

P-05-853 Na i gau cyffordd 41 o gwbl

Y Pwyllgor Deisebau | 15 Ionawr 2019

Petitions Committee | 15 January 2019

Papur briffio gan y Gwasanaeth Ymchwil:

Rhif y ddeiseb: P-05-853

Teitl y ddeiseb: Na i gau cyffordd 41 o gwbl

Testun y ddeiseb: Yn galw ar Lywodraeth Cymru i wrthod unrhyw gynnig i cau cyffordd 41 yr M4.

Mae adroddiad gan WSP i Lywodraeth Cymru, a gyhoeddwyd ym mis Medi 2018, sy'n ystyried mesurau ar gyfer lleihau nitrogen deuocsid ar rwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd Llywodraeth Cymru, yn cynnwys cynnig i gau ffordd ymuno orllewinol cyffordd 41 fel modd o leihau allyriadau ochr y ffordd ar yr M4 rhwng cyffordd 41 a chyffordd 42. Yr unig effaith a gaiff hyn fydd cynyddu allyriadau nitrogen deuocsid ar ffyrdd lleol a chael mwy o effaith ar bobl leol, yn enwedig plant.

Y cefndir

Llywodraeth Cymru yw'r awdurdod priffyrdd statudol ar gyfer y rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd yng Nghymru, gan gynnwys yr A487.

Yn 2014-15, aeth Llywodraeth Cymru ati i dreialu cau'r ffordd ymuno tua'r gorllewin yng Nghyffordd 41 yr M4 ym Mhort Talbot er mwyn ceisio lleihau tagfeydd. Daeth y cyfnod treialu i ben [ym mis Mai 2015](#). Fodd bynnag, roedd yr [opsiynau ar gyfer dyfodol y gyffordd](#) yn parhau i gael eu hystyried.

Ym mis Hydref 2016 dywedodd yr [Ysgrifennydd ar y pryd dros yr Economi a'r Seilwaith](#) ei fod "wedi penderfynu peidio â mynd ymlaen i ystyried mwy ar gau y ffyrdd ymuno ym Mhort Talbot ar hyn o bryd".

Ym mis Chwefror 2018, mewn achos a gyflwynwyd gan grŵp amgylcheddol ClientEarth, dyfarnodd yr Uchel Lys fod Llywodraeth Cymru wedi methu â pharatoi cynlluniau digonol i gyrraedd targedau'r UE i leihau llygredd aer. Roedd y dyfarniad yn yr achos llys, a oedd hefyd yn cynnwys Llywodraeth y DU, yn rhoi rhwymedigaeth gyfreithiol ar Lywodraeth Cymru i

ddrafftio cynllun erbyn diwedd mis Ebrill, ac i fod â chynllun terfynol ar waith erbyn 31 Gorffennaf i wella ansawdd aer ledled Cymru yn unol â chyfraith yr UE. Ym mis Gorffennaf 2018, fodd bynnag, gwnaeth Llywodraeth Cymru gais i'r Uchel Lys am estyniad, ac fe'i caniatawyd. Roedd yn ofynnol i Lywodraeth Cymru gyhoeddi'r cynllun newydd erbyn 30 Tachwedd 2018.

Ar 24 Ebrill 2018, gwnaeth Hannah Blythyn AC, Gweinidog yr Amgylchedd, [ddatganiad yn y Cyfarfod Llawn am ansawdd aer](#). Roedd y rhain yn cynnwys cyflwyno terfynau cyflymder o 50mya ar bum darn o'r rhwydwaith priffyrdd a'r traffyrdd, gan gynnwys yr M4 rhwng cyffyrdd 41 a 42.

Bwriad y treialon oedd lleihau crynodiadau nitrogen deuocsid (NA₂) a oedd uwchlaw'r gofynion a nodir yng Nghyfarwyddeb Ansawdd Aer yr Amgylchedd yr UE a [Rheoliadau Safonau Ansawdd Aer \(Cymru\) 2010](#). Cafodd y terfynau cyflymder o 50mya eu rhoi ar waith dros dro [o fis Mehefin 2018](#) ymlaen. Pan ymddangosodd yr Ysgrifennydd ar y pryd dros yr Economi a Thrafnidiaeth gerbron [y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Materion Gwledig](#) ym mis Tachwedd 2018, fel rhan o waith craffu'r Pwyllgor hwnnw, dywedodd fod disgwyl i Lywodraeth Cymru gyflwyno adroddiad yn gynnar yn 2019 ar effeithiolrwydd y terfynau 50mya o ran gwella ansawdd yr aer.

Lansiodd Llywodraeth Cymru ymgynghoriad ynghylch [Mynd i'r afael â chrynodiadau nitrogen deuocsid yng Nghymru](#) ym mis Medi 2018. Yr Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) [Aseiad cam 3 o Gyffordd 41-42 \(PDF 2MB\)](#), a gyhoeddwyd fel rhan o'r ymgynghoriad hwn, yw'r adroddiad gan WSP y cyfeiriodd y deisebwyr ato. Mae Cam 3 WelTAG yn achos busnes llawn ac fe'i defnyddir i wneud aseiad manwl o'r mesurau dewisol wrth ddod i benderfyniad gweithredu terfynol.

