

P-06-1356 Cyflwyno mesurau diogelwch cynhwysfawr ar gyffordd 'Mynegbost' yr A477

Y Pwyllgor Deisebau | 11 Medi 2023
Petitions Committee | 11 September 2023

Cyfeirnod: SR23/6132

Rhif y ddeiseb: P-06-1356

Teitl y ddeiseb: Cyflwyno mesurau diogelwch cynhwysfawr ar gyffordd 'Mynegbost' yr A477

Geiriad y ddeiseb: Ar ddydd Sadwrn 13 Mai 2023, collodd Ashley Thomas Rogers ei fywyd yn drychinebus ar gyffordd 'Mynegbost' yr A477 wrth deithio i gyfeiriad Penfro. Ei farwolaeth ef yw'r drydedd farwolaeth ar y rhan honno o'r ffordd mewn 12 mlynedd. Ar ben hynny, mae nifer ddi-rif o ddamweiniau y bu ond y dim iddynt ddigwydd ar y rhan honno a adwaenir yn lleol fel 'man gwael' ar gyfer damweiniau traffig ar y ffordd. Digon yw digon. Mae'r ddeiseb hon yn galw ar Lywodraeth Cymru i wneud y peth iawn a blaenoriaethu bywydau pobl dros bwysau cyllidebu dibwys.



1. Cefndir

Cyffordd 'Mynegbost' yr A477 yw'r gyffordd ar yr A477 a'r troad am Benfro ar y A4075.

Collodd Ashley Rogers, beiciwr modur 29 mlwydd oed, ei fywyd ar fore 13 Mai wrth deithio i'r gwaith. Mae'r ddeiseb yn nodi mai Mr Rogers yw'r trydydd beiciwr modur i gael ei ladd ar y gyffordd mewn 12 mlynedd. Mae'r llythyr gan y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd at y Cadeirydd hefyd yn cyfeirio at ragor o "wrthdrawiadau ac achosion agos" ar y gyffordd.

Mae'r gyffordd wedi bod yn ganolbwynt galwadau am weithredu ar ddiogelwch ar y ffordd ers amser maith. Cyhoeddwyd camau i'w gwella yn 2012 yn dilyn galwadau gan y gymuned a gwleidyddion lleol. Cwblhawyd gwaith gwella yn 2014, ac roeddent yn destun Archwiliadau Diogelwch Ffyrdd dilynol.

Mae'r galw am weithredu pellach wedi parhau ers hynny, fodd bynnag, gan gynnwys drwy ddeiseb gynharach a gyflwynwyd yn 2016 yn galw am adeiladu cylchfan (isod).

Cyfrifoldeb Llywodraeth Cymru ac Asiant Cefnffyrdd De Cymru (SWTRA) yw cefnffordd A477 – sef un o ddau asiant sy'n rheoli cefnffyrdd Cymru ar ran Llywodraeth Cymru. Mae'r A4075 yn ffordd leol ac yn dod o dan gyfrifoldeb Cyngor Sir Penfro.

2. Polisi Llywodraeth Cymru a chamau gweithredu ganddi

Ar hyn o bryd caiff terfynau cyflymder ar ffyrdd Cymru heblaw traffyrdd eu pennu gan ddefnyddio canllawiau a gyhoeddwyd yn 2009 a elwir Gosod Terfynau Cyflymder Lleol yng Nghymru. Mae'r ddogfen Llwybr Newydd: Strategaeth Trafnidiaeth Cymru, a gyhoeddwyd yn 2021, yn ymrwmo i adolygu'r dull o bennu terfynau cyflymder. Mae gwefan Llywodraeth Cymru yn dweud yn glir bod y canllawiau'n cael eu hadolygu yng ngoleuni ei Pholisi terfyn cyflymder o 20 milltir yr awr a "bydd yn ystyried polisiau fel Net Sero Cymru a Strategaeth Drafnidiaeth Cymru".

Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei [Fframwaith Diogelwch ar y Ffyrdd](#) yn 2013. Pennodd hwn dri tharged i wella diogelwch ar y ffyrdd o'i gymharu â'r llinell sylfaen gyfartalog ar gyfer 2004-2008 a chyrraedd sefyllfa erbyn 2020 lle byddai:

- 40 y cant yn llai yn cael eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru;
- 25 y cant yn llai o feicwyr modur yn cael eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru; a
- 40 y cant yn llai o bobl ifanc (16-24 oed) yn cael eu lladd a'u hanafu'n ddifrifol ar ffyrdd Cymru.

