

Deisebau terfyn cyflymder yr M4

Y Pwyllgor Deisebau | 13 Mai 2024
Petitions Committee | 13 May 2024

Cyfeirnod: SR24/8458 - 5 & 8

Paratowyd y papur briffio hwn i gefnogi ystyriaeth y Pwyllgor o ddwy ddeiseb yn ymwneud â therfynau cyflymder 50mya ar rwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd Cymru.

Deiseb 1

Rhif y ddeiseb: P-06-1413

Teitl y ddeiseb: Dileu'r terfynau 50mya ar yr M4 ger Casnewydd ac Abertawe ac ar yr A470 ger Pontypridd

Geiriad y ddeiseb: Er bod pawb am wella ansawdd aer, mae angen polisiau arnom sy'n gallu gwneud gwahaniaeth go iawn, nid cyfyngiadau sy'n effeithio ar ein bywoliaeth heb unrhyw fanteision clir i'r amgylchedd. Mae terfynau cyflymder yn effeithio ar ein heconomi, y traffig ar ein ffyrdd, ein hiechyd meddwl, a'n rhyddid. Nid oes unrhyw broblemau diogelwch ar y ffyrdd deul hynny sy'n golygu bod angen y terfynau hynny. Rydym am i'n llywodraeth roi'r gorau i gosbi modurwyr. Nid troseddwy'r ydym!

Deiseb 2

Rhif y ddeiseb: P-06-1416

Teitl y ddeiseb: Cynyddwch y terfyn cyflymder ar yr M4 yn ôl i 70mya



Geiriad y ddeiseb: Mae'r terfyn cyflymder is yn achosi tagfeydd ac yn effeithio ar amseroedd gyrru. Mae'n cynyddu'r amser y mae car yn ei dreulio mewn ardal yn cynhyrchu'r un lefel safonol o allyriadau carbon fesul eiliad dros amser. Byddai codi'r cyflymder felly yn caniatáu i geir ddefnyddio gêr uchel a thrwy hynny gynhyrchu llai o allyriadau a threulio llai o amser mewn ardal, gan leihau'r allyriadau yno.

1. Cefndir

Mae amlygiad i Nitrogen Deuocsid (NO₂) yn cael effeithiau negyddol ar iechyd. Mae gan Lywodraeth Cymru ddyletswydd gyfreithiol i gydymffurfio â rheoliadau ansawdd aer, gan gynnwys terfynau ar NO₂ wrth ymyl y ffordd. Mae terfynau cyfreithiol wedi'u gosod ar:

- Gwerth terfyn yr awr o gyfartaledd o 200 microgram fesul metr ciwbig (µg/m³) (na ddylid mynd y tu hwnt iddo fwy na 18 gwaith mewn blwyddyn galendr); a
- gwerth terfyn blyneddol o 40 µg/m³ ar gyfartaledd.

Yn flaenorol, nododd gwaith asesu a monitro lefelau NO₂ uwchlaw'r terfyn cyfreithiol mewn sawl lleoliad ar y rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd.

Yn 2018, aethpwyd â Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU yn llwyddiannus i'r Llys dros lefelau NO₂ a oedd yn uwch na'r terfynau cyfreithiol.

2. Camau gweithredu Llywodraeth Cymru

Ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar ddull o fynd i'r afael â chrynodeiadau NO₂ ar ymylon ffyrdd yng ngwanwyn 2018. Ym mis Tachwedd 2018, cyhoeddodd ei chynllun ar gyfer mynd i'r afael â chrynodeiadau nitrogen deuocsid ar ymylon ffyrdd yng Nghymru. O ran y rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd, y mae Llywodraeth Cymru yn uniongyrchol gyfrifol amdano, nododd y cynllun:

Nodwyd achosion o dorri terfynau cyfreithlon ar gyfer NO₂ ar y darnau ar wahân canlynol ar y draffordd a'r cefnffyrdd y tu allan i Ardaloedd Trefol Caerdydd ac Abertawe:

- (i) yr A494 yng Nglannau Dyfrdwy (Parth Gogledd Cymru);

- (ii) yr A483 ger Wrecsam (Parth Gogledd Cymru);
- (iii) yr M4 rhwng Cyffyrdd 41 a 42 ym Mhort Talbot, (Abertawe a Pharth De Cymru);
- (iv) yr M4 rhwng Cyffyrdd 25 a 26 yng Nghasnewydd (Parth De Cymru);
- (v) yr A470 rhwng Glan-bad a Phontypridd (Parth De Cymru).

Roedd y cynllun yn ei gwneud yn glir bod y crynodiadau NO₂ yn uwch na'r terfyn o 40 µg/m³ yn y safleoedd hyn. Penderfynodd Llywodraeth Cymru mai cyflwyno terfynau cyflymder 50mya oedd y dull cyflymaf o sicrhau cydymffurfiaeth.

