

Deiseb P-05-690

Arwynebu Ffordd A40 Rhaglan-Y Fenni

Hydref 2018

1. Cyflwyniad

Mae'r adroddiad hwn yn crynhoi trafodaethau'r Pwyllgor Deisebau ynghylch y ddeiseb uchod, sy'n galw am ddisodli'r hen arwyneb concrit ar ffordd yr A40 rhwng Rhaglan a'r Fenni, gan ddefnyddio tarmac tawel. Mae'n cyfeirio at y dystiolaeth a roddwyd i'r Pwyllgor ac yn cynnwys yr argymhelliad y mae'r Pwyllgor wedi'i wneud.

Y ddeiseb

1. Cafodd deiseb P-05-690, Arwynebu Ffordd A40 Rhaglan-Y Fenni, ei chyflwyno ym mis Mawrth 2016 gan Sara Jones, cynghorydd lleol sy'n cynrychioli ward Llanoferyn yng Nghyngor Sir Fynwy.

Testun y ddeiseb:

Mae'r ddeiseb hon yn galw ar Lywodraeth Cymru i newid yr hen arwyneb concrit ar ffordd yr A40 o Rhaglan i'r Fenni, am darmac tawel (whispering tarmac).

Mae'r Cynllun gweithredu ynghylch sŵn (2013-18) yn nodi y dylid rhoi blaenoriaeth i'r ffordd hon, ar ôl derbyn yr ymatebion i'r ymgynghoriad ac ar ôl gwneud y mesuriadau. Er hynny, ni chafwyd unrhyw gynnydd er gwaethaf



galwadau parhaus gan drigolion, y cynghorydd sir lleol, yr Aelod Cynulliad a'r Aelod Seneddol.

Rydym ni, sydd wedi llofnodi isod, yn nodi y dylid rhoi'r flaenoriaeth gyntaf i'r ffordd hon, o ystyried y pryderon niferus a godwyd gan y cyhoedd a chynrychiolwyr a'i bod wedi'i nodi o dan Gynllun gweithredu ynghylch sŵn presennol Llywodraeth Cymru.¹

- 2.** Casglodd y ddeiseb 22 o lofnodion ar wefan y Cynulliad.² Yn ystod yr un cyfnod, casglodd deiseb arall ar y pwnc hwn 142 o lofnodion ar wefan arall ar gyfer e-ddeisebau. Trafododd y Pwyllgor y mater hwn am y tro cyntaf ar 13 Medi 2016.
- 3.** Mae'r deisebydd, ynghyd â nifer o drigolion lleol, yr Aelod Cynulliad lleol a'r Aelod Seneddol lleol, wedi bod yn ymgyrchu ers dros 10 mlynedd at ddibenion ail-wynebu'r ffordd ddeuol hon gan ddefnyddio "tarmac tawel", a hynny yn sgil y lefelau sŵn "parhaus ac ymledol" y mae trigolion lleol yn dweud eu bod yn eu profi.³

Cefndir Rheoleiddiol

- 4.** Llywodraeth Cymru yw'r awdurdod priffyrdd ar gyfer rhwydwaith cefnffyrdd a thraffyrdd Cymru. Mae'n gyfrifol am gynnal a gwella'r rhwydwaith, sy'n cynnwys y darn dan sylw o ffordd yr A40 rhwng Rhaglan a'r Fenni.
- 5.** Gan weithio mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol, mae Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru (SWTRA) yn gyfrifol am weithredu'r rhwydwaith o ddydd i ddydd, yn ogystal â gwneud gwaith cynnal a chadw a chyflawni mân welliannau arno. Mae Llywodraeth Cymru yn gweithredu'n uniongyrchol o ran cynllunio, rheoli a chyflawni gwelliannau mawr ar gefnffyrdd a chynlluniau ar gyfer ffyrdd newydd.
- 6.** Mae'r Gyfarwyddeb Sŵn Amgylcheddol (2002/49/EC)⁴ yn creu dull cyffredin o asesu a rheoli sŵn amgylcheddol. Fe'i gweithredwyd drwy Reoliadau Sŵn Amgylcheddol (Cymru) 2006⁵ a Rheoliadau Sŵn Amgylcheddol (Cymru) (Diwygio)

¹ [P-05-690 Arwynebu Ffordd A40 Rhaglan-Y Fenni](#)

² Roedd nifer y llofnodion a gasglwyd mewn perthynas â'r ddeiseb bryd hynny yn ddigon i ganiatáu i'r Pwyllgor Deisebau roi ystyriaeth iddi. Ers mis Mawrth 2017, mae gofyn i ddeiseb gasglu o leiaf 50 o lofnodion cyn y gall y Pwyllgor roi ystyriaeth iddi.

