweill' i Gam 2 (hy mwy o flaenoriaeth).
- Mynediad i Faes Awyr Rhyngwladol Caerdydd: ychwanegwyd at y rhaglen, yng Ngham 3.
- A40 Sanclêr i Hwlfordd: rhannwyd yn ddau gynllun.

2008

15. Cyhoeddwyd rhaglen ail-flaenoriaethu 2008 ar y cyd â chyhoeddi'r Blaenraglen Rheilffyrdd gyntaf. Mewn datganiad ar 2 Rhagfyr, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog fod ffocws y blaenraglen cefnffyrdd wedi cael ei addasu i gynhyrchu rhestr ddiwygiedig o gynlluniau mewn tri cham a gaiff eu hamseru. Cafodd y rhain eu rhestru yn ôl blaenoriaeth, gan adlewyrchu ymrwymadau 'Cymru'n Un' (Atodiad 3).

16. Roedd Cam 1 yn gyfres o brosiectau o bwys uchel a fwriadwyd i fod yn barod i ddechrau cyn mis Ebrill 2011, ac a oedd yn cynnwys nifer o brosiectau i gynorthwyo cysylltiadau rhwng y gogledd a'r de. Roedd y rhain yn cynnwys gwelliannau hanfodol i ffordd strategol yr A470 yng Nghwmbach, Alltmawr a Gelligemlyn a'r A487 ym Mhorthmadog.

17. Roedd Cam 2 yn gyfres o brosiectau o bwys uchel a fwriadwyd i fod yn barod i ddechrau rhwng mis Ebrill 2011 a mis Ebrill 2014.
18. Roedd Cam 3 yn gyfres o brosiectau o bwys uchel lle roedd angen astudiaethau i ganfod yr atebion gorau i broblemau ac nad oedd yn debygol y byddai'n bosibl dechrau arnynt cyn mis Ebrill 2014. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog [ibid] y byddai'r rhain, o gael eu gweithredu yn golygu cwblhau'r gwelliannau i ffordd Blaenau'r Cymoedd fel y bwriadwyd. Dylai'r gwelliannau yng nghanau 1, 2 a 3 - sy'n cysylltu'r gogledd a'r gorllewin â de Cymru - cael eu cwblhau erbyn 2020, yn amodol ar weithdrefnau cymeradwyo statudol a chyllid.
19. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog mai bwriad y rhaglen oedd cydnabod pa mor bwysig yw'r cysylltiadau rhwng gogledd a de Cymru a Blaenau'r Cymoedd. Mynegodd hefyd ei bendantwydd i wella cysylltiadau rheilffordd, a fyddai'n cynorthwyo i gyrraedd targedau newid yn yr hinsawdd a'r galw gan deithwyr am fwy o wasanaethau.
20. Ar gyfer ffordd liniaru newydd yr M4 rhwng Magwyr a Chas-bach, roedd rhaglen ail-flaenoriaethu 2008 yn cadw dosbarthiad 'Cam 2' 2004. Ers hynny, mae'r Dirprwy Brif Weinidog wedi penderfynu nad yw am barhau â'r ffordd hon ar y sail fod Amlinelliad o Achos Busnes wedi cael ei baratoi a bod hyn wedi dangos nad yw'r M4 newydd yn fforddiadwy. [datganiad 13 Gorffennaf 2009]
21. Yn ystod y cyfnod ers 2002, mae'r newidiadau i'r rhaglen gefnffyrdd wedi cwmpasu 32 o newidiadau rhwng camau. Mae dau gynllun wedi cael eu hychwanegu a dau gynllun wedi cael eu tynnu oddi ar y rhaglen.¹

Yr angen am yr ail-flaenoriaethu yn 2008

22. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog wrth y Pwyllgor Cyllid² fod ffocws newydd i blaenraglen cefnffyrdd 2008 er mwyn llunio rhestr ddiwygiedig o gynlluniau, wedi'u rhestru yn ôl blaenoriaeth i adlewyrchu ymrwymadau Cymru'n Un, ac a welir yn atodiad 1 i'r papur hwn. Y nod wrth ail-flaenoriaethu cynlluniau cefnffyrdd oedd sicrhau cysylltiadau gwell rhwng canolfannau poblogaeth, gan wella'r dosbarthiad o gyfleoedd datblygu economaidd. Roedd y rhaglen ail-flaenoriaethu hefyd yn archwilio pa mor fforddiadwy yw'r rhaglen bresennol o gofio bod yr hinsawdd economaidd yn symud yn gyflym a'r newid yn yr arferion cyfrifyddu

¹ Datganiad llafar gan y Dirprwy Brif Weinidog - Y Cynllun Trafnidiaeth Cyhoeddus, 15 Gorffennaf 2009

² Papur FIN(3)-06-09(p1). Para 8, 18 Mawrth 2009

llywodraethol rhyngwladol a fyddai'n golygu bod rhai o'r cynlluniau mawr yn cael eu hychwanegu i'r fantolen.

23. Yn ei dystiolaeth lafar, esboniodd y Dirprwy Brif Weinidog ei fod wedi adolygu lle roedd pethau³ mewn cysylltiad â'r holl gynlluniau yn y rhaglen. Dywedodd mai'r ddwy egwyddor bwysicaf a nodwyd yn y rhaglen 'Cymru'n Un' oedd eu bod am edrych ar y cynlluniau gogledd-de a'u bod am weld goblygiadau cludiant adfywio Blaenau'r Cymoedd. Dywedodd ei fod wedi canfod fod angen iddo wneud rhai penderfyniadau sylfaenol os oedd am gadw at yr amserlen a roddwyd iddo. Pe bai wedi parhau heb wneud dim, ni fyddai wedi bod yn bosibl cyflawni'r rhaglen o gwbl.
24. Cyfeiriodd y Dirprwy Brif Weinidog⁴ at blaenraglenni cefnffyrdd 2002, 2004 a 2008 a dywedodd pe baech yn edrych ar y derminoleg nad oedd dyddiadau penodol yn y rhaglen ar gyfer dechrau unrhyw beth. Maent wedi'u nodi mewn iaith a oedd yn galluogi cynlluniau i lithro o fewn y rhaglen. Cyfeiriodd at yr ymadrodd⁵ yn rhaglen 2004 a oedd yn nodi 'Subject to completion of statutory consent procedures and the availability of finance'. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn nodi ei bod yn rhy fuan i ddod i unrhyw gasgliadau o ran llithriadau yn rhaglen 2008.
25. Wrth edrych ar y llithriadau, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog⁶ ei fod wedi gweld fod nifer o'r rhesymau dros y llithriadau hynny yn ymwneud â nifer o ffactorau amrywiol:
 - 'Chwyddiant mynegai adeiladu' (Construction index inflation) - hy mae costau ffyrdd yn codi yn gyflymach na'r mynegai prisiau manwerthu. Dywedodd y swyddogion fod costau cynlluniau wedi codi 40% rhwng 2001 a 2007 a bod hyn yn sylweddol uwch na'r cyllidebau a ddyrannwyd i drafnidiaeth.⁷
 - Gor-raglennu - tueddiad peirianwyr i or-raglennu am eu bod yn cydnabod y bydd rhai rhaglenni yn cael eu dal yn ôl, felly gallant ddod â rhai eraill i mewn i wario'r arian yn y flwyddyn honno.⁸
 - Rhagfarn optimistiaeth - yr angen i ychwanegu canran gan y bydd peirianwyr yn amcangyfrif yn is na gwir gostau unrhyw gynllun.⁹

³ Cofnod y Trafodion, p45, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁴ Cofnod y Trafodion, p48, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁵ Cofnod y Trafodion, p49, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁶ Cofnod y Trafodion, p51, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁷ Cofnod y Trafodion, p56, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁸ Cofnod y Trafodion, p54, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁹ Cofnod y Trafodion, p56, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

- Newid yn y ffordd y caiff risg ei ddyrannu o fewn cynllun, sy'n golygu ei bod yn dod yn rhan o'r swm yn llawer cynharach.¹⁰
 - Newidiadau mewn safonau cyfrifyddu rhyngwladol, a effeithiodd ar y Fenter Cyllid Preifat. Roedd rhaglen 2004 wedi cymryd yn ganiataol y byddai rhai cynlluniau yn cael eu hariannu gan y Fenter Cyllid Preifat. Fodd bynnag, roedd hyn wedi newid gan fod newidiadau mewn safonau cyfrifyddu rhyngwladol wedi golygu na fyddai'r rhain bellach oddi ar y fantolen.¹¹
26. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog nad oedd unrhyw beth unigryw am yr hyn a ddigwyddodd yn 2004. Dyma fu'r patrwm, a gellir ei weld yn y rhaglenni ar gyfer 2002, 2004 ac o dan yr hen Swyddfa Gymreig a'r Adran Drafnidiaeth. Fodd bynnag, cyfeiriodd at ddadansoddiad a wnaed yn 2006, a dywedodd bod system raglennu gadarnach o lawer ar waith bellach, o ganlyniad i hyn, ac y bydd yn caniatáu i rywun fod yn fwy hyderus y caiff rhaglenni eu darparu yn y dyfodol.
27. Fodd bynnag, cyfeiriodd y Dirprwy Brif Weinidog¹² at ansicrwydd o ran cynllunio a'r angen am gydsyniad statudol, gan y gallai hyn effeithio'n sylweddol ar ei gyllideb.¹³
28. Yn ei dystiolaeth i'r Pwyllgor Cyllid,¹⁴ cymeradwyodd yr Athro Cole, Athro Trafnidiaeth yng Nghanolfan Ymchwil Trafnidiaeth Cymru, Prifysgol Morgannwg lawer o sylwadau'r Dirprwy Brif Weinidog o ran llithriadau. Dywedodd fod y rhan fwyaf o'r llithriadau wedi digwydd o ganlyniad i ddiffyg ariannu a bod cynlluniau yn llithro yn ôl os nad oes digon o gyllid. Cadarnhaodd¹⁵ fod cynlluniau'n llithro drwy'r adeg, a bod y cyllid, yn ei farn ef, yn annigonol ac nad oedd y cynlluniau wedi cael eu hadeiladu oherwydd hynny.
29. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn cydnabod cyd-destun hanesyddol y rhaglen cefnffyrdd bresennol.

Awdurdod Ffyrdd Cenedlaethol Iwerddon

30. Cafodd y Pwyllgor Cyllid dystiolaeth gan gynrychiolwyr Awdurdod Ffyrdd Cenedlaethol Iwerddon yn Nulyn er mwyn dysgu mwy gan swyddogion mewn

¹⁰ Cofnod y Trafodion, p57, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

¹¹ Cofnod y Trafodion, p57, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

¹² Cofnod y Trafodion, p86 ac 88, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

¹³ Cofnod y Trafodion, p86 ac 88, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

¹⁴ Cofnod y Trafodion, p104, 1 Ebrill 2009, Y Pwyllgor Cyllid

¹⁵ Cofnod y Trafodion, p105, 1 Ebrill 2009, Y Pwyllgor Cyllid

gwlad arall am y modd maent yn rheoli eu rhaglen gefnffyrdd. Dywedodd Hugh Creegan, pennaeth partneriaethau cyhoeddus-preifat a chynllunio strategol yn yr Awdurdod Ffyrdd Cenedlaethol, wrth y Pwyllgor¹⁶ fod ganddynt gyfrifoldeb cyffredinol dros system gyfatebol yn Iwerddon i system cefnffyrdd Cymru. Cafodd ei sefydlu i dynnu'r gwaith o reoli adeiladu ffyrdd a datblygu ffyrdd allan o'r maes gwleidyddol. Fel asiantaeth, roedd yn gweithredu fel corff gweithredu.

