

Ffordd Osgoi Dinas Powys

Y Pwyllgor Deisebau | 4 Ebrill 2016
Petitions Committee | 4 April 2017

Papur briffio gan y Gwasanaeth Ymchwil:

Rhif y ddeiseb: P-05-738

Teitl y ddeiseb: Deiseb gyhoeddus o blaid Ffordd Osgoi Dinas Powys

Testun y ddeiseb: rydym ni, sydd wedi llofnodi isod, yn galw ar Gynulliad Cenedlaethol Cymru i annog Llywodraeth Cymru i ddarparu'r cyllid a'r cymorth angenrheidiol i adeiladu Ffordd Osgoi Dinas Powys.

Y cefndir

Mae Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am gynnal y [rhwydwaith traffyrdd a chefnffyrdd](#) yng Nghymru. Cyfrifoldeb yr awdurdod lleol (Cyngor Bro Morgannwg yn yr achos hwn) yw cynnal ffyrdd eraill, gan gynnwys yr A4055.

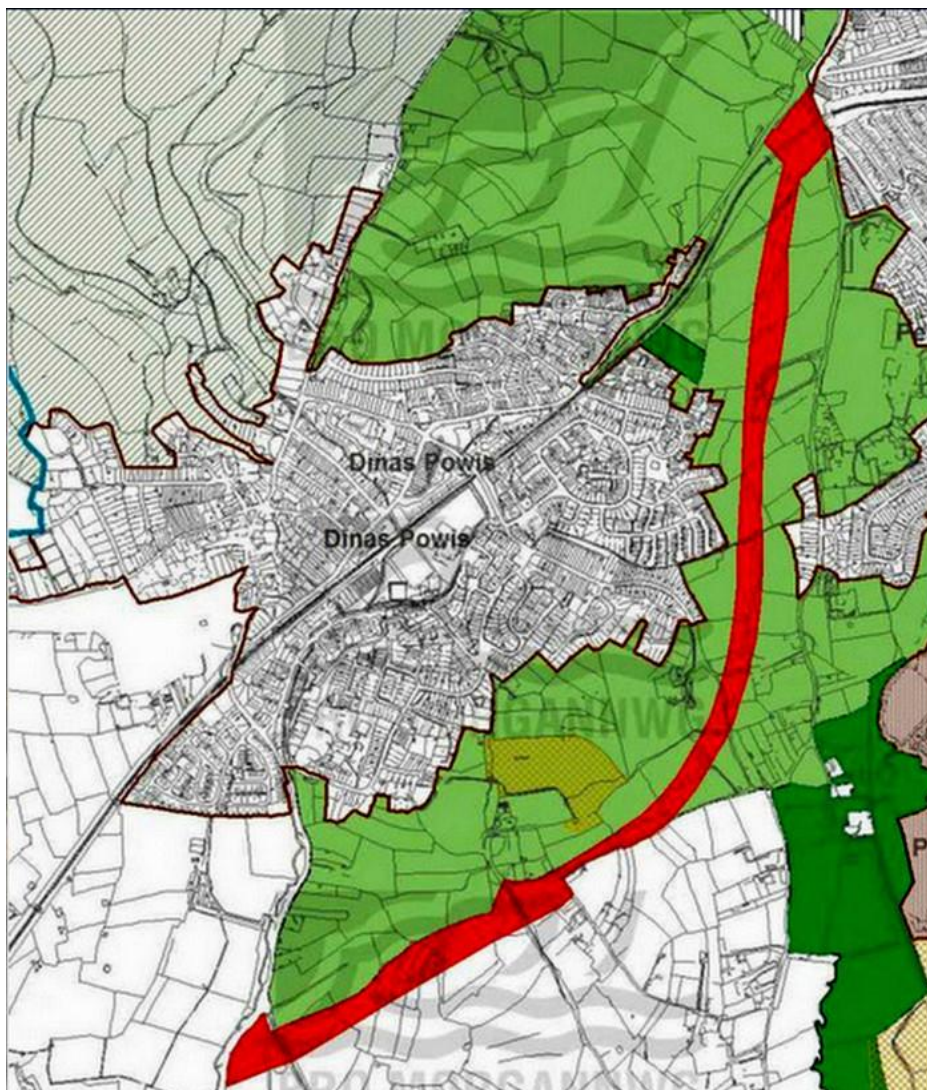
Yr A4055 yw'r brif ffordd sy'n cysylltu Caerdydd a'r Barri, ac mae'n mynd drwy bentref Dinas Powys. Bu [galw](#) ers blynnyddoedd lawer i adeiladu ffordd osgoi i leddfu tagfeydd traffig. Mae'r galw hwn wedi cryfhau eto dros y misoedd diwethaf ers i nifer o ddatblygiadau tai newydd mawr gael eu cymeradwyo yn yr ardal, fel y datblygiadau ar [Cog Road](#), sy'n debygol o arwain at gynnydd pellach yn nifer y ceir sy'n defnyddio'r ffordd. Ar ben hynny, mae cynlluniau ar gyfer [datblygiad tai ychwanegol](#) ar safle'r hen ysgol a byddai hwnnw'n ymwthio ar draws lwybr posibl y ffordd osgoi. Nid yw'r ffordd osgoi wedi'i chynnwys yn y Cynllun Datblygu Lleol (CDLI) nac yng [Nghynllun Cludiant Lleol](#) Bro Morgannwg. Mae'r rhesymwaith dros beidio â chynnwys y ffordd osgoi yn y CDLI wedi'i gynnwys yng [Nghynllun Seilwaith Drafft Bro Morgannwg](#) (Medi 2013):

