

Deiseb: Stopio'r Llwybr Coch (coridor yr A55/A494)

Y Pwyllgor Deisebau | 25 Mehefin 2019

Petitions Committee | 25 June 2019

Papur briffio gan y Gwasanaeth Ymchwil:

Rhif y ddeiseb: P-05-886

Teitl y ddeiseb: Stopio'r Llwybr Coch (coridor yr A55/A494)

Testun y ddeiseb:

Rydym yn galw ar Gynulliad Cenedlaethol Cymru i annog Llywodraeth Cymru i dynnu ei chefnogaeth yn ôl i'r "Llwybr Coch" (Gwella Coridor Glannau Dyfrdwy yr A55/A494/A548) am y rhesymau a ganlyn:

- Mae adeiladu'r ffordd newydd drwy goetir hynafol, ac ar draws tir amaethyddol, yn groes i Bolisi Cynllunio Cymru a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol.
- Bydd y cynlluniau a gyhoeddwyd yn ddiweddar ar gyfer Pont Dyfrdwy newydd ar yr A494, ehangu'r A494 a gwelliannau eraill, yn gwella traffig Glannau Dyfrdwy heb fod angen y 'Llwybr Coch'.
- Nid oedd y costau a ddefnyddiwyd i gyfiawnhau dewis y "Llwybr Coch" yn cyfrif am y gwaith angenrheidiol i wella Pont Sir y Fflint. Nid yw hyn ychwaith yn cynnwys ychwanegu lôn araf ar bwynt tagfeydd difrifol ar yr A55, sef y bryn allan o Laneurgain tuag at Dreffynnon. Bydd adeiladu'r Llwybr Coch yn gwaethygu'r pwyntiau hyn. Mae'r amcangyfrif annigonol o'r costau yn awgrymu nad oes modd dweud bod y ffordd arfaethedig yn cynnig gwerth am arian. At hynny, nid yw'r costau'n cynnwys y gwelliannau arfaethedig i'r A494 (a amlinellir yn 2).
- Roedd dewis y Llwybr Coch yn seiliedig ar arolygon traffig anghynrychioliadol.
- Wrth ystyried y Llwybr Coch, methodd Llywodraeth Cymru ag ymgynghori'n ddigonol â

thrigolion ardaloedd y Fflint a Llaneurgain er gwaetha'r effaith sylweddol bosibl ar eu cymunedau. Er gwaetha'r ffaith y byddai'r ffordd newydd yn costio dros chwarter biliwn o bunnoedd, mae'n debygol o arwain at fwy o dagfeydd traffig yn y cymunedau hyn.

6) Mae'r Panel Rhyngwladol ar Newid Hinsawdd wedi galw am weithredu brys i leihau allyriadau CO₂, gan ddweud mai dim ond 12 mlynedd sydd gennym ar ôl i achub hinsawdd y byd. Mae angen inni fuddsoddi ein hadnoddau cyfyngedig mewn trafndiaeth gynaliadwy fel rheilffyrdd.

Y cefndir

Llywodraeth Cymru yw'r awdurdod priffyrdd ar gyfer rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd Cymru ac mae'n gyfrifol am gynnal a chadw a gwella'r rhwydwaith, gan gynnwys yr A55, yr A494 a'r A548.

Yn ei chynllun [A55/A494/A548: Coridor Glannau Dyfrdwy](#), bwriad Llywodraeth Cymru yw "gwella'r amser teithio a diogelwch rhwng yr Afon Dyfrdwy a Chyfnewidfa Llaneurgain".

Cynllun A55/A494/A548: Coridor Glannau Dyfrdwy

Ym mis Mawrth 2017, lansiodd Llywodraeth Cymru [ymgyngoriad ar welliannau i'r A55/A494/A548: coridor Glannau Dyfrdwy](#). Roedd yr ymgynghoriad yn gofyn am farn pobl ar ddau opsiwn gwahanol ar gyfer y rhan hon o'r rhwydwaith ffyrdd:

- Opsiwn glas i gynnwys lledu'r A55/A494 a chau cyffyrdd neu eu haddasu a'u gwella; ac
- Opsiwn coch i gynnwys cynyddu capasiti ar yr A548 bresennol a ffordd newydd rhwng yr A55 a'r A548.

Yn ogystal â'r ymgynghoriad cyhoeddus hwn, asesodd Llywodraeth Cymru'r opsiynau yn unol â'r [Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru \(WelTAG\)](#).

Ym mis Medi 2017, yn y [Cyfarfod Llawn, cyhoeddoedd](#) Ken Skates, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth bryd hynny (Gweinidog erbyn hyn), y llwybr a ffafriwyd ar gyfer ei fabwysiadu yn dilyn yr ymgynghoriad a'r arfarniad WelTAG, sef [yr opsiwn coch](#).

