

ENW'R PWYLLGOR CRAFFU	CYMUNEDAU
DYDDIAD Y CYFARFOD	2 Rhagfyr 2014
TEITL	PONT BRIWET
AWDUR	Aled Davies, Pennaeth Adran Rheoleiddio
AELOD CABINET	Cyng. W Gareth Roberts
PWRPAS	I ddarparu gwybodaeth a chyd-destun ac adrodd ar gynnydd prosiect Pont Briwet.

1. CEFNDIR

1.1 Mae Pont Briwet yn croesi Afon Ddwryd rhwng Penrhyndeudraeth a Llandecwyn yn ardal Meirionnydd o Wynedd.

1.2 O ran cludiant, nid oedd y bont bren wreiddiol, sy'n dyddio'n ôl i'r 1860au, yn gyswllt digon da ar gyfer trafndiaeth fodern. Roedd cyfyngiad cyflymder o 20 milltir yr awr ar y bont reilffordd a'i chyffiniau, a oedd yn cario lein bwysig Arfordir y Cambrian. Roedd yna gyfyngiad o 20 milltir yr awr ar y dollbont gerbydau hefyd a byddai'r goleuadau rheoli traffig a oedd arni'n creu tagfeydd mawr ar adegau prysur. Oherwydd y cyfyngiad pwysau o ddwy dunnell a bod y ffordd mor gul, dim ond cerbydau ysgafn oedd yn gallu croesi'r bont a doedd yna ddim lle diogel arni i gerddwyr na beicwyr.

1.3 Roedd y trafferthion yr oedd hyn yn ei achosi, a bod yn rhaid gwella'r bont, yn wybyddus ers blynyddoedd. Erbyn 2007, roedd Network Rail o'r farn bod angen gwario £5 miliwn yn y tymor byr ar drwsio'r bont ac y byddai'n rhaid gwario tua'r un swm yn rheolaidd ar drwsio yn y dyfodol. Arweiniodd gweithdai yn 2008 at ymrwymiad i adeiladu pont newydd ac i chwilio am arian ar gyfer hynny. Cyflwynwyd cynllun busnes ffurfiol i Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru a chafodd ei gymeradwyo fis Gorffennaf 2010. Cyfanswm cost y prosiect yw £20.5 miliwn a bydd yn cael ei ariannu gan Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop, sy'n cael ei gweinyddu gan Lywodraeth Cymru a TraCC (Consortium Cludiant Canolbarth Cymru) Network Rail a Chyngor Gwynedd.

1.4 Yn wreiddiol, y bwriad oedd mai Network Rail a fyddai'n arwain y prosiect, ond, er mwyn sicrhau y byddai pob un o'r meini prawf caeth yn cael eu cyfarfod, penderfynwyd y byddai Cyngor Gwynedd yn arwain a Network Rail yn chwarae rhan dechnegol ac yn cymeradwyo. Er mwyn sicrhau na fyddai unrhyw arbenigedd yn cael ei golli, mae perthynas waith agos a llwyddiannus wedi'i sefydlu rhwng Cyngor Gwynedd a Network Rail.

2. Y BONT NEWYDD

- 2.1 Roedd yn rhaid ystyried nifer o bethau wrth ddylunio'r bont newydd, gan gynnwys y cyfyngiad y byddai'n rhaid i'r rheilffordd newydd redeg ar yr un llwybr â'r hen un, ond hefyd, yn benodol, natur sensitif y safle sydd â Dynodiad Ewropeaidd o Ardal Cadwraeth Arbennig a Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig. Bu Comisiwn Dylunio Cymru'n adolygu'r dyluniad rhagarweiniol a chafodd ei newid ychydig yn ystod haf 2011 i gynnwys eu sylwadau.
- 2.2 Bydd y bont newydd yn adeiladwaith modern, diogel a chynaliadwy a fydd yn cynnwys rheilffordd, priffordd ddwy lôn, llwybr beicio / cerdded, arhosfan reilffordd well yn Llandecwyn yn ogystal â gwelliannau i'r ffyrdd cyswllt cul.