Ym mis Mehefin 2018, cyflwynwyd terfynau cyflymder 50mya ym mhob un o'r pum safle a nodwyd yn y cynllun ansawdd aer, ac fe'u gwnaed yn barhaol y flwyddyn ganlynol. Mae Llywodraeth Cymru wedi monitro'r safleoedd ers hynny, ac wedi cyhoeddi adroddiadau monitro ar ei gwefan hyd at 2021. Mae data ar gyfer 2022 hefyd wedi'u cyhoeddi drwy ymateb i gais Rhyddid Gwybodaeth.

Mae data ar gyfer crynodiadau NO₂ wrth ymyl y ffordd ar gyfer y cyfnod rhwng 2018 a 2022 ym mhob un o'r pum safle, gan gynnwys safleoedd ar yr M4 y mae'r deisebau yn sôn amdanynt, wedi'u darparu yn y tabl isod.

Crynodiad Cymedrig Blynyddol NO₂ ar safleoedd cefnffyrdd a thraffyrdd 50mya Cymru (µg/m³)

Lleoliad	2018	2019	2020	2021	2022
A470 Pontypridd	64.6 (56.8)	54.7 (48.1)	35.9 (30.5)	38.7 (33.3)	44.4 (38.6)
M4 Casnewydd	72.2 (63.5)	67.3 (59.2)	45.2 (38.4)	45.5 (39.2)	48.4 (42.1)
M4 Port Talbot	55 (48.4)	48.9 (43)	33.1 (28.2)	39.1 (33.6)	39.4 (34.2)
A483 Wrecsam	57 (50.2)	46.5 (40.9)	32.3 (27.5)	29.6 (25.5)	33.1 (28.8)
A494 Glannau Dyfrdwy	47.9 (42.2)	41.6 (36.6)	31.2 (26.5)	32.6 (28)	32.0 (27.8)

Ffynhonnell: Llywodraeth Cymru

Noder: Mae'r data wedi'u cofnodi trwy diwbiau tryledu a'u haddasu gan ddefnyddio ffactorau addasu tuedd cenedlaethol a gyhoeddwyd gan Defra. Dangosir ffigurau wedi'u haddasu mewn cromfachau ochr yn ochr â'r data crai.

Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Chynllun Aer Glân i Gymru hefyd ym mis Awst 2020.

Er bod terfyn cyflymder sefydlog o 50mya wedi'i osod ar yr M4 yn Nhwneli Brynglas i fynd i'r afael ag ansawdd aer, roedd terfyn cyflymder amrywiol eisoes wedi'i roi ar waith rhwng cyffyrdd 24 a 28.

Cyhoeddodd Comisiwn Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru, a sefydlwyd gan Lywodraeth Cymru i ystyried dewisiadau amgen i ffordd liniaru'r M4, [ei adroddiad interim yn 2019](#). Roedd hwn yn argymhell cyflwyno camerâu rheoli cyflymder cyfartalog rhwng cyffyrdd 24 a 28, gan ddisodli'r dull terfyn cyflymder amrywiol blaenorol. Wrth wneud hynny, dywedodd y Comisiwn:

Mae'r system VSL wedi bod yn effeithiol wrth gysoni cyflymderau yn ystod y cyfnod rhwng oriau brig. Fodd bynnag, mae'r effaith ar wella llifoedd traffig yn ystod oriau brig wedi bod yn gyfyngedig iawn. Hefyd mae lleoliadau camerâu sbot yn gallu peri i rai gyrwyr gyflymu ac arafu'n sydyn. Mae newid cyflymder yn y ffordd hon yn cyfrannu at lifoedd traffig gwael.

Mae ein dadansoddiadau'n awgrymu y byddai system rheoli cyflymder cyfartalog yn arwain at gyflymderau traffig mwy cyson ar rannau problematig yr M4. Dylai terfyn cyflymder sefydlog annog cerbydau i deithio ar gyflymder mwy cyson, gan wneud llawer o siwrneiau'n gyflymach ac yn fwy dibynadwy. Dylai terfyn cyflymder sefydlog hefyd leihau dryswch ymhlith gyrwyr a gwella diogelwch.

Rydym wedi ystyried ac wedi modelu amrediad o derfynau cyflymder, gan gynnwys 40mya, 50mya a 60mya. Mae ein dadansoddiadau'n dangos mai 50mya yw'r cyflymder gorau ar gyfer dibynadwyedd amser teithio a chyflymder, gan ystyried hefyd ffactorau eraill megis ansawdd aer, allyriadau a sŵn.

Ym mis Medi 2021, [cyhoeddodd Llywodraeth Cymru](#) derfyn gorfodol o 50mya ym mhob un o'r pum lleoliad yn dechrau o 4 Hydref y flwyddyn honno.