31. Dywedodd Mr Creegan¹⁷ mai'r man cychwyn oedd ystyried y farn genedlaethol a phenderfynu beth oedd angen ei wneud. Nodwyd y coridorau a oedd angen eu datblygu a chynlluniau a oedd angen eu cyflwyno. Yna, cymeradwywyd y cynllun gan Lywodraeth Iwerddon. Unwaith y cafodd ei dderbyn, yr Awdurdod Ffyrdd Cenedlaethol oedd yn gyfrifol am ei gyflenwi'n effeithiol, yn amodol ar gyllid. Nododd y Pwyllgor Cyllid fod nifer o gyffelybiaethau diddorol â Chymru ac roedd gan y Pwyllgor Cyllid ddiddordeb yn y ffordd roedd yr Awdurdod Ffyrdd Cenedlaethol wedi mynd i'r afael â rhai o'r heriau roedd Cymru wedi'u hwynebu.
32. Dywedodd Mr Creegan wrth y Pwyllgor Cyllid¹⁸ eu bod wedi gobeithio cael symud oddi wrth y dyddiau pan fyddai penderfyniadau gwleidyddol yn cael eu gwneud er hwylustod. Roedd yr Awdurdod bellach yn asesu anghenion, yn cynhyrchu cynllun a oedd yn mynd i'r afael â'r anghenion hynny ac yna'n ceisio'u blaenoriaethu ar sail broffesiynol yn hytrach nag ar sail emosiynol.
33. Er eu bod yn defnyddio Partneriaethau Cyhoeddus-Preifat ar gyfer rhai prosiectau ffyrdd, dywedodd Mr Creegan¹⁹ nad oedd tua 75% ohonynt o fewn y categori hwn a bod y rhain yn cael eu gwneud drwy broses gynllunio ac adeiladu. Dywedodd fod hyn wedi goresgyn nifer o broblemau y daethant ar eu traws yn y gorffennol. Roedd tair elfen i'w llwyddiant: amcangyfrifon da o ran costau - nid oedd gwaith ymchwil da wedi cael ei wneud iddynt yn y gorffennol ac nid oedd digon o waith meddwl wedi cael ei roi iddynt, ac roedd y costau wedi codi oherwydd hyn, nid oherwydd anawsterau gyda'r prosiectau eu hunain. Roedd cysylltiadau da a safonol ar gyfer eu holl brosiectau wedi cael eu meithrin hefyd. Y drydedd elfen oedd sgiliau da o ran rheoli prosiect. Roedd yr Awdurdod wedi symud tuag at gam lle roedd prosiectau bellach yn gorffen ar amser ac o fewn y gyllideb.
34. Un mater arall oedd y cyllid oedd ar gael. Dywedodd Mr Creegan²⁰ eu bod, yn y gorffennol, wedi gweithredu ar sail cyllid blynyddol ond eu bod wedi llobio'r Llywodraeth ar y sail nad oedd hyn yn ffordd effeithlon o reoli a chynllunio. O

¹⁶ Cofnod y Trafodion, p159, 21 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

¹⁷ Cofnod y Trafodion, p175, 21 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

¹⁸ Cofnod y Trafodion, p171, 21 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

¹⁹ Cofnod y Trafodion, p210, 21 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

²⁰ Cofnod y Trafodion, p189-191, 21 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

ganlyniad, roedd y Llywodraeth wedi rhoi rhaglen fuddsoddiad dreigl pum-
mlynedd ar waith ac roedd yr Awdurdod Ffyrdd Cenedlaethol wedi aeddfedu o
gynllunio darniog i gynllunio yn llawer mwy dealladwy. Un o'r manteision eraill
oedd bod hyn yn galluogi'r diwydiant adeiladu i baratoi a chynllunio a buddsoddi
ar gyfer prosiectau mawr.

Datblygu rhaglen 2008

35. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog²¹ mai'r peth cyntaf fyddai angen ei wneud oedd penderfynu lle roedd popeth mewn cysylltiad â rhaglen 2004. Dywedodd²² mai dim ond swm penodol o arian sydd ganddo, sef rhwng £50m a £60m y flwyddyn, ac nad oedd unrhyw fodd y gallai'r gyllideb honno ymestyn i ariannu llwybrau'r gogledd-de a ffordd Blaenau'r Cymoedd, yn ogystal â'r holl gynlluniau eraill a oedd yn cael eu hystyried. Roedd wedi penderfynu bod angen cymorth ariannol y tu hwnt i'w gyllideb graidd - a bod hyn yn rheswm arall dros yr oedi o ran cyhoeddi'r cynllun. Soniodd y Dirprwy Brif Weinidog am ddwy ffynhonnell bosibl ar gyfer y cyllid ychwanegol hwn, sef arian o Ewrop a'r gronfa buddsoddi cyfalaf strategol. Dywedodd²³ y gallai, unwaith y bydd wedi gwneud y penderfyniad hwnnw, gynnwys y ddwy flaenoriaeth (y llwybr gogledd-de a ffordd Blaenau'r Cymoedd) o fewn yr amser a roddwyd iddo, yn ogystal â'r holl gynlluniau eraill nad oedd lle iddynt yn y ddau gynllun uchod. Nodir gan y Pwyllgor Cyllid y byddai arian yr UE yn gymwys i ffordd Blaenau'r Cymoedd ond nid i'r llwybr gogledd-de.

Ystyriaeth o gynlluniau unigol

36. Gofynnodd y Pwyllgor Cyllid i'r Dirprwy Brif Weinidog am y modd y caiff cynlluniau ffyrdd unigol eu hystyried. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog wrth y Pwyllgor²⁴ bod angen ystyried nifer o ffactorau ac y caiff y cynllun ei arfarnu drwy'r system WeITAG. Ychwanegodd fod gan y Llywodraeth, bellach, brawf ychwanegol a oedd yn gofyn a oedd pob modd arall o drafnidiaeth a fyddai o fantais i gymunedau lleol wedi cael eu hystyried cyn dod i'r casgliad mai'r ffordd yw'r unig ddewis. Ymhelaethodd y swyddogion ar hyn²⁵ gan esbonio'r amrywiaeth eang o ffactorau a gaiff eu hystyried yn ystod y broses a'r amrywiaeth eang o farn ac asesiadau sydd angen eu hystyried er mwyn ystyried yr holl ffactorau materol. Pwysleisiwyd bod y cynllun WeITAG yn ddull pendant o ddwyn ynghyd yr holl ffactorau er mwyn creu ateb 'delfrydol' i gyflawni'r amcanion.²⁶ Roedd, yn ei hanfod, yn ddadansoddiad o

²¹ Cofnod y Trafodion, p73, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

²² Cofnod y Trafodion, p77, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

²³ Cofnod y Trafodion, p77, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

²⁴ Cofnod y Trafodion, p9, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

²⁵ Cofnod y Trafodion, p11, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

²⁶ Cofnod y Trafodion, p16, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

gostau – manteision.²⁷ Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog fod y cynllun WeITAG yn cael ei adolygu'r rheolaidd.²⁸

37. **Sylw:** Mae'r Pwyllgor Cyllid yn deall bod cynllunio a rheoli rhaglen o ansicrwydd sy'n deillio o amrywiaeth o ffactorau y tu allan i reolaeth y Llywodraeth yn anodd. Ond dengys tystiolaeth yn glir bod llawer o faterion yn codi o ffactorau 'o fewn' y system y gall y Llywodraeth eu rheoli.
38. Mae'r rhaglen gefnffyrdd yn rhaglen strategol fawr ac yn rhywbeth sydd wedi bodoli yng Nghymru ers cyn datganoli a dyddiau'r Swyddfa Gymreig. Mae'n anodd deall sut y gall y Llywodraeth fod mor obeithiol ynghylch llithriad oherwydd bod y ffactorau chwyddiant anghywir wedi cael eu defnyddio neu am fod peirianwyr yn rhy 'obeithiol' wrth wneud eu hamcangyfrifon. Mae'n rhy hawdd cyfleu hyn mewn ymadroddion fel 'chwyddiant costau adeiladu' a 'rhagfarn optimistiaeth'. Y gwir yw bod y bobl broffesiynol wedi ailadrodd camgymeriadau wrth asesu costau prosiectau ac o ganlyniad, cafodd prosiectau eu dal yn ôl a ni chyflawnwyd y rhaglen gefnffyrdd.
39. Roedd y Pwyllgor Cyllid yn arbennig o bryderus ar ôl clywed y caiff amcangyfrif gwael ar ran bobl broffesiynol ei gyfiawnhau rywsut drwy ddefnyddio'r ymadrodd 'rhagfarn optimistiaeth'. Mae'r Pwyllgor Cyllid hefyd yn ymwybodol bod y Trysorlys wedi cyhoeddi canllawiau ar hyn yn 2002 a bod Adran Drafndiaeth Prydain wedi cyhoeddi gweithdrefnau ar gyfer ymdrin â rhagfarn optimistiaeth ym maes Cynllunio Trafnidiaeth yn 2004.
40. Nid yw'r Pwyllgor Cyllid yn deall pam y caiff y rhaglen gefnffyrdd ei thrin mewn ffordd mor hen-ffasiwn a pham bod y Gweinidog a'r swyddogion yn dibynnu ar ymadroddion fel "Subject to completion of statutory consent procedures and the availability of finance" yn y print mân i gyfiawnhau peidio â chwrdd â thargedau. Mae'r Pwyllgor Cyllid o'r farn y dylai Adran Economi a Thrafnidiaeth y Llywodraeth gofleidio arferion busnes modern ar gyfer rheoli'r prosiectau hyn, gan gynnwys y risgiau sy'n gysylltiedig ag amcangyfrif gwael, cynllunio gwael a gorffen yn hwyr.
41. Calonogwyd y Pwyllgor Cyllid o glywed am brofiadau'r Awdurdod Ffyrdd Cenedlaethol yn Nulyn, a oedd wedi wynebu problemau tebyg. Nododd y Pwyllgor Cyllid ei fod bellach yn cyflenwi prosiectau ar amser ac o fewn y gyllideb ac mai'r allwedd i hyn, yn bennaf, oedd rheolaeth dda: amcangyfrifon dibynadwy, contractau safonol a rheoli prosiectau yn dda. Roedd eu profiadau yn atgyfnerthu'r

²⁷ Cofnod y Trafodion, p11 ac ymlaen, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

²⁸ Cofnod y Trafodion, p16, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

dystiolaeth a gafodd y Pwyllgor Cyllid a'r casgliadau y daeth iddynt yn ei ymchwiliad diweddar i Bartneriaethau Cyhoeddus-Preifat.