3. CAFFAEL PRIF GONTRACTWYR

- 3.1 Y bwriad gwreiddiol oedd cau'r hen bont ffordd er mwyn adeiladu'r bont newydd ond roedd cymaint o bryderon yn cael eu mynegi mewn ymgynghoriadau cyhoeddus nes y newidiwyd y dyluniadau i gynnwys pont ffordd a sarn dros dro ger y bont bresennol.
- 3.2 Dechreuodd y broses o gaffael prif gontractwyr fis Ionawr 2012 gyda'r bwriad o benodi erbyn yr hydref 2012. Ond, gan nad oedd Cyngor Gwynedd yn gallu cymryd y risg o benodi prif gontractwyr nes y byddai'r gorchymyn cynllunio a phrynu tir wedi'i gwblhau, roedd yn fis Chwefror 2013 cyn y gellid penodi'r prif gontractwyr.
- 3.3 Cafodd pum contractwr, pob un gyda Thrywydded Prif Contractwr Network Rail, wahoddiad i dendro. Roedd tri o'r contractwyr hynny wedi cynnwys pont a sarn dros dro yn y cynlluniau. Roedd y ddau arall, gan gynnwys Hochtief, wedi paratoi pecyn adeiladu gwahanol. Roedd hyn yn cynnwys cadw'r hen bont nes y byddai'r bont reilffordd newydd wedi'i gorffen ac yna codi dec ffordd dros dro wrth ei hymyl. Roedd hyn yn cael ei ystyried yn ateb fforddiadwy, derbyniol a fyddai'n galluogi cymunedau'r ardal i ddal i groesi'r afon yn ystod y prosiect. Dylid nodi fod y bidiau a oedd yn cynnwys Pont Bailey tua £3 - £7 miliwn yn ddrutach na'r bidiau mwy dychmygus ac yn mynd dros drothwy'r gyllideb oedd ar gael.
- 3.4 Hyd yn oed gyda'r amod y byddai'n rhaid cadw'r ffordd ar agor gymaint â phosibl, roedd yn anorfod y byddai'n rhaid cau'r bont ffordd ar wahanol adegau yn ystod y cyfnod adeiladu a lledaenwyd y neges hon ymysg y cyhoedd. Fodd bynnag, pan gaewyd y ffordd er mwyn dargyfeirio cebl Scottish Power o'r aber cyn dechrau ar y gwaith adeiladu, daeth yn amlwg fod rhai pobl yn yr ardal yn ystyried bod unrhyw beth a fyddai'n amharu ar y bont ffordd yn annerbyniol.

4. PROBLEMAU AR Y SAFLE

- 4.1 Y broblem fawr gyntaf a ddaeth i ran y prosiect oedd pan gyhoeddodd National Grid fis Hydref 2013 fod yna broblem gyda pheilon gerllaw. Bu'n rhaid cau'r bont ffordd a rheilffordd am resymau diogelwch. Roedd hynny'n golygu rhoi'r gorau i beilio ar gyfer y bont reilffordd newydd tra'r oedd National Grid yn codi peilon newydd ar frys. Unwaith eto, cafwyd llawer o gwynion gan y cyhoedd, a oedd o dan y camargraff mai'r prosiect oedd wedi peri niwed i'r peilon. Doedd hynny ddim yn wir, roedd yn wybyddus ers peth amser bod y peilon yn ddiffygiol.