Mae Ysgrifennydd y Cabinet dros Newid Hinsawdd a Materion Gwledig, Huw Irranca-Davies AS, wedi ysgrifennu at y Cadeirydd ynghylch deiseb P-06-1413 a P-06-1416. Mae'n amlinellu'r sefyllfa gyfreithiol ar ansawdd aer ac yn egluro rhesymeg Llywodraeth Cymru dros y terfynau. Mae'n dweud ei fod yn deall nad oes croeso bob amser i derfynau cyflymder is, ac mae'n cyfeirio at gamau a gymerwyd i godi ymwybyddiaeth o'r rheswm dros y terfynau. Mae hefyd yn esbonio bod data monitro wedi datgelu gostyngiadau sylweddol mewn lefelau llygredd NO₂ yn y lleoliadau lle mae terfynau 50mya wedi'u cyflwyno.

3. Camau gweithredu Senedd Cymru

Mae'r Pwyllgor Deisebau eisoes wedi trafod deiseb yn galw ar Lywodraeth Cymru i "Ddileu'r camerâu cyflymder cyfartalog a'r terfyn cyflymder o 50mya ar yr M4 rhwng Casnewydd a Chaerdydd". Nododd y Pwyllgor y pryderon, ond nododd hefyd fod Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn rhoi pwyslais ar yr amgylchedd, ansawdd aer a llesiant pobl drwy ganolbwyntio ar deithio cynaliadwy a gwella'r seilwaith ar gyfer teithio cyhoeddus. Daeth y Pwyllgor i'r casgliad nad oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw gynlluniau i gael gwared ar y camerâu cyflymder cyfartalog ar hyn o bryd, a chytunodd i ddiolch i'r deisebydd a chau'r ddeiseb.

Mae'r mater o derfynau 50mya, ac ar yr M4 yn arbennig, wedi cael ei drafod yn gyffredinol yn y Senedd. Er enghraifft, dywedodd Natasha Asghar AS ym mis Tachwedd 2022 nad yw'r camerâu 50mya ar yr M4 yng Nghasnewydd "wedi gweithio" gan fod "tagfeydd trwm yn dal i fod yn bla ar y darn hwnnw o'r ffordd bob dydd". Gofynnodd, gan gyfeirio at ganslo cynllun ffordd liniaru'r M4:

... onid yw'n wir fod gosod terfynau cyflymder afrealistig yn ymwneud nid â thorri llygredd ond â gorfodi modurwyr oddi ar ein ffyrdd annigonol i guddio eich methiant i ddarparu rhwydwaith ffyrdd effeithiol ac effeithlon i Gymru?

Ymatebodd Lee Waters AS, y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ar y pryd gan ddweud:

Fel y gŵyr yr Aelod, mewn llawer o achosion, gorchmynnwyd y ddarpariaeth o derfynau cyflymder 50 mya gan lys am eu bod yn torri targedau ansawdd aer, ac yn hytrach na'u bod wedi bod yn aneffeithiol, y gwrthwyneb sy'n wir, fel y gŵyr yn iawn. Maent wedi bod yn effeithiol wrth ostwng lefelau llygredd, yn ogystal â chyfrannu at lif traffig llyfnach.

Yn y Cyfarfod Llawn ym mis Mehafin 2019, wrth ymateb i'r cyhoeddiad bod y terfynau'n cael eu gwneud yn rhai parhaol, gofynnodd Mark Reckless AS am y dystiolaeth o'u heffeithiolrwydd "o ran lleihau'r llygryddion yr ydym ni'n pryderu yn eu cylch?" Gwnaeth yn glir bod hyn yng nghyd-destun y penderfyniad i beidio â bwrw ymlaen â ffordd liniaru'r M4 o gofio y dywedodd "arolygydd [yn yr ymchwiliad cyhoeddus] ar y M4 y byddai'r ffordd liniaru yn lleihau allyriadau newid yn yr hinsawdd a llygredd aer".

Awgrymodd Lesley Griffiths AS, Gweinidog yr Amgylchedd, Ynni a Materion Gwledig ar y pryd, nad oedd cyfathrebu ynglŷn â'r rheswm dros y cyfyngiad

cyflymder wedi bod yn effeithiol, ac nad oedd dealltwriaeth dda o'r rhesymau amdano.

... Felly, rwyf i'n credu nad yw pobl wedi bod yn cadw ato oherwydd rwy'n credu bod ychydig o ddryswch ynglŷn â'r rheswm amdano ac oherwydd os ydyn nhw'n meddwl bod hyn oherwydd cyflymder ac nad yw'n cael ei orfodi, yna ni fyddan nhw'n cadw at 50 milltir yr awr. Yn bendant, mae'r dystiolaeth yr wyf i wedi ei chael o'r pum safle yn gymysg, ond rwy'n credu pe byddai gennym ni arwyddion sy'n dweud yn glir iawn bod ansawdd aer gwael yn lladd—a chredaf ei bod yn rhaid i chi roi sioc i bobl weithiau—bydd pobl yn fwy parod i gadw at y gostyngiad.

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.