42. O gofio'r ansicrwydd a'r oedi oherwydd amcangyfrifon gwael, mae'n anodd gwybod faint o ddadansoddiadau ystyrllon o newidiadau i'r rhaglen gefnffyrdd y mae'n werth eu gwneud. Nododd y Pwyllgor Cyllid eiriau'r Dirprwy Brif Weinidog pan ddywedodd fod rhaglen 2008 yn gadarnach ac yn fwy cyflawnadwy na'r un ar gyfer 2004 a chymharwyd y gwariant a fwriedir yn ystod gwahanol gamau'r rhaglenni hyn. Mae'r Pwyllgor wedi archwilio'r amcangyfrif o gostau posibl yr elfennau yng Ngham 1 yn 2004 ac yn 2008 ar sail y wybodaeth a roddwyd gan y Dirprwy Brif Weinidog yn ei lythyr²⁹ dyddiedig 21 Medi at y Pwyllgor Cyllid. Dengys hwn fod gan weddillion y cynlluniau sy'n cynnwys Cam 1 o raglen 2004 (sef y gwaith nas cwblhawyd hyd yn hyn) gostau net o £86m (yn ôl prisiau mis Tachwedd 2008). Fodd bynnag, cyfanswm costau'r cynlluniau sy'n cynnwys Cam 1 o raglen 2008 yw £176m (ar yr un sail). Mae hyn yn gynnydd sylweddol ac mae'r Pwyllgor yn pryderu pe bai anawsterau o ran darparu cynlluniau sydd â chyfanswm o £86m yn ystod cam 1 o raglen 2004, yna gallai blaenoriaethu gwerth £176m o gynlluniau i gam 1 yn 2008 fod yn anos na hynny, hyd yn oed, i'w gyflawni.

Gweithdrefnau penderfynu

43. Archwiliodd y Pwyllgor Cyllid y modd y gwneir penderfyniadau am gynlluniau ffyrdd unwaith y bydd y materion technegol ac unrhyw faterion eraill wedi cael eu hystyried.
44. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog wrth y Pwyllgor Cyllid³⁰ fod datblygiad neu adfywio posibl o ran ardal benodol hefyd yn un o'r ffactorau a gaiff eu hystyried a bod hyn yn cael ei gydnabod yn rhaglen 'Cymru'n Un'. Dywedodd hefyd³¹ y byddai rhanddeiliaid eraill fel llywodraeth leol, sefydliadau busnes lleol ac unrhyw un arall sydd â diddordeb arbennig yn cael eu hystyried er mai'r Llywodraeth sy'n gwneud y penderfyniad terfynol.

Cydgysylltu o fewn Llywodraeth

45. Holodd y Pwyllgor Cyllid y Dirprwy Brif Weinidog sut y cafodd y penderfyniadau ar Raglen Cefnffyrdd 2008 eu cymryd mewn gwirionedd a sut roedd wedi gosod y sail wleidyddol ar gyfer y penderfyniadau a wnaeth. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog

²⁹ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 21 Medi 2009, gweler Atodiad 1

³⁰ Cofnod y Trafodion, p19, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

³¹ Cofnod y Trafodion, p31, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

mai mater iddo ef a'i adran oedd hyn³² ac nad oedd y Cabinet wedi trafod y penderfyniadau hyn.

46. Archwiliodd y Pwyllgor cyllid y ffordd yr oedd adfywio'n benodol wedi cael ei ystyried wrth ddatblygu Rhaglen Gefnffyrdd 2008. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor Cyllid³³, dywedodd y Dirprwy Weinidog dros Adfywio fod trafndiaeth yn galluogi adfywio ac y gallai drawsnewid ardal o fod yn lle o angen i fod yn lle o gyfleoedd. Dywedodd³⁴ ei bod yn un o'r elfennau allweddol o ystyried adfywio yn gyfannol. Dywedodd³⁵ y byddai ffordd Blaenau'r Cymoedd, fel porth strategol i Gymru, yn gwella mynediad, yn agor yr ardal ar gyfer buddsoddi a thyfu a helpu Parc Cenedlaethol y Bannau i fod yn agored i bosibiliadau. Felly, mae Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi ymrwymo i fuddsoddi £300m dros y deng mlynedd nesaf ar gyfer cwblhau'r gwaith o wella ffordd yr A465 Blaenau'r Cymoedd rhwng Y Fenni a Hirwaun. Mae hyn wedi arwain at fuddsoddiad gan fwy o fusnesau yn yr ardal leol.
47. Cafodd y Pwyllgor Cyllid drafodaeth gyda'r Dirprwy Weinidog dros Adfywio am y ffordd y bu'n rhan o'r penderfyniadau am yr ail-flaenoriaethu. Dywedodd y Dirprwy Weinidog dros Adfywio³⁶ fod ganddo ef a'r Dirprwy Brif Weinidog berthynas waith agos iawn ers iddynt gael eu penodi i'w swyddi ym mis Gorffennaf 2007. Roedd y Dirprwy Weinidog dros Adfywio wedi gweld y papurau a gylchredwyd o fewn yr adran, a'i fod wedi cael cyfle i roi ei sylwadau arnynt a'u codi mewn trafodaethau â'r Dirprwy Brif Weinidog. Dywedodd ei fod wedi cael trafodaethau â'r Dirprwy Brif Weinidog ynghylch ffordd Blaenau'r Cymoedd gan ei fod yn symud tuag at ddatblygu ei gynlluniau ar gyfer y rhaglen gefnffyrdd. Er na fyddai'n dweud fod rhaglen Blaenau'r Cymoedd yn dibynnu ar ffordd Blaenau'r Cymoedd, dywedodd y Dirprwy Weinidog dros Adfywio³⁷ y byddai deuli'r ffordd yn gyfle i adfywio o fewn yr ardal honno a'u bod am ei weld yn datblygu.
48. **Sylw:** Mae'r Pwyllgor Cyllid yn nodi'r sylwadau ynghylch y Dirprwy Brif Weinidog a'r Dirprwy Weinidog dros Adfywio yn cydweithio. Yn ogystal mae'n cydnabod yr angen i gynnwys rhanddeiliaid eraill fel llywodraeth leol, sefydliadau busnes lleol ac eraill sydd â diddordeb arbennig. Fodd bynnag, mae'r Pwyllgor Cyllid wedi ei chael yn anodd gweld sut mae hyn yn digwydd yn ymarferol. Nid yw'r ffaith bod y Dirprwy Weinidog dros Adfywio wedi cael trafodaethau â'r Dirprwy Brif Weinidog wrth iddo symud tuag at ddatblygu ei gynlluniau ar gyfer y rhaglen gefnffyrdd, ac wedi cael cyfle i wneud sylwadau ar bapurau trafndiaeth a oedd yn cael eu

³² Cofnod y Trafodion, p40, 18 Mawrth 2009, Y Pwyllgor Cyllid

³³ Papur FIN(3)-10-09(p4), para 1, Y Pwyllgor Cyllid

³⁴ Papur FIN(3)-10-09(p4), para 3, Y Pwyllgor Cyllid

³⁵ Papur FIN(3)-10-09(p4), para 4, Y Pwyllgor Cyllid

³⁶ Cofnod y Trafodion, p94, 11 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

³⁷ Cofnod y Trafodion, p94, 11 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

cylichredeg o fewn yr Adran, yn ymddangos fel ffordd ryngweithiol o weithredu. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn synnu nad oedd proses fwy ffurfiol o gynnwys y Dirprwy Weinidogion, a'r amrywiol swyddogion yn y gwaith o adfywio. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn synnu hefyd, o gofio effaith bellgyrhaeddol y rhaglen gefnffyrdd, yn ariannol o leiaf, nad oedd trafodaeth ehangach ag adrannau eraill y Llywodraeth na thrafodaeth am y penderfyniadau yn y Cabinet.

Ymgynghori ehangach

49. Mae'r Pwyllgor Cyllid eisoes wedi gwneud sylwadau ar yr adroddiad hwn nad oedd y Rhaglen Gefnffyrdd yn ganlyniad ynddo'i hun a bod y rhwydwaith ffyrdd yn bodoli i wasanaethu defnyddwyr a darpar ddefnyddwyr. Mae'n cytuno'n llwyr, felly, â sylwadau'r Dirprwy Brif Weinidog am yr angen i roi ystyriaeth lawn i ystod eang o ddiddordebau eraill. Felly, gyda'r tystion, archwiliodd y Pwyllgor Cyllid yr ymgynghoriad a oedd wedi digwydd.

CBI

50. Dywedodd Cydffederasiwn Diwydiant Prydain (Cymru) wrth y Pwyllgor ei fod yn cael trafodaethau cymharol reolaidd â'r Dirprwy Brif Weinidog³⁸ a'i fod wedi trafod pwysigrwydd coridorau dwyrain-gorllewin yng Nghymru ac, yn benodol, adnewyddu'r M4. Nid oedd y CBI, yn cofio, fodd bynnag,³⁹ am sesiwn benodol i siarad am drafnidiaeth ac nid oedd yn credu⁴⁰ ei fod wedi cymryd rhan mewn ymgynghoriad ar yr hyn oedd yn cael ei ystyried ganddo yn benderfyniad strategol i ail-flaenoriaethu o gynlluniau dwyrain-gorllewin i gynlluniau gogledd-de. Ym marn y CBI, y ffordd M4 newydd o amgylch Casnewydd oedd y ffordd fwyaf allweddol o lawer a'r cynllun mwyaf allweddol o ran yr economi. Roedd yn anodd iddo weld bod unrhyw gynllun arall sydd o'r fath bwysigrwydd economaidd.

Y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd

51. Dywedodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd wrth y Pwyllgor Cyllid⁴¹ ei bod mewn cysylltiad â Llywodraeth Cynulliad Cymru ar faterion penodol. Er enghraifft, roedd ar grŵp cludo nwyddau Cymru ac yn rhan o'r gwaith o gynhyrchu strategaeth cludo nwyddau Cymru. Roedd yn rhan o hyn am fod ganddi ddiddordeb uniongyrchol. Fodd bynnag, meddai,⁴² efallai mai unwaith neu ddwy y flwyddyn roedd yn siarad â swyddfa'r Dirprwy Brif Weinidog. Fel arfer, fodd

³⁸ Cofnod y Trafodion, p14, 7 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

³⁹ Cofnod y Trafodion, p14, 7 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁴⁰ Cofnod y Trafodion, p15, 7 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁴¹ Cofnod y Trafodion, p36, 25 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁴² Cofnod y Trafodion, p40 ac ymlaen, 25 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

bynag, y Gymdeithas fyddai'n cysylltu ag ef yn hytrach na'i fod ef yn cysylltu â'r Gymdeithas. Dywedodd hefyd⁴³ nad oedd Llywodraeth Cynulliad Cymru wedi cysylltu â hwy ac eithrio o fewn cyd-destun grŵp nwyddau trwm Cymru.

52. Dywedodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd⁴⁴ mai ei blaenoriaethau, pe bai rhywun wedi cysylltu â hi fyddai'r M4, yr A40 i lawr tuag at Aberdaugleddau a ffordd Blaenau'r Cymoedd. Yn ei thystiolaeth ysgrifenedig⁴⁵, tynnodd sylw'n benodol at goridor yr M4 gan ei bod yn credu bod angen gwelliant sylweddol arni fel llwybr i mewn i dde Cymru ac allan. Ei barn oedd nad yw'n addas i'w diben ar hyn o bryd a'i bod, yn ei chyflwr presennol yn rhwystro busnes.
53. Dywedodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd⁴⁶ nad oedd unrhyw un wedi ymgynghori â hi am ail-flaenoriaethu cefnffyrdd 2008 ac nad oedd yn ymwybodol, hyd yn oed, bod hyn yn digwydd. Dywedodd y gallai ei strwythur ddatganoledig ei hun, a oedd yn cysylltu llawer o Gymru â gorllewin canolbarth Lloegr a gorllewin Lloegr, fod yn un ffactor, yn ogystal â'r adnoddau oedd ar gael. Er hynny, dywedodd⁴⁷ y byddai'n ymateb gorau y gallai i geisiadau am ymgynghori pan oedd hynny'n bosibl. Nododd y Pwyllgor Cyllid fod y Gymdeithas, er gwaethaf ei strwythur, yn rhan uniongyrchol o Gymru drwy grŵp cludo nwyddau Cymru.

TUC Cymru

54. Dywedodd TUC Cymru yn ei thystiolaeth bod ganddi,⁴⁸ ar y cyfan, ddau brif ddull o ymgysylltu rhwng TUC Cymru a'r Llywodraeth, sef memorandwm o ddealltwriaeth a chyfarfodydd rheolaidd gyda'r Prif Weinidog, a chyfranogiad TUC Cymru yn y cyngor partneriaeth busnes. Gallai hefyd gysylltu'n uniongyrchol â Gweinidogion i drafod materion. Er bod materion yn ymwneud â thrafnidiaeth yn cael eu trafod yn y cyfarfodydd rheoliad, nid oedd hyn wedi digwydd gydag ail-flaenoriaethu 2008. Roedd yn bendant nad oedd TUC Cymru wedi bod yn rhan uniongyrchol o benderfyniadau ail-flaenoriaethu.
55. Yn dilyn yr ail-flaenoriaethu diweddar, dywedodd TUC Cymru⁴⁹ wrth y Pwyllgor Cyllid mai'r hyn sydd bwysicaf yw'r gallu i deithio rhwng canolfannau poblogaeth, yn hytrach na'r manteision uniongyrchol i'r economi. Mae'r holl goridorau economaidd yn rhedeg o'r dwyrain i'r gorllewin a'r prif goridorau economaidd

⁴³ Cofnod y Trafodion, p46, 25 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁴⁴ Cofnod y Trafodion, p50, 25 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁴⁵ Papur FIN(3)-11-09(p2), Y Pwyllgor Cyllid

⁴⁶ Cofnod y Trafodion, p74-84, 25 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁴⁷ Cofnod y Trafodion, p79, 25 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁴⁸ Cofnod y Trafodion, p158, 25 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁴⁹ Cofnod y Trafodion, p128, 25 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

iddynt hwy yw coridor yr M4 a choridor yr A55. Dywedodd⁵⁰ mai ei phryder oedd nad oedd y cynllun ail-flaenoriaethu yn seiliedig ar flaenoriaethau economaidd.

Llywodraeth Leol

56. Cyfrifoldeb y consortia trafndiaeth lleol yw cydgysylltu rhaglenni trafndiaeth rhanbarthol a ni fyddai'r Pwyllgor Cyllid o reidrwydd yn disgwyl i awdurdodau lleol unigol gael cyfraniad sylweddol i'r rhaglen gefnffyrdd. Fodd bynnag, gwahoddodd y Pwyllgor Cyllid nifer o awdurdodau i roi tystiolaeth i'r ymchwiliad. Roedd hyn yn dueddol o gadarnhau'r farn gyffredinol a gyflwynwyd i'r Pwyllgor Cyllid o ran y diffyg ymgynghori ar y rhaglen gefnffyrdd. Dywedodd cynrychiolydd Rhondda Cynon-Taf⁵¹ mai ychydig iawn o gysylltiad roedd y Cyngor wedi'i gael â Llywodraeth Cynulliad Cymru ar y materion hyn. Cyfeiriodd cynrychiolydd Cyngor Sir y Fflint⁵² at rai elfennau rhyfedd o ail-flaenoriaethu yn rhaglen 2008. Pryder pennaf llywodraeth leol oedd cydbwysu blaenoriaethau lleol a blaenoriaethau cenedlaethol - a'u rhwystredigaeth⁵³ oedd ei bod yn anodd weithiau i weld a deall y rhesymeg y tu ôl i rai o'r blaenoriaethau. Mynegwyd pryder hefyd am ddiffyg cynrychiolaeth o'r gogledd yn y cynllun trafndiaeth genedlaethol

Consortia Trafndiaeth Rhanbarthol

57. Rôl y Consortia Trafndiaeth Rhanbarthol yw cyflawni Strategaeth Trafndiaeth Cymru a'r Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol yn rhanbarthol. Mae'n ofynnol i bob un baratoi Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol. Gwahoddwyd y pedwar consortia trafndiaeth rhanbarthol i gyflwyno tystiolaeth ysgrifenedig i'r ymchwiliad a rhoi eu barn ar y materion a godwyd yng nghylch gorchwyl yr ymchwiliad. Ategwyd pryderon a fynegwyd gan eraill am y diffyg ymgynghori ar y rhaglen gefnffyrdd.

58. Dywedodd **Taith** (Gogledd Cymru) mai'r Cynllun Trafndiaeth Cenedlaethol a gyhoeddwyd ar 15 Gorffennaf 2009 (saith mis ar ôl cyhoeddi ail-flaenoriaethu 2008, oedd y cyfle ffurfiol cyntaf a gafodd y consortia trafndiaeth rhanbarthol i fynegi barn am y Blaenraglen Cefnffyrdd. Er hynny, cyfeiriodd y consortia at amrywiol achlysuron o gysylltiadau rhwng Taith a swyddogion Llywodraeth Cynulliad Cymru, fel drwy'r broses WelTAG a gweithdai i randdeiliaid. Cyfeiriwyd hefyd at gyfarfodydd rheolaidd rhwng Cynllunydd Trafndiaeth Rhanbarthol Llywodraeth Cynulliad Cymru yn y gogledd a swyddogion eraill.

⁵⁰ Cofnod y Trafodion, p132, 25 Mehefin 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁵¹ Cofnod y Trafodion, p51, 21 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁵² Cofnod y Trafodion, p74, 21 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

⁵³ Cofnod y Trafodion, p94, 21 Mai 2009, Y Pwyllgor Cyllid

59. Er bod y Cynulliad a chynrychiolwyr eraill wedi cymryd rhan yn y gwaith o ddatblygu'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, mynegodd **SWITCH** (Consortium Trafnidiaeth Integredig De Orllewin Cymru) bryder nad oedd y sefyllfa'n gweithio'n groes i hyn. Dywedodd SWITCH nad oedd wedi cyfrannu at ddatblygu'r Blaenraglen Gefnffyrdd. Nododd hefyd ei bod yn ymddangos nad oedd unrhyw gysylltiad amlwg rhwng buddsoddi yn y rhwydwaith cefnffyrdd a pholisïau a rhaglenni allweddol eraill o fewn Llywodraeth y Cynulliad.
60. Er bod swyddogion Llywodraeth Cynulliad Cymru a ddaw i gyfarfodydd **SEWTA** (Cynghrair Trafnidiaeth De Ddwyrain Cymru) yn ymwybodol o gynlluniau a dyheadau'r consortium, nid oedd trefniadau tebyg ar gyfer trafod y rhaglen gefnffyrdd. Dywedodd fod angen ystyried cynnal a chadw a datblygu'r rhwydwaith trafniadaeth fel partneriaeth, gyda mwy o gytundeb ar y rhaglenni manwl a gaiff eu hystyried gan y consortium.
61. Dywedodd **Trac** (Partneriaeth Canolbarth Cymru) fod y consortia trafniadaeth rhanbarthol yn cynorthwyo Llywodraeth Cynulliad Cymru i gynnal adolygiad o gyllid cyfalaf ar gyfer trafniadaeth yng Nghymru. Ac er bod Trac yn ymgysylltu'n rheolaidd â swyddogion trafniadaeth Llywodraeth Cynulliad Cymru, ymddengys nad yw'r trefniadau o'r ochr arall yn run mor drefnus. Ategwyd barn Taith mai cyhoeddi'r cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol oedd y cyfle ffurfiol cyntaf a gafodd y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol i roi sylwadau ar y Blaenraglen Cefnffyrdd.
62. Ar y cyd, cyflwynodd y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol ddarlun clir o sefydliadau sy'n awyddus i fod yn rhan o Lywodraeth Cynulliad Cymru, sy'n cymryd rhan weithgar pan fo cyfle i wneud hynny, ac am roi cyfraniad cadarnhaol i'r gwaith o ddatblygu seilwaith trafniadaeth i Gymru. Cyfeiriodd yr holl gonsortia at yr ystod o weithgareddau roeddynt yn rhan ohonynt gyda Llywodraeth Cynulliad Cymru a'i swyddogion. Fodd bynnag, roedd hon yn ymddangos fel perthynas unochrog ac roedd y consortia'n edifar, yn arbennig, nas ymgynghorwyd â hwy i lunio'r Cynllun Cefnffyrdd.
63. **Sylw:** Er yr ymgynghori ar y Rhaglen Drafniadaeth Genedlaethol, mae'r Pwyllgor Cyllid yn nodi mai ychydig iawn o sefydliadau o'r tu allan oedd yn rhan o'r gwaith o lunio'r Cynllun Cefnffyrdd. Ychydig iawn hefyd yr ymgynghorwyd â hwy. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn ei chael yn anodd gweld sut y gellir paratoi cynllun cefnffyrdd heb ryw fath o ymgynghoriad. Byddai cynnwys y consortia trafniadaeth rhanbarthol, o gofio'u swyddogaethau, yn ymddangos yn rhan hanfodol o sicrhau bod gan Gymru rwydwaith ffyrdd gydgysylltiedig ac ymddengys y byddai'r diffyg ymgynghori yn ei gwneud yn anodd iddynt gyflawni eu cylch gwaith statudol. Heb

ymgyngori, mae'r Pwyllgor Cyllid yn ei chael yn anodd iawn deall sut y gallai Llywodraeth Cymru fod yn ymwybodol o farn y rhanddeiliaid.