Roedd datganiad ystadegol Llywodraeth Cymru ar [Ddamweiniau ffyrdd wedi'u cofnodi gan yr heddlu 2020](#) (cyhoeddwyd 2021) yn disgrifio cynnydd tuag at gyrraedd y tri tharged. Mae hyn yn nodi effaith debygol Covid-19 wrth ostwng cyfraddau damweiniau islaw'r hyn y byddent wedi bod pe na bai'r pandemig wedi digwydd. Felly, mae'n ystyried data cyfartalog ar gyfer y cyfnod 2016-2019 wrth asesu cynnydd, gan ddod i'r casgliad bod y targed ar gyfer cyfanswm y rhai a laddwyd ac a anafwyd yn ddifrifol ac ar gyfer pobl ifanc wedi'i gyflawni. Fodd bynnag, "cymharol ychydig o gynnydd sydd wedi'i wneud tuag at darged o ran beicwyr modur".

Adolygwyd y Fframwaith Diogelwch Ffyrdd yn 2018. Mae'r [Cynllun Cyflawni Trafnidiaeth Cenedlaethol](#) presennol yn ymrwmo i:

... adolygu ein fframwaith diogelwch ar y ffyrdd er mwyn cefnogi ein dull Gweledigaeth Sero o ymdrin â diogelwch ar y ffyrdd, yn seiliedig ar y gred nad oes yr un farwolaeth nac anaf difrifol yn dderbyniol ar ffyrdd. Bydd hyn yn helpu i gyflawni ein rhwymedigaethau cyfreithiol o ran hygyrchedd a diogelwch fel awdurdod priffyrdd ac yn ategu ein gwaith ar deithio llesol, ailddyrranu gofod ffyrdd a therfynau cyflymder.

Nodir mai'r amserlen ar gyfer y diweddariad yw "2022 i 2024".

Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru adroddiad terfynol y panel adolygu ffyrdd, a'i hymateb ei hun, ym mis Chwefror. Caiff ei gasgliadau ac ymateb Llywodraeth Cymru [eu crynhoi yn yr erthygl hon gan Ymchwil y Senedd](#).

Derbyniodd Llywodraeth Cymru argymhellion yr adroddiad yn gyffredinol, gan gynnwys y ddau brif argymhelliad i sefydlu cyfres newydd o ddibenion ac amodau ar gyfer buddsoddi mewn ffyrdd yn y dyfodol. Mae'r rhain wedi'u cynnwys yn ei [Datganiad Polisi Ffyrdd](#) newydd.

Bydd dibenion adeiladu ffyrdd yn y dyfodol yn gyfyngedig i gefnogi newid moddol, i addasu hinsawdd, i gefnogi mynediad cynaliadwy i safleoedd datblygu economaidd, ac i **"wella diogelwch [ffyrdd] trwy newidiadau ar raddfa fach"**.

Mae llythyr y Dirprwy Weinidog at y Cadeirydd yn dweud bod adroddiad wedi'i lunio gan Lywodraeth Cymru ac Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru (SWTRA) sy'n ymchwilio i wrthdrawiadau a digwyddiadau ond y dim yng nghyffordd y Mynegbost. Maen nhw wedi "ymrwymo i raglen o fesurau tymor byr a chanolig ar y gyffordd yn 2023/24".

Yn y tymor byr, bydd SWTRA yn gweithredu newidiadau arwyddion / marciau ffordd a "newidiadau bach i gynllun cyffyrdd i wella gwelededd" ynghyd â gwaharddiadau ar droadau pedol. Yn y tymor canolig, mae'r Dirprwy Weinidog yn dweud y byddan nhw'n "yn asesu addasrwydd a gofynion gorfodi cyfyngiad cyflymder ar y rhan hon ac yn darparu achos busnes i gyflwyno signalau traffig".