- 4.2 Fis Tachwedd 2013, bu'n rhaid cau'r rheilffordd oherwydd bod y gwaith ar y bont newydd yn peri i'r tir o dan hen bont setlo. Darparwyd bysiau i gario teithwyr a, gyda chytundeb Network Rail, ceisiodd Cyngor Gwynedd gadw'r bont ffordd ar agor. Erbyn mis Ionawr 2014 roedd wyneb ac adeiladwaith yr hen bont, a'r ffaith nad oedd canllawiau arni, yn golygu nad oedd bellach yn ddiogel i gerbydau ei chroesi a phenderfynwyd ei chau i gerbydau ffordd.
- 4.3 Ar ôl cau'r ffordd, roedd yn rhaid dargyfeirio pob traffig ar hyd yr A496 drwy Faentwrog. Roedd tywydd garw ddechrau'r flwyddyn (a achosodd oedi ar y cynllun hefyd) wedi malu rhannau eraill o reilffordd y Cambrian ar yr arfordir ac wedi malu amddiffynfeydd rhag y môr hefyd. Ar ben y loriau trwm a oedd yn teithio'n rheolaidd ar y ffordd hon, roedd ychwaneg o loriau'n teithio i drwsio'r difrod ymhellach i lawr yr arfordir. Mynegodd cynghorwyr sirol bryderon sawl gwaith ynghylch diogelwch ar y ffordd gul hon a bod tagfeydd yn datblygu pan fyddai loriau'n methu mynd heibio'i gilydd. Oherwydd natur y ffordd, ychydig iawn ellid ei wneud i'w gwella. Awgrymodd cynghorwyr cymuned y gellid sefydlu system gonfoi ar y darn culaf o ffordd, 1.4 cilometr o hyd.
- 4.4 Fodd bynnag, gan nad oedd costau system gonfoi wedi'u cynnwys yng nghyllideb wreiddiol y cynllun, yr unig ffordd o dalu am y system gonfoi heb ychwanegu at y costau oedd chwilio am arbedion yn rhywle arall o fewn y cynllun. Gan nad oedd dichon hepgor agweddau o'r gwaith parhaol, yr unig arbediad y gellid ei gael oedd hepgor y bont ffordd dros dro. Byddai hynny'n golygu nid yn unig y byddai'n fwy diogel i yrru ar yr A46 ond y byddai'n niwtral o ran costau i gyllideb y prosiect yn gyffredinol. Yr adeg hynny, roedd y Contractwyr o'r farn y byddai hepgor y bont ffordd dros dro yn golygu y gellid gorffen y bont ffordd parhaol yn gynt na'r disgwyl fis Rhagfyr 2014. Cafodd yr wybodaeth yma ei rhannu'n gyhoeddus ac roedd cynrychiolwyr y Cyngor a'r Contractwyr yn bresennol mewn cyfarfod cyhoeddus ym Mhenrhyndeudraeth fis Mawrth.
- 4.5 Roedd Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru a Network Rail yn cefnogi'r penderfyniad i hepgor y decin dros dro ac o'r farn y byddai'r posibilrwydd y gellid gorffen y gwaith ar y bont ffordd ynghynt o help i leihau'r perygl na fyddai'r gwaith ar y prosiect yn cael ei orffen mewn pryd.