Nododd yr adroddiad saith "mesur caled"¹ i'w harfarnu yng nghanam 3, gan gynnwys tri a oedd yn golygu cau'r gyffordd:

- Opsiwn A – cau'r gyffordd (ffordd ymuno tua'r dwyrain yng nghyffordd 41), ynghyd â therfyn cyflymder 50mya;
- Opsiwn B – cau'r gyffordd (ffordd ymuno tua'r gorllewin yng nghyffordd 41), ynghyd â therfyn cyflymder 50mya; ac
- Opsiwn C – cau'r gyffordd (ffyrdd ymuno tua'r dwyrain a'r gorllewin yng nghyffordd 41), ynghyd â therfyn cyflymder 50mya.

Ar 29 Tachwedd, [cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei dogfen ategol i gyd-fynd â chynllun y DU ar gyfer mynd i'r afael â chrynodiadau nitrogen deuocsid ar ymyl y ffordd yng Nghymru](#). Mae

¹ Roedd y "mesurau caled" yn wahanol i "fesurau meddal" a ddisgrifir fel "y rheini sy'n lleihau lefelau NO₂ yn oddefol drwy godi ymwybyddiaeth o'r broblem a'u hannog i newid eu hymddygiad." Disgrifiwyd y rhain fel "manteision anuniongyrchol ymylol" a allai "gynnig buddion ym mhob un o'r pum lleoliad ar y rhwydwaith, a drwy Gymru gyfan, o bosib [Rhwydwaith Ffyrdd Strategol]."

hwn yn cyflwyno cynllun gweithredu sy'n cynnwys camau i'w cymryd yn y pum lleoliad ar y rhwydwaith cefnffyrdd lle mae'r lefelau'n uwch na'r terfyn cyfreithiol (Tabl 10, tudalen 56), yn ogystal â thabl o Fesurau Rhagofalus a Ddargedwir (PRM) (tabl 11, tudalen 57).

Yn achos Cyffordd 41–42, y mesur a nodir fel rhan o'r cynllun gweithredu yw cyflwyno "terfyn cyflymder o 50 mya o ddiwedd y terfyn cyflymder presennol o 50mya ger Cyffordd 41 (Baglan) i Gyffordd 42 (tua 5.0km)". Fodd bynnag, mae'r mesur i "gau'r ffordd ymuno yng nghyffordd 41 tua'r gorllewin, ynghyd a chyflwyno cyfyngiad cyflymder o 50mya" (opsiwn B uchod) yn cael ei ddargadw fel un o ddau PRM.

Ymateb Llywodraeth Cymru

Mae'r llythyr at y Cadeirydd gan Ysgrifennydd y Cabinet ar y pryd dros yr Economi a Thrafnidiaeth yn cadarnhau'r sefyllfa a ddisgrifir uchod. Mae'n nodi:

Mae crynodiadau NO₂ ym mhob un o'r 5 lleoliad yn cael eu monitro ar hyn o bryd gan diwbiau lledaenu a'r bwriad yw monitro parhaus hefyd drwy ddefnyddio dadansoddwyr y dull cyfeirio erbyn y Flwyddyn Newydd. Fel rhan o'r ymarfer monitro, rydym yn edrych ar effaith y terfynau cyflymder ar ansawdd yr aer ac mae'r canlyniadau yn cael eu bwydo i'r archwiliadau a'r modelu er mwyn sefydlu a oes angen rhagor o fesurau i sicrhau bod cydymffurfio yn yr amser byrraf posibl. Dyma ble y bydd angen mesurau rhagofalus o bosibl.

Rwy'n cydnabod bod awydd cryf yn lleol i gadw Cyffordd 41 yr M4 ar agor. Fodd bynnag, mae'n rhaid i Weinidogion Cymru ystyried pob mesur allai leihau y cysylltiad ag NO₂ cyn gynted â phosibl, ac i gynnig opsiynau fel rhan o'r broses ymgynghori er mwyn cydymffurfio â Chyfarwyddeb Ansawdd Aer yr Amgylchedd (2008/50/EC) a Rheoliadau Safonau Ansawdd Aer (Cymru) 2010. Yr ymgynghoriad ar arfarniadau Cam 3 yr Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru oedd y cam diweddaraf yn y broses, ac roedd yr ymgynghoriad hwnnw yn gofyn barn ar y mesurau arfaethedig i leihau y cysylltiad ag NO₂ yn y pum lleoliad yng Nghymru, un ohonynt ym Mhort Talbot.

Er ein bod wedi ystyried y mesurau yn erbyn meini prawf ac amcanion pendant, mae'n rhaid inni ystyried bod dod i gysylltiad â llygredd uchel yn yr aer yn fygythiad i fywyd, ac ystyried nid yn unig bobl sy'n defnyddio'r ffyrdd, ond hefyd y bobl sy'n byw ac yn gweithio ger y rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd a'r cyhoedd yn ehangach. Felly ni ellir peidio ag ystyried cau Cyffordd 41 yn y dyfodol ar hyn o bryd.

Os byddwn yn sefydlu bod datblygu 'Mesur Rhagofalus' perthnasol neu unrhyw fesurau eraill i leihau lefelau NO₂ ar y rhan hon o'r M4 yn angenrheidiol, yna byddwn yn cysylltu gyda phob un o'r rhanddeiliaid.

Camau a gymerwyd gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru

Trafodwyd y cynllun i dreialu cau cyffordd 41 yn helaeth yn ystod y Pedwerydd a'r Pumed Cynulliad. Codwyd amrywiaeth o faterion gan Aelodau o bob rhan o'r sbectrwm gwleidyddol. Roedd y rhain yn canolbwyntio ar effaith cau'r gyffordd ar draffig lleol, allyriadau ar ffyrdd lleol a'r effaith ehangach ar gymunedau a busnesau lleol yn yr ardal.