Mae'r llythyr yn cyfeirio at yr adolygiad o ganllawiau terfyn cyflymder a'r adolygiad ffyrdd. O ran yr adolygiad ffyrdd, mae'n dweud:

Ar hyn o bryd, y bwriad yw cyflwyno newidiadau ar raddfa fach cyn ymrwymo i fesurau peirianeg mwy er mwyn lleihau defnydd tir ar gyfer priffyrdd yn y dyfodol, lleihau allyriadau carbon, annog pobl i newid eu dulliau teithio a lleihau dibyniaeth ar geir preifat.

3. Camau gan Senedd Cymru

Trafododd y Pwyllgor Deisebau ddeiseb yn galw am "gylchfan ar gyfer cyffordd yr A477/A4075" rhwng mis Ionawr 2016 a mis Ionawr 2020. Nododd hwn "nad yw cyfluniad presennol y ffordd wedi datrys y problemau ar y darn peryglus hwn o ffordd".

Amlygodd gohebiaeth y Pwyllgor â Llywodraeth Cymru archwiliad diogelwch ffyrdd helaeth a gynhaliwyd yn dilyn gwaith gwella'r gyffordd yn 2012-14. Ar y pryd, cytunodd y Pwyllgor Deisebau i gau'r ddeiseb gan fod y gyffordd yn cael ei hadolygu'n weithredol ar y pryd.

Mae marwolaeth Mr Rogers wedi cael ei godi ar sawl achlysur yn y Cyfarfod Llawn gan Sam Kurtz AS ar 16 Mai, 6 Mehefin a 5 Gorffennaf. Mae ymateb y Dirprwy Weinidog i'r cwestiwn ar 5 Gorffennaf yn taflu goleuni pellach ar fanylion y problemau ar y gyffordd, y camau a gymerwyd mewn ymateb iddynt a goblygiadau'r adroddiad adolygu ffyrdd:

Ar yr ardal benodol y mae Sam Kurtz yn tynnu sylw ati, cyffordd Mynegbost Nash ar yr A477, mae Llywodraeth Cymru a'r asiantiaid cefnffyrdd wedi ymchwilio i wrthdrawiadau a damweiniau a fu bron â digwydd ar y safle. Roedd eu hastudiaeth yn cynnwys monitro gyda theledu cylch cyfyng a gwylio ymddygiad gyrwyr i geisio canfod a oedd unrhyw broblemau gyda gweithrediad y gyffordd, gan ei bod yn gyffordd a adeiladwyd yn ôl y safon gyffredin. Canfuwyd, yn rhan o'r gwaith monitro, fod yna achosion o gerbydau mawr yn rhwystro gweledd, fod rhai cerbydau'n defnyddio'r gyffordd i wneud troeon pedol, a bod rhai cerbydau'n mynd y tu hwnt i'r gyffordd—hynny yw, maent yn troi i'r dde oddi ar yr A4075 ond yn stopio o fewn y lôn tua'r gorllewin ar yr A477. Mae'r astudiaeth wedi argymhell newidiadau i'r seilwaith ac mae'n ymchwilio ymhellach i opsiynau.

Ar y coridor ehangach, edrychodd yr adolygiad ffyrdd yn fanwl ar gynlluniau i fynd i'r afael â diogelwch. Dywedodd yn gadarn y dylem fod yn edrych ar achosion unigol, a mynd i'r afael â'r rheini, ac mai un o'r prif ddulliau gweithredu sydd ar gael i ni mewn gwirionedd yw gostwng terfynau cyflymder, yn hytrach na gwneud newidiadau peirianyddol yn ddiodyn. Mantais hynny, wrth gwrs, yw y gellir ei wneud yn gyflym, yn rhad, a heb fawr o effaith o ran carbon. Mae hynny bellach yn rhan bwysig o'r gyfres o ddulliau rydym yn eu defnyddio i fynd i'r afael â materion diogelwch ar y ffyrdd, ac rwy'n fwy na pharod i roi'r wybodaeth ddiweddaraf i'r Aelod am y cynnydd a wnawn gyda'n hastudiaethau.

Gwneir pob ymdrech i sicrhau bod y wybodaeth yn y papur briffio hwn yn gywir adeg ei gyhoeddi. Dylai darllenwyr fod yn ymwybodol nad yw'r papurau briffio hyn yn cael eu diweddarau o reidwydd na'u diwygio fel arall i adlewyrchu newidiadau dilynol.