Yr opsiwn coch

Fel yr amlinellwyd, mae'r opsiwn coch yn cynnwys adeiladu ffordd newydd. Mae'r cynllun yn cynnwys:

- Ffordd ddeuol 13km newydd â dwy lôn a fydd yn cysylltu yr A55–A5119 yng nghyffordd Llaneurgain (Cyffordd 33) â'r A494 a'r A550 i'r gogledd i Gyffordd Parkway Glannau Dyfrdwy; a
- Chynyddu'r capasiti'r A548 bresennol, gan gynnwys addasiadau a gwelliannau i gyffyrdd a darparu rhan newydd o ffordd rhwng yr A548 a'r A55.

Fel y [soniwyd yn y cyfryngau](#), y llwybr coch yw'r opsiwn a ffafrir gan Bwyllgor Trosolwg a Chraffu Amgylchedd Cyngor Sir y Fflint, ond mae trigolion lleol wedi mynegi pryderon ynghylch y llwybr.

Cynllun pont Afon Dyfrdwy

Mae'r deisebydd yn cyfeirio at gynlluniau ar gyfer [pont Afon Dyfrdwy ar yr A494](#). Cynllun priffyrdd ar wahân yw hwn; mae Llywodraeth Cymru yn ystyried opsiynau i newid y bont bresennol.

Cynhaliwyd arfarniad WeTAG o'r gwahanol opsiynau ar gyfer y cynllun hwn a nodwyd opsiwn a ffafrir. Ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar yr opsiwn hwn rhwng mis Tachwedd 2018 a mis Chwefror 2019. Mae ymatebion i'r ymgynghoriad yn cael eu hystyried ar hyn o bryd.

Metro gogledd-ddwyrain Cymru

Wrth gyhoeddi mai'r llwybr coch oedd y dewis opsiwn ar gyfer cynllun coridor yr A55/A494/A548, cyfeiriodd yr Ysgrifennydd Cabinet ar y pryd at y cynllun yng nghyd-destun nifer o fentrau trafniadaeth ychwanegol i'r ardal. Roedd y rhain yn cynnwys cyllid ar gyfer creu llwybrau teithio llesol a fydd yn cyfrannu at weledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer metro gogledd-ddwyrain Cymru.

Ym mis Mawrth 2017, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru [Metro gogledd-ddwyrain Cymru: symud gogledd Cymru ymlaen](#). Mae'r llyfryn yn amlinellu gweledigaeth ar gyfer y prosiect a rhestrir prosiectau a oedd yn cael eu datblygu, gan gynnwys cynlluniau rheilffyrdd a chynlluniau trafniadaeth integredig. Cyfeiriwyd at nifer o gynlluniau priffyrdd, gan gynnwys cynllun yr A55/A494/A548: coridor Glannau Dyfrdwy a chynllun pont Afon Dyfrdwy ar yr A494.

Camau Llywodraeth Cymru

Yn ei lythyr at Gadeirydd y Pwyllgor Deisebau, dyddiedig 6 Mehefin 2019, mae Ken Skates, Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth, yn ymdrin â sawl un o'r pwyntiau a godwyd gan y deisebydd.

Mae'r Gweinidog yn pwysleisio:

Er bod yr Opsiwn Coch yn croesi... [c]oetir hynafol, dewiswyd lleoliad y groesfan lle y mae modd gosod traphont dros y dyffryn hynod serth er mwyn effeithio cyn lleied â phosibl ar y cwrs dŵr a'r llystyfiant...Byddai'r gwaith o liniaru'r effeithiau niweidiol yn cynnwys plannu coetir newydd mewn ardaloedd mawr sydd wedi'u targedu i ddisodli neu wella sgrinio yn yr hirdymor.

Mae'r Gweinidog hefyd yn tynnu sylw at yr arolygon traffig a'r gwaith modelu a ddefnyddiwyd i bennu effaith yr opsiwn coch a'r opsiwn glas, yn ogystal â'r ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd ynghylch y cynllun. Yn ogystal â'r cynllun priffyrdd penodol hwn, amlinellir mentrau eraill y mae'r Gweinidog yn awgrymu y byddant yn cyfrannu at weledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer metro gogledd-ddwyrain Cymru.

Mae'r deisebydd yn codi pryderon ynghylch newid hinsawdd. Ym mis Ebrill 2019, [cyhoeddodd Llywodraeth Cymru argyfwng hinsawdd](#). Tynnodd Mark Drakeford, y Prif Weinidog, sylw hefyd at yr effeithiau andwyol ar yr amgylchedd wrth iddo [gyhoeddi ei benderfyniad ym mis Mehefin 2019](#) i beidio â bwrw ymlaen â'r cynllun arfaethedig [ar gyfer coridor yr M4 o amgylch Casnewydd](#).