³ [Gohebiaeth a anfonwyd gan drigolion lleol at y Pwyllgor, ac a gyhoeddwyd ar 8 Mawrth 2018](#)

⁴ [Yr Undeb Ewropeaidd, y Gyfarwyddeb Sŵn Amgylcheddol \(2002/49/EC\)](#)

⁵ [Rheoliadau Sŵn Amgylcheddol \(Cymru\) 2006](#)

2009.⁶ O dan y Rheoliadau, mae gofyn i Lywodraeth Cymru gynhyrchu mapiau sŵn strategol ar gyfer crynodiadau trefol (poblogaethau sy'n fwy na 100,000 o bobl), ffyrdd mawr a rheilffyrdd mawr, ac i lunio cynlluniau gweithredu ar eu cyfer. Cyhoeddwyd y Cynllun gweithredu ynghylch sŵn i Gymru 2013-2018 ym mis Rhagfyr 2013.⁷

7. Mae'r A40 rhwng Rhaglan a'r Fenni, sy'n tua 10 milltir o hyd, yn un o dri darn o gefnffordd concriid y tynnir sylw atynt yn y cynllun gweithredu ynghylch sŵn. Mae'n nodi:

“Mae sŵn traffig ffordd yn dibynnu llawer iawn ar natur arwyneb y ffordd, yn enwedig ar gyflymder uchel, a choncriid yw'r arwyneb mwyaf swnllyd y dyddiau hyn ar rwydwaith cefnffyrdd Cymru.

Ceir tri darn o gefnffordd goncriid yng Nghymru o hyd: yr A465 rhwng cyfnewidfa Aberdulais a chylchfan Cwmgwrach; yr A40 rhwng Raglan a'r Fenni; yr A4232 rhwng Croes Cwrlwys a Chyffordd 33 yr M4.

Yn 2013, comisynodd Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru asesiadau sŵn ar gyfer y tri darn sy'n weddill o gefnffordd goncriid. Roedd y mesuriadau a gymerwyd yn dangos lefelau uwch o sŵn ar hyd y tair ffordd. Hefyd, mae ymarfer mapio sŵn 2012 wedi tynnu sylw at rannau concriid o'r A465 a'r A4232 fel manau blaenoriaeth posib, ac roedd pedwar ymateb ar ddeg i'r ymgynghoriad ar y cynllun hwn yn ymwneud â gormod o sŵn o'r A40 goncriid, gan gynnwys ymatebion gan breswylwyr o dri phentref gwahanol a chyfarwyddwr rheoli cartref preswyl. Roedd y pedwar ymateb ar ddeg i gyd yn annog gwella arwyneb y ffordd.

Yng ngoleuni'r ymatebion i'r ymgynghoriad a'r mesuriadau a gymerwyd, bydd yr holl eiddo preswyl ar hyd y tri darn concriid o'r gefnffordd wedi'u rhestru fel manau blaenoriaeth o dan y cynllun gweithredu hwn. Bydd amseriad unrhyw ailwynebu'n dibynnu ar y cyllidebau sydd ar gael i Lywodraeth Cymru ar gyfer gwneud gwaith o'r fath.”

8. Mae'r Gyfarwydddeb Sŵn Amgylcheddol yn darparu ar gyfer adolygu'r mapiau sŵn strategol, a'u newid os oes angen gwneud hynny, bob pum mlynedd o leiaf.