The Sewta Highway Strategy Study (2008) identifies the A4055 through Dinas Powys as a key problem area of the regional road network as a consequence of the scale of traffic and associated congestion. Barry Waterfront to Cardiff Link Road (Dinas Powys By-Pass) was viewed as having dual benefits, helping to alleviate traffic congestion and improve road safety on the A4055 through Dinas Powys, while having the potential to improve access to the wider road network. Issues at the Cogan Spur and

Merrie Harrier Junctions, following from the proposed Dinas Powys bypass, would however be difficult to overcome.

The Regional Transport Plan (2010) states that the scheme offers positive outcomes and should be subject to further development and evaluation within the investment programme. Whilst the Council supports this scheme in principle, it is considered unlikely that it will come to fruition during the Plan period, given the current economic climate and the Welsh Government's preference to make better use of the existing transport system through the enhancement of public transport routes and provision of new facilities for walking, cycling and rail. Accordingly, the proposed link road / by-pass is not included within the LDP.

Mae llwybr arfaethedig i'w weld ar [wefan ymgyrch Ffordd Osgoi Dinas Powys](#) (mae'r llwybr arfaethedig wedi'i liwio'n coch):



Ysgrifennodd Aelod Cynulliad Canol De Cymru, Andrew RT Davies, at Arweinydd Cyngor Bro Morgannwg ym mis Mai 2016 ynghylch y problemau traffig yn Ninas Powys, gan ddweud ei

fod yn credu y gallai ffordd osgoi liniaru'r problemau. [Ymatebodd](#) y Cynghorydd Peter King, yr Aelod Cabinet dros y Gwasanaethau Adeiladu, Priffyrdd a Chludiant gan nodi:

I can advise you that the Council is of the view that while the provision of a by-pass would partially address through traffic issues within Dinas Powys, it would not address the primary issues which cause the congestion i.e. the constraints imposed by the Merrie Harrier and Barons Court junctions, and would merely transpose the issue to another location. Therefore, the provision of a by-pass scheme is not considered to be required. Furthermore, the area lies outside any designated residential settlement boundary in open countryside where development proposals would be resisted.

Pwysleisiodd fod angen hyrwyddo dulliau eraill o deithio, gan ddweud:

In line with national, regional and local transport policies, the Council is seeking to promote sustainable transport options and is actively promoting walking and cycling schemes between Barry and Cardiff via Dinas Powys and via Sully and Penarth, and bus priority measures along the same corridors. The Council is also requesting that Welsh Government seek a double frequency on the Vale of Glamorgan Railway Line to maximise rail use from Rhoose and the more rural settlements to discourage driving on the main corridors.