- 4.6 Ail agorodd y bont reilffordd ar 1 Medi 2014. Ond ni ellir dymchwel yr hen bont nes y bydd gwasanaethau wedi eu trosglwyddo o'r hen bont i'r bont reilffordd newydd. Ac ni ellir cychwyn ar y gwaith peilio nes y bydd yr hen bont wedi'i dymchwel. Mae gwaith o ddymchwel y Bont bresennol yn cael ei gwblhau ar 21 Dachwedd.
- 4.7 Er y bu trafodaethau gyda'r Gwasanaethau Statudol ers dechrau'r contract, cafwyd problemau gyda Dŵr Cymru a gyda BT ynghylch rhaglennu'r trosglwyddiad a faint o amser a gymerai hynny. Ddechrau Hydref, cyflwynodd y contractwyr raglen wedi'i diweddarau a oedd yn dangos fod y gwaith hwn wedi effeithio ar y dyddiad tyngedfennol ar gyfer dymchwel yr hen bont ac na ragwelid y byddai'r bont newydd yn cael ei gorffen tan fis Mehefin 2015, bedwar mis yn ddiweddarach na diwedd gwreiddiol y contract o fis Chwefror 2015.

5. RISGIAU

- 5.1 Mae'r gwaith wedi ei raglennu i'w gwblhau yn ystod mis Mehefin 2015. Mae amser wedi ei neilltuo yn y rhaglen ddiweddaraf ar gyfer materion annisgwyl, felly mae cryn hyder gan swyddogion y prosiect bod y dyddiad cwblhau yn gyraeddadwy. Mae'r prif risgiau i fethu'r dyddiad agor yn ymwneud gyda thywydd gwael fyddai yn rhwystro gwaith rhag mynd yn ei flaen, materion annisgwyl yn cael eu darganfod dan ddaear, neu fater arall annisgwyl fyddai yn cau'r safle a nadu gwaith gael ei gwblhau (ee damwain difrifol, peilon National Grid).
- 5.2 Mae amodau ar gyllidebau WEFO sydd yn golygu bod rhaid eu hawlio cyn diwedd mis Mehefin, gyda'r cyfrif terfynol yn cael ei gyflwyno yn ystod mis Medi 2015. Mae risg yma bod y cynllun heb wario digon i hawlio holl gyllideb WEFO (£9.5 miliwn) gan fod arian WEFO yn cael ei dalu ar ganran o holl wariant y cynllun (48%). Ar hyn o bryd, nid oes modd ymestyn y dyddiad am yr hawliad terfynol. Mae'r tîm prosiect yn ymwybodol o'r risg yma ac yn gwneud popeth posib i sicrhau bod holl gyllidebau WEFO yn cael eu hawlio cyn diwedd Mehefin 2015.
- 5.3 Does dim cyfrinach bod yn ymddangos bod y contractwr (Hochtief) wedi priso'r gwaith yn isel. Mae'r contractwr yn ceisio adennill costau drwy adeiladu achosion yn hawlio fwy o arian. Mae'r hawliadau yma hyd ganol Tachwedd 2014 yn oddeutu 40 o hawliadau gyda chyfanswm o oddeutu £6 miliwn.
- 5.4 Mae'r tîm prosiect wedi sicrhau bod y contract wedi ei sefydlu mewn modd sydd yn trosglwyddo rhan helaeth o risgiau i'r contractwr. Fe adroddwyd hyn i'r Cabinet cyn gwobrwyo'r contract. Mae'r tîm prosiect yn gadarn o'r farn nad oes sail i'r rhan helaeth o'r hawliadau. Mae barn arbenigol annibynnol cyfreithiol wedi ei gomisiynu i asesu'r prif hawliadau, ac mae'r cyngor sydd yn cael ei dderbyn yn cytuno gyda safiad y swyddogion, sef dim sail i'r hawliadau.
- 5.5 Mae agwedd arall ddylid ystyried yn ogystal sef y swm sydd wedi ei gyrraedd ar bob hawliad. Mae'r tîm prosiect yn gadarn o'r farn bod y ffigyrau yn afresymol o uchel, felly hyd yn oed pe byddai'r hawliad yn sefyll mewn egwyddor, nid ydi'r swm yn gyfystyr a realiti.

6. CYFATHREBIAD

- 6.1 Pan wnaed y cyhoeddiad y byddai oedi cyn agor y bont, roedd pobl yr ardal yn gyffredinol yn hynod o siomedig. Mynegwyd sawl barn, gan gynnwys ceisiadau am ail osod dec ffordd dros dro neu ddarparu pont dros dro.
- 6.2 Byddai'n rhaid bod wedi gosod y dec ffordd dros dro ar ran o ddec y rheilffordd a'r ffordd a gosod rhan o'r adeiladwaith parhaol yn ddiweddarach. Pan benderfynwyd peidio â gwneud hynny, newidiodd y contractwyr ddyluniad a rhaglen y gwaith parhaol a olygai na ellid, felly, yn ymarferol, osod dec dros dro. Roedd ymateb y contractwyr i'r syniad o osod pont 'bailey' dros dro ar yr adeg yma yn cyfeirio at, ymysg y problemau eraill a fyddai'n codi, y byddai'n cymryd yn hynod i hir i gael pob caniatâd y byddai ei angen, y byddai gorfod gwneud gwaith dros dro yn effeithio ar ddyddiad cwblhau'r bont barhaol ac y byddai'r gwaith mor ddrud nes y byddai angen cryn dipyn o arian ychwanegol ar ei gyfer.
- 6.3 Derbyniwyd sylwadau hefyd ynghylch diffyg cyfathrebu ar ran tîm y prosiect. Ers dechrau'r prosiect, cynhaliwyd dwy arddangosfa gyhoeddus, rhannwyd gwybodaeth newydd drwy fasdata o gyfeiriadau e-byst a thrwy ddatganiadau i'r cyfryngau lleol, cynhaliodd y contractwyr nosweithiau agored, mae yna dudalen ar wefan y Cyngor, sefydlwyd tudalen gweplyfr sy'n cynnwys sylwadau ar gynnydd y prosiect, lluniau a dolen i luniau camera cyfnodol a sefydlwyd Grŵp Cyswllt yn cynnwys cynghorwyr lleol Gwynedd a Chymunedol.