Camau Cynulliad Cenedlaethol Cymru

Yn ei [ymateb i gyhoeddiad yr Ysgrifennydd Cabinet ar y pryd yn 2017](#) mai'r opsiwn coch a gâi ei fabwysiadu fel y llwybr a ffafrir, cyfeiriodd Mark Isherwood AC at gynllun pont Afon Dyfrdwy a gofynnodd:

Yn yr ymgynghoriad, rydych chi'n disgrifio hwnnw fel cynllun ar wahân, ond a allwch chi gadarnhau, fel y gwn i sy'n wir, bod y llwybr coch yn dibynnu ar hynny, a chadarnhau sut y bydd y ddau yn gweithio ar yr un pryd i sicrhau y gall y cynllun cyfan gyflawni fel y'i bwriadwyd?

Ymatebodd Ysgrifennydd y Cabinet ar y pryd:

Er y bydd y gwaith hwnnw'n digwydd ochr yn ochr â gwaith ar y llwybr coch, ni fydd yn dibynnu arnom ni yn dilyn y llwybr coch. Mae'n rhaid i'r gwaith hwnnw ddigwydd waeth beth sy'n digwydd gyda phrosiect coridor Glannau Dyfrdwy.

Yn ei hymateb hithau i'r cyhoeddiad, dywedodd Michelle Brown AC:

Ymddengys i mi y byddai'r llwybr glas yn ddewis gwell. Rwy'n gwybod y byddai wedi achosi llawer o aflonyddwch yn ardal Glannau Dyfrdwy tra ei fod yn cael ei adeiladu, ond yr hyn sy'n fy mhryderu i am y llwybr coch yw, nad ydy'ch chi mewn gwirionedd yn gwneud dim mwy na symud y dagfa ymhellach i'r gorllewin.

Gofynnodd Hannah Blythyn AC i'r Ysgrifennydd Cabinet ar y pryd sut y câi'r nodau yn *Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015* eu defnyddio i asesu effaith amgylcheddol y llwybr coch. Ymatebodd Ysgrifennydd y Cabinet ar y pryd ei fod yn:

hyderus, trwy ein cynllun arweiniol ar arfarnu trafndiaeth Cymru, y byddwn yn gallu sicrhau y cydymffurfir â Deddf Llesiant cenedlaethau'r dyfodol. Rwy'n credu, hyd yn hyn, bod y broses yr ydym ni wedi ei dilyn wir wedi cydnabod y ffyrdd o weithio mae'r Ddeddf yn eu hyrwyddo.

Ym mis Rhagfyr 2018, cyflwynodd Darren Millar AC [gwestiwn ysgrifenedig](#) yn gofyn pa gamau yr oedd Llywodraeth Cymru yn eu cymryd i fynd i'r afael â thagfeydd ar yr A494. Yn ei ymateb, rhoddodd yr Ysgrifennydd Cabinet ar y pryd y wybodaeth ddiweddaraf am gynllun yr A55/A494/A548: coridor Glannau Dyfrdwy gan nodi bod Llywodraeth Cymru:

...currently in the process of procuring an employer's agent. This will be followed by the procurement of a contractor and designer who will develop the preferred route in more detail before progressing through the statutory procedures and onto construction.

Ar 12 Mehefin 2019, yn y Cyfarfod Llawn, cyfeiriodd Russell George AC at benderfyniad y Prif Weinidog, yn rhannol ar sail amgylcheddol, i beidio â bwrw ymlaen â'r cynllun arfaethedig ar gyfer yr M4 o amgylch Casnewydd. [Gofynnodd i Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth](#) a fyddai'r:

penderfyniad hwn yn bwrw amheuaeth ar gynlluniau trafndiaeth eraill yng Nghymru, megis cynllun coridor Glannau Dyfrdwy... A yw'r penderfyniad hwn gan y Prif Weinidog yn arwydd o newid sylfaenol i bolisi trafndiaeth Llywodraeth Cymru ar sail amgylcheddol?

Atebodd y Gweinidog:

Credaf fod yr Aelod yn gywir i nodi nifer o gynlluniau y byddai llawer yn ofni y cânt eu colli os gwelir bod hyn yn gosod cysail. Nid yw hynny'n wir. Bydd y rhaglenni hynny i gyd yn mynd rhagddynt... bydd gwaith ar yr A494/A55, yn parhau yr haf hwn gyda gwaith modelu pellach a gwaith ar yr arweiniad ar arfarnu trafndiaeth Cymru ac ymgynghoriadau a chyfarfodydd pellach gyda rhanddeiliaid lleol.