Effaith ail-flaenoriaethu 2008 ar y cysylltiadau gogledd-de a dwyrain-gorllewin

64. Mae adeiladu ffyrdd yn broses hir a chymhleth. Mae'n cynnwys nifer o brosesau o archwilio llwybr a materion peirianeg, i'r angen am ganiatâd cynllunio a chaffael tir, i adeiladu. Er bod llawer o'r pethau hyn, mewn gwlad fach fel Cymru, yn gymharol syml, mae'r dasg o reoli a chydgysylltu'r gwahanol elfennau ynghyd ag oedi a materion eraill yn sylweddol a gall y cyfan effeithio ar yr amser a gymer i gwblhau'r ffordd a phryd y bydd ar gael i'w defnyddio.
65. Gall prosiect gael ei ddal yn ôl hefyd gan faterion eraill, megis cyllid, a gall hyn newid y flaenoriaeth a roddir i brosiectau eraill. Am y rhesymau hyn, nid mater syml yw asesu newidiadau i gydbwysedd cyffredinol y rhaglen gefnffyrdd.
66. Mae Atodiad 3 yn rhoi dehongliad manwl o'r newidiadau ym mlaenoriaethau'r cynlluniau gwahanol mewn cysylltiad â'r pedwar prif goridor strategol a nodir yn Blaenraglen Cefnffyrdd 2002:
- Coridor gogledd - de
 - Coridor dwyrain - gorllewin (de)
 - Coridor dwyrain - gorllewin (ogledd)
 - Coridor dwyrain - gorllewin (canolbarth)
67. Cafodd rhaglen ddarparu pob un o'r cynlluniau hyn ei blaenoriaethu'n dri cham:
- **Cam 1:** Cynlluniau tymor byr, o bwys uchel ac a raglennwyd i ddechrau cyn mis Mawrth 2005;
 - **Cam 2:** Cynlluniau tymor canolig, o bwys uchel ond sydd angen mwy o waith technegol; gall fod yn barod i ddechrau rhwng mis Ebrill 2005 a mis Mawrth 2008;
 - **Cam 3:** Cynlluniau hir dymor, o bwys uchel, ond sydd angen astudiaethau i nodi'r ffyrdd gorau o ddatrys problemau, annhebygol o ddechrau cyn mis Ebrill 2008; a
 - **Dalwyd yn ôl:** Lle nodwyd problemau ond nad ydynt wedi'u trefnu yn ôl pwysigrwydd.
68. Mae'r Llywodraeth wedi mabwysiadu ffordd gymharol debyg tuag at ddsbarthu cynlluniau i'r tri grŵp o raglenni, gan eu grwpio i dri 'cham', yn amodol ar y

cyfyngiadau amser ymarferol sy'n gysylltiedig â datblygu a chyflenwi'r gwasanaethau. Cynlluniau Cam 1 yw'r agosaf at gael eu cwblhau, gydag ychydig iawn o waith technegol ei angen cyn y gallent ddechrau. Cynlluniau Cyfnod 3 yw'r rhai sydd angen y mwyaf o waith technegol arnynt cyn dechrau arnynt.

69. Mae gwahanol ffyrdd o gymharu'r blaenoriaethau o fewn y tri rhaglen. Mae'r tablau isod yn dangos sut y newidiodd dosbarthiad y cynlluniau blaenoriaeth uchaf ac isaf rhwng 2002 a 2008. Yn 2002 roedd wyth o'r 50 o gynlluniau yn y categori blaenoriaeth uchaf a phob un wedi'u dosbarthu'n gyfartal rhwng y tri choridor (heb fod yng nghanolbarth Cymru) - erbyn 2008 roedd bron i hanner y cynlluniau blaenoriaeth uchaf yng nghoridor y gogledd. Nid yw coridor y dwyrain - gorllewin wedi cael unrhyw gynlluniau blaenoriaeth uchaf yn ystod y cyfnod hwn. I'r gwrthwyneb, er bod cyfanswm y cynlluniau blaenoriaeth uchaf dros ddwywaith yn uwch - mae gostyngiad yn y nifer yng nghoridor y dwyrain - gorllewin (gogledd).
70. Yn yr un modd, mae nifer y cynlluniau blaenoriaeth isaf wedi gostwng i tua'r hanner yn ystod y cyfnod - ac eithrio coridor y dwyrain - gorllewin (canolbarth) sydd wedi codi o dri i bump.

Cynlluniau ym Mlaenoriaeth 1 neu a Gwblhawyd/Wrthi'n cael eu Hadeiladu

	Nifer			% o'r holl gynlluniau yn y rhaglen		
	2002	2004	2008	2002	2004	2008
■ Coridor y gogledd - de	2	6	11	8.7	26.1	47.8
■ Coridor y dwyrain - gorllewin (de)	3	4	5	21.4	28.6	35.7
■ Coridor y dwyrain - gorllewin (gogledd)	3	3	2	42.9	42.9	28.6
■ Coridor y dwyrain - gorllewin (canolbarth)	0	0	0	0.0	0.0	0.0
Cymru gyfan	8	13	18	16.0	26.0	36.0

Cynlluniau ym Mlaenoriaeth 3 neu Wedi'u dal yn Ôl

	Nifer			% o'r holl gynlluniau yn y rhaglen		
	2002	2004	2008	2002	2004	2008
■ Coridor y gogledd - de	13	11	7	56.5	47.8	30.4
■ Coridor y dwyrain – gorllewin (de)	6	1	1	42.9	7.1	7.1
■ Coridor y dwyrain – gorllewin (gogledd)	2	1	1	28.6	14.3	14.3
■ Coridor y dwyrain – gorllewin (canolbarth)	3	4	5	50.0	66.7	83.3
Cymru gyfan	24	17	14	48.0	34.0	28.0

71. **Sylw:** Roedd y Pwyllgor yn ei chael yn anodd cyrraedd barn bendant ar y mater hwn. Roedd gan yr Aelodau farn wahanol ar y dadansoddiad o'r newidiadau i'r rhaglen ffyrdd ac roedd y ffactorau eraill sy'n achosi'r oedi yn ei gwneud yn anodd dod i gasgliadau clir. Nododd yr Aelodau fod llawer o'r tystion o'r farn bod ail-flaenoriaethu yn 2008 wedi newid y pwyslais i'r cysylltiadau gogledd - de ac os oedd sicrhau cyllid o'r UE yn hanfodol ar gyfer cyflawni'r rhaglen, yna byddai hyn ar gyfer y cysylltiadau dwyrain - gorllewin a byddai arian y Llywodraeth yn mynd tuag at y ffyrdd gogledd - de. Nododd yr Aelodau hefyd y sylwadau a wnaeth y Dirprwy Weinidog dros Adfywio na fyddai'n dweud fod rhaglen Blaenau'r Cymoedd yn dibynnu ar ffordd Blaenau'r Cymoedd er bod deuli'r ffordd yn gyfle i adfywio o fewn yr ardal honno.

Prosiect newydd yr M4

72. Yn ystod yr ymchwiliad hwn, cyfeiriodd nifer o dystion at y penderfyniad i roi'r gorau i brosiect newydd yr M4 ar y sail nad yw bellach yn fforddiadwy. Mynegodd y tystion hefyd y farn ei fod o bwys economaidd mawr i Gymru – dywedodd rhai mai dyma brosiect ffyrdd pwysicaf y wlad. Mae'r Pwyllgor Cyllid hefyd yn ymwybodol o'r farn a fynegwyd yn ddiweddar y caiff methu â datblygu'r ffordd hon effaith sylweddol ar economi Cymru. Felly mae'r Pwyllgor Cyllid yn siomedig ei bod yn ymddangos i'r penderfyniad i roi'r gorau i'r prosiect hwn gael ei wneud ar ddim ond fforddiadwyedd y ffordd a heb gyfeirio o gwbl at y rhaglen ffyrdd ehangach nag effaith economaidd y cynllun. Ymddengys bod hyn yn atgyfnerthu barn y

Pwyllgor Cyllid nad yw'r rhaglen ffyrdd yn cael ei rheoli fel cyfanwaith strategol, ond yn fwy fel casgliad o gynlluniau unigol.

Casgliadau ac argymhellion

73. Cynhaliodd y Pwyllgor Cyllid yr ymchwiliad hwn oherwydd y pryderon a gyflwynwyd iddo am effaith y newidiadau a wnaed i ail-flaenoriaethu Blaenraglen Cefnffyrdd Llywodraeth Cynulliad Cymru 2008. Wrth archwilio'r materion hyn, canfu'r Pwyllgor Cyllid nifer o bryderon ehangach am y rhaglen gefnffyrdd - ynghyd â chydgyssylltu hyn â pholisïau eraill y Llywodraeth.
74. Cred y Pwyllgor Cyllid y dylai system ffyrdd Cymru fod yn adnodd strategol sy'n bodoli i gynnal a gwasanaethu amrywiaeth eang o weithgareddau economaidd a chymdeithasol. Dylai'r system gefnffyrdd fod yn rhan allweddol o hyn a'r rhaglen gefnffyrdd yn ffordd o gynnal a datblygu'r adnodd hwn. Dylai fod yn seiliedig ar farn strategol o anghenion trafniadaeth ffyrdd Cymru. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn ei chael yn anodd osgoi dod i'r casgliad bod y rhaglen cefnffyrdd yn cael ei datblygu heb ystyried anghenion yr holl randdeiliaid - fel pe bai dyma unig nod y datblygiadau.
75. Roedd ymchwiliad y Pwyllgor Cyllid yn canolbwyntio i raddau helaeth ar raglen ail-flaenoriaethu'r ffyrdd yn 2008 a'r pryderon a gyflwynwyd iddo y byddai hyn yn golygu newid blaenoriaethau o ddatblygu a chryfhau'r cysylltiadau dwyrain - gorllewin i ganolbwyntio mwy ar y cysylltiadau gogledd - de. Prif bwysigrwydd hyn yw'r farn bod y cysylltiadau dwyrain - gorllewin yn hanfodol o ran adfywio a'r economi - ond hefyd y farn bod cynllunio a datblygu economaidd a chymunedol yn cael ei gynnal yn lleol ar y sail bod datblygu cysylltiadau'r dwyrain - gorllewin yn flaenoriaeth. Un o ganlynebau hyn fyddai'r angen i gynnwys partneriaid allweddol, gan gynnwys llywodraeth leol, yn y broses hon.
76. Treuliodd y Pwyllgor Cyllid gryn amser yn archwilio'r tair rhaglen gefnffyrdd - ar gyfer 2002, 2004 a 2008. Er bod y rhaglen gefnffyrdd yn cael ei chyflwyno yn nhermau pedwar prif 'goridor' yng Nghymru, cafodd y Pwyllgor ei synnu o'r hyn ydyw mewn gwirionedd, sef cyfres o tua 50 o gynlluniau ffyrdd unigol sy'n symud yn ôl a blaen o ran blaenoriaeth, yn dibynnu ar ddatblygiadau. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn nodi bod y rhaglen wedi cael ei lansio yn 2002 a'i bod wedi gorfod cael ei hadolygu ddwywaith o fewn chwe blynedd. Yn ystod y cyfnod hwn, bu 32 o newidiadau i'r gwaith o gyflwyno cynlluniau o fewn y rhaglen, mae dau gynllun wedi cael eu hychwanegu a dau wedi cael eu dileu. Er bod y Pwyllgor Cyllid yn derbyn y gall cynlluniau ffyrdd, fel unrhyw fuddsoddiad hirdymor, wynebu

anawsterau a allai rwystro cynnydd, roedd yn ei chael yn anodd gweld o'r newidiadau hyn ei bod yn cael ei rheoli fel rhaglen strategol.