⁶ Rheoliadau Sŵn Amgylcheddol (Cymru) (Diwygio) 2009

⁷ Llywodraeth Cymru, y Cynllun gweithredu ynghylch sŵn i Gymru 2013-2018

2. Ystyriaeth y Pwyllgor Deisebau

9. Mae nifer o drigolion lleol wedi rhoi tystiolaeth i'r Pwyllgor sy'n disgrifio effaith sŵn ffordd yr A40 arnynt:

- “The noise from the road is constant throughout the day and during the night until 3am when it stops for roughly an hour.”
- “The noise during the day spoils our enjoyment of our garden during the summer [...] We are unable to hold conversations when in the garden and are unable to open our windows during the night because of the constant noise.”
- “We live [...] in a well insulated house with triple glazing, but are still aware of the increasingly loud noise of the A40 [...] When we built the house we were able to sleep with windows open, use our balcony and garden without undue stress. Unfortunately this is no longer the case.”
- “We appreciate that the road was in place when we built here and accepted the level of road noise at that time. However, the volume of noise on the concrete surface, especially of heavy vehicles, has increased beyond imagining and is now at an unacceptable level.”
- “Almost every night we are wakened between 4-4.30am when convoys of HGVs use the road, and find difficulty in getting back to sleep. This is particularly bad on Monday mornings.”
- “The road noise affects all the communities alongside the A40, as it is weather directional. The Bryn and Bryngwyn are the larger populations beside the A40 but there are many smaller hamlets and individual properties. All have to be treated as the whole, and in the same way.”⁸

10. Yn ogystal, cododd nifer o drigolion bryderon ynghylch y ffaith y gallai'r lefelau sŵn waethygu ymhellach unwaith y bydd gwaith i wella ffordd A465 Blaenau'r Cymoedd wedi'i gwblhau, gan nodi y gallai'r datblygiad hwn gynyddu nifer y cerbydau nwyddau trwm (HGVs) sy'n defnyddio ffordd yr A40 er mwyn osgoi tagfeydd ar yr M4.

⁸ [Gohebiaeth a anfonwyd gan drigolion lleol at y Pwyllgor](#), ac a gyhoeddwyd ar 8 Mawrth 2018

11. Drwy gydol y cyfnod y bu'r Pwyllgor yn trafod y mater hwn, cyfeiriodd y deisebydd a Nick Ramsay AC, yr Aelod Cynulliad dros Fynwy, at ohebiaeth a gafwyd yn flaenorol gan Weinidogion Llywodraeth Cymru, gan ddadlau bod yr ohebiaeth hon yn cynnwys ymrwymiadau i fynd i'r afael â'r lefelau sŵn sy'n deillio o'r darn hwn o'r A40. Yn benodol, roedd yr ohebiaeth hon yn cynnwys llythyr a anfonwyd at y deisebydd ym mis Tachwedd 2014 gan Edwina Hart MBE CStJ AC, Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ar y pryd. Roedd y llythyr hwnnw'n cadarnhau, yn sgil y ffaith bod ffordd yr A40 rhwng Rhaglan a'r Fenni wedi'i rhestru fel man Blaenoriaeth 1 o dan y cynllun gweithredu ynghylch sŵn, fod cynllun i ail-wynebu'r ffordd yn cael ei lunio ac y byddai'n cael ei weithredu pe bai cyllid ar gael yn 2015/16.⁹ Dywedodd Nick Ramsay AC wrth y Pwyllgor ei fod wedi cael gohebiaeth debyg ym mis Rhagfyr 2013 gan Alun Davies AC, y Gweinidog dros Adnoddau Naturiol a Bwyd ar y pryd.¹⁰

12. Fodd bynnag, mae Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth, wedi dweud wrth y Pwyllgor nad oes unrhyw gynlluniau ar hyn o bryd i ailwynebu'r darn hwn o'r ffordd. Yn ei ymateb cychwynol i'r Pwyllgor ym mis Awst 2016, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet:

“The A40 at this location is not life expired and there are currently no plans to resurface this section.

The section, adjacent to Raglan Castle, has not been identified as an area requiring noise mitigation works at the present time. However, a section of the A40 to the west of the A40/Usk Road roundabout has been identified as a Priority 1 area. This section is approximately 650 metres long from the roundabout to just past the over-bridge that carries the roadway leading to The Dell and Cefn Coch farm.”¹¹

13. Mae'r darn o'r ffordd a ddisgrifir fel man Blaenoriaeth 1 gan Ysgrifennydd y Cabinet yn rhan o ffordd yr A40 y cyfeirir ati gan y ddeiseb. Fodd bynnag, mae'n fyrrach o lawer ac nid y darn hwn o'r ffordd sy'n destun pryder i nifer o'r trigolion lleol a fynegodd safbwyntiau i'r Pwyllgor.