7. ARCHWILIO PARHAUS Y PROSIECT

- 7.1 Mae gan Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru feini prawf caeth iawn ynghylch talu allan ac, yn enwedig, ynghylch caffael. Cafodd y prif gontractwr ei wahodd i dendro yn unol â rheoliadau Cyfnodolyn Swyddogol yr Undeb Ewropeaidd ac ar ôl cyflwyno adroddiad manwl ar y broses dendro i'r Swyddfa Gyllid fis Chwefror 2013 sylw'r Swyddfa Gyllid oedd - *Ar ôl adolygu'n fanwl y dogfennau a gyflwynwyd ynghylch y contract am y prif waith, mae'n amlwg y cynhaliwyd ymarfer tendro cystadleuol. Fel bob amser yn y materion hyn, mae'n rhaid i'r Prif Noddwyr fod yn fodlon fod y caffael yn cydymffurfio â'u Rheolau Sefydlog Contractio nhw eu hunain, Ond gan y gwnaed y caffael drwy Gyfnodolyn Swyddogol yr Undeb Ewropeaidd, nid oes gennyf unrhyw bryder penodol.*
- 7.2 Cyflwynir ceisiadau am arian bob chwarter i'r Swyddfa Gyllid ac i Lywodraeth Cymru ac mae'r Swyddfa Gyllid yn dilysu'r gwariant cyn trosglwyddo unrhyw arian.
- 7.3 Mae Swyddfa Archwilio Cymru'n cynnal archwiliad blynyddol o bob gwariant ar y prosiect fis Chwefror bob blwyddyn. Bydd hefyd yn cynnal yr archwiliad terfynol pan ddaw'r prosiect i ben. Mae'n derbyn gwybodaeth gefndir fanwl er mwyn gallu asesu a yw pob elfen o wariant yn gymwys i dderbyn arian grant y Swyddfa Gyllid. O'r £13 miliwn o wariant hyd yma, dim ond symiau cymharol bitw, ychydig gannoedd o bunnau, sydd wedi'u dyfarnu'n anghymwys (ac mae'r symiau hyn yn cael eu talu o arian cyfatebol Network Rail).

- 7.4 Mae tîm archwilio mewnol Gwynedd hefyd yn cael gwybodaeth fanwl.
- 7.5 Mae cynrychiolwyr Swyddfa Cyllid Ewropeaidd Cymru, Llywodraeth Cymru a Network Rail yn aelodau o'r Bwrdd Prosiect sy'n cyfarfod bob chwarter. Bydd y cynrychiolwyr yn trafod pob problem ariannol ac ynghylch y rhaglen yn fanwl.
- 7.6 Fel rhan o feini prawf ariannu'r Swyddfa Gyllid, mae ymgynghorwyr annibynnol yn gwerthuso'r prosiect. Er y bydd hyn yn canolbwyntio'n bennaf ar fuddion economaidd y buddsoddiad yn y bont newydd, bydd hefyd yn ystyried sut y cafodd y prosiect ei gynnal a pha wersi a ddysgwyd.

8. DYSGU GWERSI

- 8.1 Mae'r tîm prosiect eisoes wedi nodi y gellid dysgu gwersi ynghylch cyfathrebu â'r cyhoedd wrth gynnal prosiectau mawr fel Pont Briwet yn y dyfodol - disgwyliadau'r cyhoedd a ffyrdd effeithiol o gyfathrebu â'r cyhoedd a sut y gellir rheoli cyfathrebu'n gyffredinol. Un awgrym yw y gellid cynnwys swydd Swyddog Cyswllt Cymunedol lawn / rhan amser mewn ceisiadau ariannu er mwyn sicrhau bod digon o adnoddau ar gael ar gyfer hynny.
- 8.2 Efallai y dylid rhoi ystyriaeth i dendrau ar gyfer prosiectau isadeiledd mawr yn y dyfodol. Gosodwyd tendr Pont Briwet ar sail rhaniad 40% Ansawdd a 60% Masnachol. Er bod Hochtief wedi sgorio'n uchel ar yr ochr ansawdd hefyd, eu pris wnaeth ddylanwadu ar ddyfarnu'r tendr mewn gwirionedd. Efallai y dylid rhoi mwy o ystyriaeth i faterion ansawdd, ond gallai hynny olygu y byddai'n rhaid cynyddu cyllidebau os na fydd y pris isaf yn cael ei dderbyn felly.
- 8.3 Fe wnaeth yr holl brosesau statudol y bu'n rhaid eu gwneud yng nghyswllt Pont Briwet gymryd yn sylweddol hirach na'r disgwyl – 14 mis ar gynllunio, 18 mis ar bryniant gorfodol y tir – a gafodd effaith uniongyrchol ar agweddau eraill y prosiect yn cynnwys caffael y prif gontractwyr. Dylid rhoi ystyriaeth i ychwanegu amser wrth gefn ychwanegol at yr holl brosiectau yn y dyfodol, er mwyn sicrhau nad yw unrhyw oedi sydd y tu hwnt i'n rheolaeth ni yn cael ei weld gan y cyhoedd fel ein bod ni wedi methu.