77. Roedd llawer o'r newidiadau yn codi oherwydd oedi ac anawsterau o ran cyflenwi rhai cynlluniau ffyrdd penodol - a dywedwyd wrth y Pwyllgor Cyllid bod amrywiaeth o ffactorau wedi arwain at hyn, fel ariannu, amcangyfrifo gwael - a gafodd ei ddisgrifio fel chwyddiant yn y diwydiant adeiladu neu ragfarn optimistaeth - a newidiadau yn y ffordd y caiff prosiectau eu hasesu. Er y gallai'r Pwyllgor Cyllid weld arwyddion o newid mewn pwyslais o ran dwyrain - gorllewin a gogledd - de, roedd cymaint o ddiffyg rheolaeth ac ansicrwydd o fewn y rhaglen fel ei bod yn anodd dod i benderfyniad clir.
78. Yn bwysicach na hynny, daeth y Pwyllgor Cyllid i'r farn bod y rhaglen ar y ffyrdd yn cael ei rheoli mewn ffordd hen-ffasiwn lle y caiff costau uwch ac oedi eu derbyn fel rhan o'r broses. Cred y Pwyllgor Cyllid y dylai'r Llywodraeth fabwysiadu arferion busnes mwy modern ar gyfer dileu a rheoli'r holl risgiau, gan gynnwys amcangyfrif gwael, cynllunio gwael a gorffen y gwaith yn hwyr.
79. I'r gwrthwyneb, roedd profiad Awdurdod Ffyrdd Cenedlaethol Iwerddon wedi gwneud argraff ar y Pwyllgor Cyllid, gan ei fod wedi datblygu dulliau o adeiladu ffyrdd ar amser ac o fewn cyllideb. Ymddengys mai'r allwedd i hyn oedd sgiliau proffesiynol da: roedd wedi dysgu paratoi argymhellion costau dibynadwy ar gyfer ei brosiectau, wedi datblygu contractau da a safonol ac wedi rheoli ei brosiectau yn dda. Cynorthwywyd hyn gan raglen fuddsoddiad dreigl o bum mlynedd. Er bod y Pwyllgor Cyllid yn derbyn nad yw hyn yn hirach na'r terfyn cyllidol arferol ar gyfer y DU, mae'n ei chael yn anodd gweld nad yw'n bosibl, o fewn cyllideb o tua £16bn i Gymru, ddatblygu dull a fyddai'n galluogi ymrwymadau i gael eu gwneud am gyfnod o bum mlynedd mewn cysylltiad â rhaglen fuddsoddi flynyddol o tua £80m - £90m.
80. Roedd y Pwyllgor Cyllid yn ei chael yn anodd gweld hefyd sut roedd y rhaglen gefnffyrdd yn cael ei chydgysylltu â datblygiadau a blaenoriaethau eraill y Llywodraeth a ledled Cymru. Ymddengys bod y rhaglen yn cael ei phenderfynu gan adran drafndiaeth y Llywodraeth. Nid oedd proses amlwg i'w gweld lle roedd elfen adfywio adran y Dirprwy Brif Weinidog yn bwydo i mewn i'r rhaglen - ac eithrio drwy gael eu cynnwys yn y rhestr ddosbarthu papurau a chael y cyfle i wneud sylwadau arnynt. Roedd y Pwyllgor wedi synnu hefyd nad oedd cam yn y broses ar gyfer trafod anghenion a gofynion Adrannau eraill o fewn Llywodraeth Cynulliad Cymru a oedd angen ffyrdd i gyflawni eu hamcanion. Roedd y ffaith na chafodd y rhaglen ei thrafod yn y Cabinet i sicrhau cydlyniant â rhaglenni buddsoddiad mawr eraill yn peri pryder i'r Pwyllgor Cyllid.

81. Cafodd y Pwyllgor Cyllid dystiolaeth gan sefydliadau allanol o'r ffordd y cymerasant ran yn y gwaith o ddatblygu'r rhaglen gefnffyrdd a chafodd ei galonogi gan frwdfrydedd cyffredinol y sefydliadau allanol i gydweithio â'r Llywodraeth i sicrhau y câi datblygiadau yn lleol eu cydgysylltu â'r rhaglen strategol. Felly, roedd y Pwyllgor Cyllid yn siomedig o glywed gan yr holl dystion mai proses un ffordd yn unig oedd hyn: er bod y Llywodraeth yn fodlon cymryd rhan yng ngweithgareddau awdurdodau lleol a chyrrff eraill, ni wnaeth erioed ymgynghori â hwy ar y rhaglen cefnffyrdd. Mae hon yn ymddangos yn ffordd ryfedd o symud ymlaen o gofio bod y rhaglen gefnffyrdd ar gael i gefnogi a gwasanaethau pobl a gweithgareddau eraill. Er y bydd y Pwyllgor Cyllid a sefydliadau allanol yn derbyn mai'r Llywodraeth, yn y pen draw, fydd yn gwneud penderfyniadau ar y rhaglen, ymddengys y byddai ymgynghori agored ac effeithiol yn rhan hanfodol o sicrhau cefnogaeth eang i'r rhaglen, a bod y rhaglen honno'n cael ei derbyn.
82. Ymddengys bod y ffaith bod y rhan fwyaf o'r tystion wedi mynegi pryder am flaenoriaethau'r cynllun a'r farn nad yw'n diwallu anghenion economaidd Cymru, yn tanlinellu hyn; ynghyd â'r pryder cyffredinol am benderfyniad y Llywodraeth i roi'r gorau i brosiect newydd yr M4
83. I gloi, mae'r Pwyllgor Cyllid yn argymhell y dylid rheoli'r rhaglen cefnffyrdd fel rhaglen strategol sy'n ganolog i amrywiaeth eang o bolisiau a rhaglenni'r Llywodraeth.
84. Dylai'r Llywodraeth gyrraedd barn bendant am amcanion strategol y rhaglen o gofio anghenion yr holl randdeiliaid o fewn y Llywodraeth a'r tu allan. Dylai fod yn agored am y broses a'r ystyriaethau, a dylai chwilio am farn pawb sy'n rhan o'r rhaglen ynghyd â'r rhai yr effeithir arnynt gan y rhaglen. Dylai hefyd wrando ar y farn honno. Dylai'r cynllun nodi'n glir sut y mae buddsoddi mewn ffyrdd yn cydweddu â chynigion buddsoddi a datblygu eraill. Yna, dylai'r Llywodraeth gytuno â'r cynllun, ei gyhoeddi ac ymrwymo iddo.
85. Dylai'r ddarpariaeth gael ei rheoli gan uned benodol a gaiff ei sefydlu at y diben hwn ac sydd â'r sgiliau anghenrheidiol o ran defnyddio arferion busnes modern ac a fydd yn sicrhau y caiff prosiectau eu cyflawni ar amser ac o fewn y gyllideb. Nid oes gan y Pwyllgor Cyllid farn ynghylch a ddylai hyn fod o fewn y Llywodraeth neu drwy gorff allanol, ond dylai'r Llywodraeth sicrhau bod ganddi'r offerynnau sydd eu hangen arni i wneud y gwaith. Mae hyn yn cynnwys sefydlu cyfundrefn ariannol sy'n briodol ar gyfer rhaglen fuddsoddi dros gyfnod o flynyddoedd.

86. Yna, dylai'r Llywodraeth osgoi'r temptasiwn i rannol reoli'r rhaglen neu newid y blaenoriaethau ac eithrio mewn amgylchiadau eithriadol.
87. Mae'r Pwyllgor Cyllid yn derbyn na fyddai'n briodol i'r Llywodraeth ystyried datblygu rhaglen ffyrdd arall mor fuan ar ôl y gwaith ail-flaenoriaethu. Felly mae'r Pwyllgor am i'r Llywodraeth, wrth ymateb i'r adroddiad hwn, nodi sut y bydd yn ailffocysu'r rhaglen bresennol er mwyn dileu'r holl broblemau a achoswyd gan amcangyfrif gwael, oedi, ansicrwydd o ran cyllid a diwygiadau diddiwedd. Yn benodol, mae'r Pwyllgor am i'r Llywodraeth fynd i'r afael â'r pryderon niferus sydd gan sefydliadau yng Nghymru am waith ail-flaenoriaethu 2008.

Atodiad 1 - Rhestr o Dystiolaeth

Sefydliadau ac unigolion a gyflwynodd dystiolaeth lafar i'r pwyllgor

Y sawl a roddodd dystiolaeth	Yn cynrychioli	Cyfeirnod y Papur
------------------------------	----------------	-------------------

18 Mawrth 2009

<ul style="list-style-type: none">• Ieuan Wyn Jones AC, y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth• James Price• Martin Stevenson	Llywodraeth Cynulliad Cymru	FIN(3) 06 09 (p1) ac Atodiad 1
--	-----------------------------	-----------------------------------

1 Ebrill 2009

<ul style="list-style-type: none">• Yr Athro Stuart Cole	Prifysgol Morgannwg	FIN(3) 07 09 (p1)
--	---------------------	-------------------

7 Mai 2009

<ul style="list-style-type: none">• David Rosser	CBI Cymru	FIN(3) 08-09 (p1)
--	-----------	-------------------

21 Mai 2009

<ul style="list-style-type: none">• George Jones• Latif Kaderbhai	Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Tâf	FIN(3)-09-09 (p1)
<ul style="list-style-type: none">• Dave Faulkner	Cyngor Sir y Fflint	FIN(3)-09-09 (p2)
<ul style="list-style-type: none">• Hugh Creegan	National Roads Authority - Iwerddon	Dim papur

11 Mehefin 2009

<ul style="list-style-type: none">• Leighton Andrews AC, y Dirprwy Weinidog dros Adfywio• James Price• Patrick Lewis• Martin Stevenson	Llywodraeth Cynulliad Cymru	FIN(3) 10-09 (p4)
---	-----------------------------	-------------------

25 Mefefin 2009

<ul style="list-style-type: none">• Martin Mansfield,• Chris Hartwell	TUC Cymru	FIN(3)-11-09 (p1)
<ul style="list-style-type: none">• Mike Farmer	Cymdeithas y Cludwyr Ffyrdd	FIN(3)-11-09 (p2)

23 Gorffennaf 2009

<ul style="list-style-type: none">• Ieuan Wyn Jones AC, y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth• James Price• Martin Stevenson	Llywodraeth Cynulliad Cymru	FIN(3)-13-09 (p1) FIN(3)-13-09 (p2) FIN(3)-13-09 (p3)
--	--------------------------------	---

Trawsgrifiadau

Ceir copiâu o'r holl bapurau a gyflwynwyd a thrawsgrifiadau o'r cyfarfodydd yn:
<http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-other-committees/bus-committees-third-fin-home/bus-committees-third-fin-agendas.htm>

Ymatebion i'r alwad am dystiolaeth ysgrifenedig

Ymatebodd y sefydliadau canlynol i'r alwad am dystiolaeth ysgrifenedig:

TRACC
Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwain Cymru
SWITCH
TAITH

Tystiolaeth ysgrifenedig ychwanegol

Llythyr wrth y Dirprwy Brif Weinidog 27 Ebrill 2009 ac atodiad
Llythyr wrth y Dirprwy Brif Weinidog 7 Mai 2009
Llythyr wrth y Dirprwy Brif Weinidog 21 Medi 2009

Ceir copiâu o'r holl dystiolaeth ysgrifenedig yn:
http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-other-committees/bus-committees-third-fin-home/bus-committees-third-fin-inquiry/fin_3_fri/fin_3_fri-addev.htm

Atodiad 2

Dyfyniad (tudalen 19) o:

Cymru'n Un

Rhaglen flaengar ar gyfer llywodraethu Cymru

*Cytundeb rhwng Grŵp Llafur a Grŵp Plaid Cymru yn y Cynulliad Cenedlaethol
27 Mehefin 2007*

5.2 Mynediad i bawb

Gall teithio ar draws llawer o Gymru fod yn hir ac yn drafferthus, boed yn y car neu ar drafnidiaeth gyhoeddus.