14. Mae'r Cynllun gweithredu ynghylch sŵn i Gymru 2013-2018 yn cyfeirio'n syml at ffordd yr A40 rhwng Rhaglan a'r Fenni fel man blaenoriaeth, ond yn nodi y

⁹ Llythyr gan Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth at y deisebydd, 3 Tachwedd 2014

¹⁰ Nick Ramsay AC i'r Pwyllgor, 31 Awst 2016

¹¹ Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith i'r Cadeirydd, 16 Awst 2016

bydd “amseriad unrhyw ail-wynebu’n dibynnu ar y cyllidebau sydd ar gael i Lywodraeth Cymru ar gyfer gwneud gwaith o’r fath”.¹²

15. Yn dilyn cais gan y Pwyllgor am ragor o eglurder, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet y byddai’r gwaith a oedd yn cael ei ystyried ar gyfer y darn o’r A40 a nodwyd fel man Blaenoriaeth 1 yn canolbwyntio ar fesurau lleihau sŵn yn hytrach na gwaith ail-wynebu. Ym mis Mehefin 2017, dywedodd wrth y Pwyllgor:

“Disgwylir gweithredu yn 2018/19, gan ddibynnu ar y cyllid sydd ar gael ac yn unol â blaenoriaeth y cynlluniau eraill yn y rhaglen.”¹³

16. Cyfeiriodd Ysgrifennydd y Cabinet hefyd at arolwg arfaethedig ynghylch y sŵn sy’n deillio o’r rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd, a’r faith y byddai’r arolwg hwnnw’n arwain at adolygu’r rhestr flaenoriaeth bresennol.

17. Mae’r deisebydd a’r trigolion lleol wedi dadlau na fydd cynigion lliniaru sŵn yn ddigonol os nad ydynt yn cynnwys gwaith ail-wynebu. Maent wedi nodi y dylai ffordd yr A40 gael ei hailwynebu fel mater o flaenoriaeth, yn enwedig o gofio’r ymrwymïadau a wnaed eisoes. Dywedodd Nick Ramsay AC wrth y Pwyllgor:

“This latest proposal by the Welsh Government to erect a noise barrier alongside part of the A40 is not considered acceptable by my constituents as it will not offer protection from noise to all properties. Throughout their campaign my constituents have been fighting for modern tarmac to reduce the existing noisy concrete surface. As the concrete surface is nearing the end of its life its replacement will in any event be required before much longer.”¹⁴

18. Ysgrifennodd David TC Davies, Aelod Seneddol Trefynwy, at y Pwyllgor ym mis Mawrth 2018, gan ddweud:

“While the Welsh Government seems to be favouring a limited form of noise barrier/fencing, this has been roundly rejected by all involved as being inappropriate and unlikely to resolve the whole problem. Any such barrier would be very weather dependent, as well as having to be extensive i.e. a mile or so in either direction of The Bryn on both sides of the carriageway, and similarly at Bryngwyn and other various points along the A40. It remains the strong opinion of these affected and

¹² Llywodraeth Cymru, y Cynllun gweithredu ynghylch sŵn i Gymru 2013-2018

¹³ Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a’r Seilwaith i’r Cadeirydd, 21 Mehefin 2017

¹⁴ Nick Ramsay AC i’r Pwyllgor, 31 Awst 2016

long-suffering communities that the only way to alleviate A40 noise pollution is to resurface the entire highway.”¹⁵

19. Mewn llythyr a anfonwyd at y Pwyllgor ym mis Mai 2017, dywedodd y deisebydd:

“The road noise has got progressively worse over the past year and affects all the communities alongside the A40, not just The Bryn. The only solution is for full resurfacing of the A40 from Raglan to Abergavenny. This has been an nine year campaign – we have been led to believe that resurfacing would take place.”¹⁶

Astudiaeth Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru (SWTRA): Mannau blaenoriaeth y cynllun gweithredu ynghylch sŵn – Gwneud y gorau o fesurau lliniaru sŵn, Mehefin 2015

20. Ar 18 Hydref 2017, ysgrifennodd y Pwyllgor eto at Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth er mwyn gofyn iddo am ragor o eglurder ynghylch y rhesymau dros y newid ymddangosiadol yn safbwynt y Llywodraeth ers cynhyrchu'r cynllun gweithredu ynghylch sŵn, a'r ymrwymadau a roddwyd gan Lywodraeth Cymru yn flaenorol ynghylch y ffaith bod cynllun ail-wynebu yn cael ei lunio.

21. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet fod astudiaeth wedi'i gomisiynu ym mis Mehefin 2015 gan Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru (SWTRA) i adolygu'r 16 man blaenoriaeth a nodwyd gan y cynllun gweithredu ynghylch sŵn yn fanylach. Mewn perthynas â chanfyddiadau'r astudiaeth, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrth y Pwyllgor:

“Hyd yn hyn, nid yw'r rhannau concrit o'r gerbyttfordd wedi dirywio i'r graddau lle y bo angen eu hadnewyddu neu eu newid yn llwyr. Mae anawsterau hefyd o safbwynt yr A40 oherwydd nad yw'n ymarferol gosod haen o asffalt ar ben y concrit. O wneud hynny, mae'n bosibl y byddai gofyn ailddylunio a newid nifer o'r asedau presennol yn llwyr, gan gynnwys y rhwystrau diogelwch a systemau draenio'r gerbyttfordd. Byddai haen ychwanegol ar wyneb y ffordd yn golygu hefyd y byddai llai o le rhwng to cerbydau a gwaelod y pontydd sy'n croesi'r A40.”¹⁷

¹⁵ [David TC Davies AS i'r Pwyllgor](#), 7 Mawrth 2018

¹⁶ [Y Deisebydd at y Pwyllgor](#), 15 Mai 2017

¹⁷ [Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth at y Cadeirydd](#), 13 Chwefror 2018

22. Yn dilyn hynny, gofynnodd y Pwyllgor am gopi o'r astudiaeth gan Lywodraeth Cymru. Anfonodd y Llywodraeth gopi o'r astudiaeth at y Pwyllgor. Dangosodd yr astudiaeth fod SWTRA wedi rhoi cyfarwyddyd i WSP | Parsons Brinckerhoff gynnal asesiadau sŵn o Fannau Blaenoriaeth y Cynllun Gweithredu Ynghylch Sŵn (NAPPA) yn Ne Cymru. Pwrpas yr astudiaeth oedd gwneud y gorau o'r opsiynau lliniaru sŵn a oedd ar gael ar safleoedd a ddewiswyd fel rhan o'r broses flaenoriaethu.

23. Mewn perthynas â'r holl safleoedd a astudiwyd, mae'r astudiaeth yn nodi:

"The sites assessed are all adjacent to concrete carriageways. Whilst a low noise surfacing inlay or overlay may prove to provide acceptable noise reduction, the existing condition of the concrete carriageways is questionable and so only a full reconstruction is deemed to provide a satisfactory long term solution. Due to the logistical challenges and costs associated with reconstructing relatively short sections of carriageway, it was considered that noise barriers would provide a simpler and less disruptive solution in the shorter term. This is discussed further in the Cost/Benefit Analysis section below. Should a programme of concrete carriageway renewal be adopted by the Welsh Government, the current NAPPA sites would further benefit from the noise reducing properties of low noise surfacing. Therefore, this study focused mainly on the feasibility of noise barriers according to the topography of the site and the line of sight from the noise sensitive receptor to the road."¹⁸

24. Nododd yr astudiaeth y byddai rhwystrau sŵn yn ddatrysiaid symlach a llai trafferthus yn y tymor byr. Fodd bynnag, er na fu archwiliad manwl ynghylch cyflwr y ffordd, mae'r Pwyllgor yn nodi'r datganiad yn yr astudiaeth fod cyflwr presennol y cerbyttyrdd concriid yn amheus ac mai eu hailadeiladu'n llawn fyddai'r unig ateb boddhaol yn y tymor hir.

25. Casgliad yr astudiaeth oedd y gallai rhwystrau sŵn fod yn ymarferol ar ddarnau o ffordd yr A40 o gwmpas Bryngwyn a Clytha (Cylchfan Rhaglan).

26. Yn sgil methodoleg yr adroddiad, ni wnaethpwyd cymhariaeth lawn o gostau a buddion defnyddio arwynebau sŵn isel a rhwystrau sŵn mewn perthynas â'r safleoedd dan sylw ar ffordd yr A40. Fodd bynnag, mae'r safle enghreifftiol a ddefnyddiwyd i wneud cymhariaeth o gostau cymharol yr opsiynau hyn yn dangos y byddai gwneud gwaith ail-wynebu (gan gynnwys gwaith cynnal a

¹⁸ Astudiaeth Asiantaeth Cefnffyrdd De Cymru (SWTRA): [Mannau Blaenoriaeth y Cynllun Gweithredu Ynghylch Sŵn - gwneud y gorau o fesurau lliniaru sŵn](#), Mehefin 2015

chadw ar ôl cyfnod o 10 mlynedd) ddwywaith i deirgwaith cyn ddryted â gosod rhwystrau sŵn.

Cynllun Gweithredu Sŵn a Seinwedd i Gymru

27. Ar 11 Gorffennaf eleni, cyhoeddodd Hannah Blythyn AC, Gweinidog yr Amgylchedd, ei bod yn lansio ymgynghoriad cyhoeddus 12 wythnos ar gynllun gweithredu drafft i Gymru ynghylch sŵn a seinwedd ar gyfer y cyfnod rhwng 2018 a 2023. Bydd y cynllun hwn yn disodli'r Cynllun gweithredu ynghylch sŵn i Gymru. Mae'r datganiad ysgrifenedig yn dweud:

“Bydd Llywodraeth Cymru yn blaenoriaethu'r gwaith o drin safleoedd ar y rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd yn ôl lefel y sŵn, nifer y cartrefi yr effeithir arnynt, y cwynion a ddaeth i law yn ystod y pum mlynedd hyd at fis Mehefin 2018, agoswydd at y gwaith i wella rhwydweithiau, y gost a'r ymarferoldeb. Byddwn yn datblygu rhaglen waith i drin y lleoliadau pwysicaf â mesurau lliniaru megis rhwystrau sŵn ac arwynebau sŵn isel.”¹⁹

28. Yn ôl y datganiad, yr Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth fydd yn gwneud y penderfyniadau ynghylch pa leoliadau fydd yn cael eu lliniaru yn y pum mlynedd nesaf.

3. Casgliad

29. Ymddengys fod astudiaeth SWTRA 2015 yn nodi y gallai'r costau cychwynnol uchel sydd ynghlwm wrth ddefnyddio arwynebau sŵn isel fod yn rheswm dros y newid ymddangosiadol yn safbwynt Llywodraeth Cymru rhwng diwedd 2014 a haf 2016; dyna pryd y newidiodd o lunio cynllun i ail-wynebu'r darn concrit o ffordd yr A40 yn Sir Fynwy i'r broses o ddatblygu cynlluniau i godi rhwystrau sŵn yn lle hynny.

30. Mae Ysgrifennydd y Cabinet wedi datgan yn gyson nad yw oes arwyneb y darn hwn o'r ffordd wedi dod i ben, er bod astudiaeth 2015 yn nodi bod cyflwr y tair ffordd ddeuol concrit yng Nghymru yn amheus ac mai gwneud gwaith ailwynebu yw'r unig ddatrysiad boddhaol yn y tymor hir.

¹⁹ Datganiad Ysgrifenedig gan Weinidog yr Amgylchedd, Ymgynghoriad ar y cynllun gweithredu sŵn a seinwedd, 11 Gorffennaf 2018

EIN BARN NI

Mae'r Pwyllgor yn cydnabod yr angen i flaenoriaethu'r math hwn o waith. Rydym hefyd yn cydnabod bod Llywodraeth Cymru wedi dweud yn gyson y bydd gwaith ond yn cael ei wneud pan fydd cyllidebau'n caniatáu, a hynny hyd yn oed wrth nodi bod y cynlluniau dan sylw yn y cam dylunio.