Rydym am weld Cymru'n dod yn wlad lle mae teithio rhwng cymunedau mewn ardaloedd gwahanol yn hawdd ac yn gynaliadwy. Rydym wedi ymrwymo'n llawn i greu cysylltiadau trafndiaeth gwell - yn ffyrdd ac yn rheilffyrdd - rhwng y Gogledd a'r Gorllewin a'r De.

Nid oes gan chwarter holl gartrefi Cymru gar ac maent yn dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus neu gerdded neu feicio. Byddwn yn gweddnewid y ddarpariaeth o wasanaethau bysiau drwy fuddsoddi mewn system drafnidiaeth gyhoeddus integredig.

Bydd trafndiaeth gyhoeddus well hefyd yn helpu pobl mewn cymunedau nad ydynt yn rhai trefol i ddibynnu llai ar y car, gan y gall costau rhedeg car fod yn afresymol i bobl ar incwm isel.

Bydd gwelliannau dramatig i drafnidiaeth gyhoeddus yn annog pobl i wneud llai o ddefnydd o'r car.

Yn ei dro, bydd hynny'n cyfrannu at leihau ôl-troed carbon Cymru.

Bydd ein rhaglen ar gyfer y pedair blynedd nesaf yn cynnwys:

- Gwella trafndiaeth ranbarthol a chenedlaethol;
- Gwella hygyrchedd.

Gwella trafndiaeth ranbarthol a chenedlaethol

Byddwn yn gwella trafndiaeth rhwng cymunedau ar draws Cymru drwy fuddsoddi mewn gwahanol ddulliau o deithio.

- Byddwn yn datblygu ac yn gweithredu rhaglen i wella'r cysylltiadau rhwng y Gogledd a'r De, gan gynnwys teithio ar ffyrdd a rheilffyrdd.
- Byddwn yn lleihau'r amser teithio ar y rheilffordd rhwng y Gogledd a'r De.
- Byddwn yn creu rhwydwaith trafndiaeth Traws Cambria newydd ar gyfer Cymru gyfan a fydd yn integreiddio siwrneiau hir ar y trên a'r bws gyda thrawsdocynnau electronig erbyn 2011.
- Byddwn yn parhau i wella diogelwch ac ansawdd gorsafoedd a phlatfformau ym mhob rhan o Gymru, gan gyflwyno trenau a gwasanaethau trên newydd.
- Byddwn yn cyflwyno Pwyllgor Teithwyr Trafndiaeth Cenedlaethol ar gyfer Cymru.
- Byddwn yn gwella'r trefniadau cynllunio strategol ranbarthol a chenedlaethol ar gyfer trafndiaeth.
- Byddwn yn bwrw ymlaen â'r gwaith o wella'r prif gysylltiadau ffordd rhwng y Gogledd, y Gorllewin a'r De, gan fuddsoddi dros £50 miliwn at y diben hwnnw yn ystod tymor pedair blynedd y Cynulliad.

Atodiad 3 – Papur a baratowyd gan Wasanaeth Ymchwil yr Aelodau: 26 Tachwedd
2009



Inquiry into Funding Road Infrastructure

Terms of reference

To examine approaches to the allocation of funding for the development of road infrastructure and the interface with expenditure in other policy programmes (such as economic development and community regeneration) and the way in which changes in each are coordinated.

In particular to consider:

1. How decisions on financial changes to the strategic road programme are coordinated with those in other programmes and their impact on those programme;
2. How the financial impact on local government and other key partners is assessed and how these partners are involved in the decision processes.

The Trunk Road Forward Programme

The responsibility for the management of highways in Wales is split between the Welsh Government and local highway agencies. The Welsh Government is responsible for trunk roads and motorways, whilst the 22 local authorities are responsible for all other highways.

In March 2002 the Welsh Government developed their Trunk Road Forward Programme, which listed their plans for major improvements and new road schemes. Following a review of their transport policy in 2004 the Welsh Government developed a "supplement" of the programme which updated the original programme. In December 2008 a reprioritisation of the Trunk Road Forward Programme was published to take account of the Welsh Governments *One Wales* commitments.

Trunk Road Forward Programme 2002

The Welsh Government set out their plans for the future improvement of trunk roads in Wales in the 2002 Trunk Road Forward Programme. This set out a list of improvement schemes likely to cost in excess of £1 million (in 2002 prices) to complete.

The programme was set out under four principle strategic corridors which were identified in the *Transport Framework for Wales*¹, the Welsh Government's National Transport Strategy document at the time. This has since been replaced by *One Wales: Connecting the Nation*², the National Transport Strategy for Wales.

The four strategic corridors set out in the 2002 Trunk Road Forward Programme were as follows:

- East – West (north) corridor
- East – West (mid) corridor

¹ Welsh Government: *The Transport Framework for Wales* (2001) - copies are available in the Members' Library

² Welsh Government, *One Wales: Connecting the Nation, The Wales Transport Strategy*, May 2008



- East – West (south) corridor
- North – South corridor

The programme of delivery of each scheme was prioritised into three phases:

- **Phase 1:** Short term schemes, high ranking and programmed to **start before March 2005**;
- **Phase 2:** Medium term schemes, high ranking but in need of more technical work; could be ready to **start between April 2005 and March 2008**;
- **Phase 3:** Long term schemes, high ranking, but need studies to identify best solutions to problems, **unlikely to start before April 2008**; and
- **On hold:** Where problems have been identified but no ranking has been applied.

The schemes were prioritised on the basis of the relative strength of the overall net benefits and then allocated to one of the three phases in accordance with practical time constraints related to the development and delivery of the schemes. In 2002 the programme consisted of 50 schemes:

- 8 in phase 1;
- 15 in phase 2;
- 14 in phase 3; and
- 13 on hold.

Review of Transport Policy 2004

Following a review of Transport Policy in 2004, the Assembly Government issued updated information on the programmes, described as a “supplement” to the 2002 programme.³ The changes were intended to reflect developments in the programme and the aims of *Wales: a Better Country*⁴ and the Spatial Plan. As in the 2002 programme, these plans were subject to the constraints of statutory processes and the availability of finance.

The four phases were updated as follows:

- **Phase 1:** programmed to start **by March 2007**
- **Phase 2:** could be ready to start **by April 2010**
- **Phase 3:** **unlikely to start before April 2010**
- **On Hold**

Overall the 2004 supplement resulted in the programme consisting of 47 schemes, with the following changes from the 2002 programme:

- the addition of 2 schemes;

³ Welsh Assembly Government, *Trunk Road Forward Programme 2004 Update*

⁴ *Wales: a Better Country* The Strategic Agenda of the Welsh Assembly Government (September 2003)



- the removal of 2 schemes;
- 2 schemes (previously in phase 1), were built or under construction;
- 5 schemes were moved from phase 2 to phase 1;
- 4 schemes were moved from phase 3 to phase 2;
- 4 schemes were brought forward from 'on hold' into the forward programme; and
- 3 schemes were re-classified/merged/split.

The review also included changes to the management of trunk roads in Wales; the number of trunk road agencies was reduced from eight agencies to only three: the [South Wales](#), [Mid Wales](#) and [North Wales](#) trunk road agencies.

Reprioritisation of the Trunk Road Forward Programme 2008

In December 2008 the Deputy First Minister and Minister for Economy and Transport (Ieuan Wyn Jones) published a "reprioritisation" of the Trunk Road Forward Programme⁵ and developed the Welsh Government's first "Rail Forward Programme"⁶. The update of the Trunk Road Forward Programme and the Rail Programme were developed to reflect the Welsh Government's '*One Wales*' commitment:

We will develop and implement a programme for improved North-South links, including travel by road and rail..⁷

As a result of this commitment a large number of the North-South schemes were "moved up" the programme, with 10 out of 12 of the schemes that were "moved up" the programme located within the North – South corridor. This was emphasised by the Deputy First Minister's, statement in December 2008 on his review of the Trunk Road Forward Programme:

[...] the existing trunk road forward programme has been re-focused to produce a revised list of schemes in three timed phases. They are ranked in priority, reflecting 'One Wales' commitments. The full list of re-prioritised trunk road schemes appears on the maps that you have, and you will see that the phase 1 group includes a number of projects that will help improve communications between north and south.⁸

In addition to the re-prioritisation of some of the schemes within the programme, the review also updated the timescales for each of the phases:

- **Phase 1:** High ranking and programmed to be ready to start **between now and April 2011**
- **Phase 2:** High ranking and programmed to be ready to start **between April 2011 and April 2014**

⁵ Welsh Government; [2008 Reprioritisation of the Trunk Road Forward Programme](#), (December 2008)

⁶ Welsh Government; [The Rail Forward Programme](#) (December 2008)

⁷ Welsh Government; [One Wales Document](#), (page 18) (June 2007)

⁸ Welsh Government, Deputy First Minister, Ieuan Wyn Jones, [One Wales Transport Commitments and Review of Rail Programme and Forward Trunk Road Programme](#), Cabinet (oral) Statement (2 December 2008)



- **Phase 3:** High ranking but studies needed to identify best solutions to problems but **unlikely to be ready to start before April 2014**
- **On Hold**

Following the 2008 re-prioritisation, there were:

- 10 schemes in phase 1 (8 of which are in the North-South corridor);
- 10 in phase 2; (6 of which are in the North-south corridor);
- 11 in phase 3 (1 of which is in the North-South corridor);
- 10 were on hold (5 of which are in the North-South corridor); and
- 6 schemes had been built or where under construction (3 of which are in the North-South corridor).

The following sections detail the changes made in the 2008 reprioritisation for each corridor in the trunk road forward programme.



North-South corridor

Scheme	2002	2004	2008
A470 Blaenau Ffestiniog to Cancoed	1	1	Completed
A479 Talgarth	1	1	Completed
A470 Cwmbach to Newbridge	2	2	1
A470 Bod Hyfryd Bends	2	Combined with A470 Plaes Maenen	
A470 Plas Maenan	2	Combined with A470 Bod Hyfryd bends - now included in scheme 10	
	Were separate schemes		
A470 Plaes Maenan and Bod Hyfryd	2	2	2
A470 Alltmawr	2	1	1
A470 Penloyn to Tan Lan, Llanrwst	2	1	1
A487 Porthmadog to Tremadog	2	2	1
A470 Bwlch Oer Ddrws	2	Reclassified - removed from programme	
A470 Llanrwst to Hafod	2	1	Under construction
A470 Pentrefelin to Croesau, Glan Conwy	2	2	1
A483 Four Crosses	2	1	1
A470 Builth Wells	3	3	2
A470 Rhayader	3	3	2
A470 Llanrwst	3	3	3
A470 Llandinam	3	3	On hold
A470 Gelligemlyn, Ganllwyd	3	3	1
A470 Maes yr Helmau to Cross Foxes	3	2	1
A483 Llandeilo Eastern	3	2	3
A483/A489 Newtown	3	3	2
A487 Caernarfon to Bontnewydd	3	3	2
A40 Abergavenny	On hold	On hold	On hold
A470 Commins Coch	On hold	On hold	On hold
A470 Llangurig to Wern Villa	On hold	On hold	On hold
A483 Brynsadwrn	On hold	On hold	On hold

Source: Welsh Government, [Trunk Road Forward Programme](#).