Serch hynny, mae'n amlwg bod pawb sy'n ymwneud â'r mater hwn yn cydnabod bod y lefelau sŵn ar y darn hwn o ffordd yr A40, a'r dystiolaeth ysgrifenedig sy'n bodoli o'r effaith y mae sŵn y ffordd yn ei chael ar drigolion lleol, yn cyfiawnhau gwaith lliniaru. Roedd gan y deisebydd, cynrychiolwyr etholedig a thrigolion lleol ddisgwyliad clir y byddai'r gwaith hwn yn cynnwys defnyddio deunyddiau sŵn isel naill ai yn lle arwyneb y gerbyttfordd neu fel haen dros yr arwyneb presennol. Roedd y disgwyliad hwn yn seiliedig ar ymrwymadau a wnaed yn y Cynllun gweithredu ynghylch sŵn i Gymru 2013-18, ac ar ohebiaeth a gafwyd gan Weinidogion bryd hynny.

Nid yw'r Pwyllgor wedi cael eglurhad pendant ynghylch pam y bu newid yn yr ymagwedd tuag at liniaru sŵn, sef y newid rhwng yr ymrwymadau a wnaed ar ddiwedd 2014 gan Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ar y pryd, a'r safbwynt a fynegir yn yr ohebiaeth a gafwyd ym mis Awst 2016 gan yr Ysgrifennydd Cabinet presennol. Rydym yn nodi honiad yr Ysgrifennydd Cabinet nad yw oes arwyneb y ffordd wedi dod i ben. Fodd bynnag, mae'n rhaid mai dyna oedd y sefyllfa hefyd pan gafodd y cynllun gweithredu ynghylch sŵn ei gynhyrchu yn 2013.

Ymddengys ei bod yn rhesymol dod i'r casgliad, felly, nad yw'r cyllidebau sydd ar gael wedi bod yn ddigonol i ganiatáu'r cam o flaenoriaethu'r cynllun i ailwynebu'r darn hwn o'r ffordd. O dan yr amgylchiadau hyn, nid yw'r cynllun i ddefnyddio rhwystrau sŵn fel ateb symlach a llai trafferthus yn y tymor byr yn afresymol. Yn anffodus, fodd bynnag, nid oes datrysiad eto wedi'i weithredu ar adeg ysgrifennu'r adroddiad hwn—adeg pan mae'r cynllun gweithredu ynghylch sŵn yn y broses o gael ei ddisodli (ac yn destun ail-flaenoriaethu, o bosibl). Rydym o'r farn bod y sefyllfa hon yn lleihau'r cyfiawnhad dros ddatrysiad tymor byr, ac yn codi cwestiynau ynghylch y buddion a fyddai'n deillio o'r dull gweithredu hwn.

Roedd yr ymgynghoriad cyhoeddus a gynhaliwyd yn ddiweddar ar y cynllun gweithredu drafft ar sŵn a seinwedd ar gyfer y cyfnod rhwng 2018 a 2023 yn gyfle pellach i'r sawl yr effeithir arnynt fynegi barn yn uniongyrchol i Lywodraeth Cymru.

Fodd bynnag, rydym yn cydnabod rhwystredigaeth y deisebwyr a'r trigolion lleol, sydd unwaith eto mewn sefyllfa lle maent yn gorfod ymateb i ymgynghoriad, a hynny er gwaetha'r ffaith eu bod wedi ymgrychu am dros 10 mlynedd ac er

gwaetha'r ffaith bod Llywodraeth Cymru wedi gwneud ymrwymïadau iddynt eisoës.

Argymhelliad 1. Rydym o'r farn bod yr achos wedi'i wneud o ran yr angen am waith lliniaru ar hyd y darn hwn o ffordd yr A40, sef y darn y mae'r ddeiseb yn cyfeirio ato. Dylai Llywodraeth Cymru weithredu mesurau i leihau effaith sŵn ar gymunedau lleol fel mater o flaenoriaeth. O gofio y bydd angen cynnal rhaglen ailwynebu lawn ar y ffordd hon yn fuan, credwn y dylid rhoi ystyriaeth ddifrifol i drefnu amserlen ar gyfer disodli'r arwyneb concriid presennol cyn gynted â phosibl.