In the 2008 reprioritisation there were 23 schemes in the North-South corridor. In comparison to the 2004 programme: 9 of these were increased in priority; 2 were decreased in priority; 2 were completed; 1 was under construction and 9 remained in the same phase as in 2004.

The 10 schemes in the North-South corridor which were increased in priority were as follows:

- **A470 Cwmbach to Newbridge** – in the 2008 reprioritisation this scheme was moved from phase 2 to phase 1. The Welsh Government's website states that the preferred



route for this was announced in November 2005, and contract awarded in October 2007. The construction is scheduled to begin in early 2010, subject to completion of statutory procedures and availability of finance.⁹

- **A487 Porthmadog to Tremadog** – in the 2008 reprioritisation this scheme was moved from phase 2 to phase 1. Further details of the scheme can be found on the Welsh Government's website.¹⁰ In June 2009 the Deputy First Minister announced that the £50 million scheme would go ahead, and that work should commence in early 2010.¹¹
- **A470 Pentrefelin to Croesau, Glan Conwy** – in the 2008 reprioritisation this scheme was moved from phase 2 to phase 1. The Welsh Government's website states that the preferred route has not been chosen and that routes are currently being investigated.¹²
- **A470 Builth Wells** – in the 2008 reprioritisation this scheme was moved from phase 3 to phase 2. Details of the transport study are available on the Welsh Government's website.¹³
- **A470 Rhayader** – in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 3 to phase 2. The Welsh Government's website states that it is planned to appoint consultants in Autumn 2008 for more detailed consideration of options.¹⁴
- **A470 Gelligemlyn, Ganllwyd** – in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 3 to phase 1. In December 2008 the Deputy First Minister considered the responses to the Environmental Statement and decided to proceed with the scheme.¹⁵
- **A470 Maes yr Helmau to Cross Foxes** - in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 2 to phase 1. The Welsh Government's website states that draft orders were programmed to be published in 2007.¹⁶
- **A483/A489 Newtown** – in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 3 to phase 2. Details of the transport study, which is currently open for consultation, are available on the Welsh Government's website.¹⁷
- **A487 Caernarfon to Bontnewydd** – in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 3 to phase 2. Details of the WelTAG study are available on the Welsh Government's website.¹⁸

⁹ Welsh Government, [New Roads Phase 2](#). Note that these pages of the website have not yet been updated to reflect the 2008 reprioritisation. Therefore, this scheme still shows as being in phase 2.

¹⁰ Welsh Government, [New Roads Phase 2](#). Note that these pages of the website have not yet been updated to reflect the 2008 reprioritisation. Therefore, this scheme still shows as being in phase 2.

¹¹ Welsh Government, [£50 million Porthmadog by-pass gets go-ahead](#), 10 June 2009.

¹² Welsh Government, [New Roads Phase 2](#). Note that these pages of the website have not yet been updated to reflect the 2008 reprioritisation. Therefore, this scheme still shows as being in phase 2.

¹³ Welsh Government, [Builth Wells Transport Study](#),

¹⁴ Welsh Government, [New Roads Phase 3](#). Note that these pages of the website have not yet been updated to reflect the 2008 reprioritisation. Therefore, this scheme still shows as being in phase 3.

¹⁵ Welsh Government, [A470 Gelligemlyn Interim Scheme Environmental Statement](#), 16 December 2008.

¹⁶ Welsh Government, [New Roads Phase 2](#). Note that these pages of the website have not yet been updated to reflect the 2008 reprioritisation. Therefore, this scheme still shows as being in phase 2.

¹⁷ Welsh Government, [A483/A489 Newtown Transport Study](#)

¹⁸ Welsh Government, [A487 Caernarfon to Bontnewydd WelTAG Study](#)

The 2 schemes in the North-South corridor which were decreased in priority were as follows:

- **A470 Llandinam** – in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 3 to on hold.
- **A483 Llandeilo Eastern** – in the 2008 reprioritisation this scheme was moved from phase 2 to phase 3. In June 2009 the Deputy First Minister decided that the draft Order for this scheme could be made, with modifications.¹⁹

East-West (South) corridor

Scheme	Corridor	2002	2004	2008
A40 The Kell	E-W(S)	1	1	1
A465 Abergavenny to Hirwaun Section 1	E-W(S)	1	1	Completed
A477 Nash Fingerpost to Bangeston	E-W(S)	1	Under construction	Completed
A40 St Clears to Haverfordwest	E-W(S)	2	Split into A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin and A40 Penblewin to Slebach Park	
A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin	E-W(S)	Was A40 St Clears to Haverfordwest	2	3
A40 Penblewin to Slebech Park	E-W(S)	Was A40 St Clears to Haverfordwest	2	1
A477 St.Clears to Red Roses	E-W(S)	2	2	2
M4 Castleton to Coryton Widening	E-W(S)	2	1	Under construction
A465 Abergavenny to Hirwaun Section 2	E-W(S)	2	2	2
A465 Abergavenny to Hirwaun Section 3	E-W(S)	2	2	2
M4 Relief Road Magor to Castleton	E-W(S)	On hold	2	2
A465 Abergavenny to Hirwaun Section 5	E-W(S)	On hold	3	3
A465 Abergavenny to Hirwaun Section 6 & 7	E-W(S)	On hold	3	3
A4042 Llanellen	E-W(S)	On hold	3	3
A4042 Penperlleni	E-W(S)	On hold	On hold	On hold
Cardiff International Airport Access	E-W(S)	..	3	2

Source: Welsh Government, [Trunk Road Forward Programme](#).

In the 2008 reprioritisation there were 15 schemes in the East-West (South) corridor. In comparison to the 2004 programme: 2 of these were increased in priority; 1 was decreased

¹⁹ Welsh Government, [The A483 Trunk Road \(Rhosmaen Street & Bridge Street, Llandeilo, Carmarthenshire\) \(Various Waiting Restrictions\) Order 200-](#)



in priority; 2 were completed; 1 was under construction and 9 remained in the same phase as in 2004.

The 2 schemes in the East-West (South) corridor which were increased in priority were as follows:

- **A40 Penblewin to Slebech Park** - in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 2 to phase 1. Further information, including the non-technical summary can be found on the Welsh Government's website.²⁰
- **Cardiff International Airport Access** - in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 3 to phase 2. In 2006 the Welsh Assembly Government commissioned a transportation study to address the problems at Culverhouse Cross and to improve access to Cardiff International Airport.²¹ However, in the National Transport Plan, the Deputy First Minister announced that this scheme would not be taken forward due to its limited economic benefit and environmental impact.²² Instead, it is planned to make improvements to the A4226 Five Mile Lane and improve public transport access to the airport.

The scheme in the East-West (South) corridor which was reduced in priority was:

- **A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin** - in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 2 to phase 3. Further information on this scheme can be found in the Welsh Government's factsheet²³ and press release²⁴

East-West (North) corridor

Scheme	Corridor	2002	2004	2008
A494 Drome Corner to Ewloe	E-W(N)	1	1	3
A494/A550 Deeside Park to Drome Corner	E-W(N)	1	Completed	
A5 Pont Melin Rug	E-W(N)	1	1	Completed
A55 Ewloe to Northop	E-W(N)	3	2	3
A55/A494 Ewloe Interchange	E-W(N)	3	2	3
A5 Carrog Isaf	E-W(N)	On hold	Removed	
A55 Abergwyngregyn – Tai'r Meibion	E-W(N)	..	2	3

Source: Welsh Government, [Trunk Road Forward Programme](#).

²⁰ Welsh Government, [A40 Penblewin to Slebech Park](#)

²¹ Welsh Government, [Improving Access to Cardiff International Airport](#)

²² Welsh Government, Ieuan Wyn Jones, Deputy First Minister and Minister for Economy and Transport, [National Transport Plan](#), Cabinet (Oral) Statement, 15 July 2009

²³ Welsh Government, [Transport Wales Factsheet: St Clears to Haverford West](#)

²⁴ Welsh Government, Press Release: [Plans for the A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin improvement scheme go on show](#), 13 September 2006

In the 2008 reprioritisation there were 6 schemes in the East-West (North) corridor. In comparison to the 2004 programme: 2 were completed and all 4 of the remaining schemes were reduced in priority.

The schemes which were reduced in priority were as follows:

- **A494 Drome Corner to Ewloe** - in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 1 to phase 3.
- **A55 Ewloe to Northop** - in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 2 to phase 3. See A55/A494 Ewloe Interchange scheme.
- **A55/A494 Ewloe Interchange** - in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 2 to phase 3. Further information on this and the above scheme can be found on the Welsh Government's website²⁵ and press release.²⁶
- **A55 Abergwyngregyn – Tai'r Meibion** - in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 2 to phase 3. In the 2004 forward programme²⁷ this was stated to be a renewal scheme which was reclassified as a major project.

East-West (Mid) corridor

Scheme	Corridor	2002	2004	2008
A458 Buttington Cross to Wollaston Cross	E-W(Mid)	3	3	3
A458 Sylfaen to Cyfronydd	E-W(Mid)	3	3	On hold
A494 Llanbedr DC	E-W(Mid)	3	Removed	
A55 Climbing Lane Northop to Coed-y-Cra	E-W(Mid)	On hold	On hold	On hold
A44 Llanbadarn Fawr	E-W(Mid)	On hold	On hold	On hold
A494 Ffynnon-y-Berth	E-W(Mid)	On hold	On hold	On hold

Source: Welsh Government, [Trunk Road Forward Programme](#).

In the 2008 reprioritisation there were 5 schemes in the East-West (Mid) corridor. In comparison to the 2004 programme: one scheme was reduced in priority.

- **A458 Sylfaen to Cyfronydd** - in the 2008 reprioritisation this scheme moved from phase 3 to on hold.

Details of the schemes in the various phases can be found on the Welsh Government's website via the following links: [New Roads Phase 1](#); [New Roads Phase 2](#); and [New Roads](#)

²⁵ Welsh Government, [A55/A494 Ewloe Interchange and A55 Ewloe to Northop](#)

²⁶ Welsh Government, Press Release, [Preferred layout announced for A55/A494 Ewloe interchange and A55 Ewloe to Northop improvement](#), 13 September 2007.

²⁷ Welsh Government, [Trunk Road Forward Programme 2004 Update](#)



[Phase 3](#). Note that these pages have not yet been updated to reflect the changes made in the 2008 reprioritisation.