Ym mis Rhagfyr 2016, cynhaliwyd [cyfarfod](#) rhwng swyddogion Cyngor Bro Morgannwg a swyddogion Llywodraeth Cymru i drafod y problemau trafndiaeth sy'n effeithio ar Ddinas Powys. Rhyddhawyd datganiad ar y cyd yn dilyn y trafodaethau hynny:

Transport officials from the Council and Welsh Government met on Monday 12 December 2016 to discuss the Dinas Powys transport network.

Council officers explained that they would like to undertake an investigation to establish the transport issues and opportunities at Dinas Powys and Welsh Government officials agreed to consider putting forward a funding request for their Cabinet Secretary's approval.

This study will build upon the policies and proposals set out in the Council's emerging Local Development Plan. The timescale and precise funding amount for this Study has yet to be agreed

Cynhaliodd Cyngor Bro Morgannwg [gyfarfod cyhoeddus](#) ar 13 Mawrth 2017 yn Ninas Powys. Nod y sesiwn oedd archwilio'r problemau traffig ehangach ac ystyried atebion posibl, gan gynnwys y posibilrwydd o adeiladu ffordd osgoi.

Y camau y mae Llywodraeth Cymru wedi'u cymryd

Nid oes unrhyw gyfyngiadau cyfreithiol i atal Llywodraeth Cymru rhag darparu cyllid ar gyfer cynlluniau priffyrdd y mae awdurdodau lleol yn gyfrifol amdanynt. Yn y gorffennol, mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi cymorth ariannol i awdurdodau lleol roi prosiectau trafndiaeth mawr ar waith. Fodd bynnag, yn ystod y blynyddoedd diwethaf, bu newidiadau yn y modd y mae Llywodraeth Cymru yn ariannu cynlluniau o'r fath, a ffrydiau ariannu ar gyfer prosiectau

llai sydd ar gael yn awr. Felly, nid oes gan Lywodraeth Cymru unrhyw broses ffurfiol i awdurdodau lleol wneud cais am grant i roi prosiectau ffyrdd mawr ar waith.

Rhwng 2001 a 2010, roedd gan Lywodraeth Cymru Raglen Grant Trafnidiaeth a oedd yn darparu cyllid i awdurdodau lleol ymgymryd â phrosiectau seilwaith trafndiaeth mawr. Cyhoeddodd Archwilydd Cyffredinol Cymru ei adroddiad, [Prosiectau Trafnidiaeth Mawr](#), yn 2011 a oedd yn disgrifio'r rhaglen grantiau ac yn ystyried gwerth am arian y cynlluniau a roddwyd ar waith.

Mae'r adroddiad yn disgrifio'r grant, a ddyrannodd £829,000,000 at ei gilydd ar gyfer amrywiaeth o brosiectau, gan gynnwys:

- Ffordd Liniaru Porth – Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf. Cost: £102 miliwn
Ar y pryd, hwn oed y prosiect trafndiaeth mwyaf i unrhyw awdurdod lleol yn y DU ei reoli;
- Ffordd Ddosbarthu Ymylol Port Talbot – Cyngor Sir Castell–nedd Port Talbot. Cost: £102m; a
- Ffordd Osgoi Pentre'r Eglwys – Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf. Cost: £88 miliwn

Mae'r adroddiad hefyd yn disgrifio sut y newidiodd y dull o ariannu prosiectau rhwng 2009 a 2010 wrth i Lywodraeth Cymru gyfyngu ar geisiadau am grantiau ar gyfer prosiectau mawr, ac eithrio'r prosiectau a oedd eisoes wedi'u cymeradwyo. Dechreuodd ddefnyddio ffrydiau ariannu eraill a grëwyd i hybu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Disodlwyd y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol gan Gynlluniau Trafnidiaeth Lleol ar ôl diddymu'r Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol.

Mae [Cronfa trafndiaeth leol](#) Llywodraeth Cymru yn rhoi arian i awdurdodau lleol ddatblygu prosiectau trafndiaeth rhanbarthol llai. Er mwyn bod yn gymwys i gael arian gan y gronfa, rhaid i brosiectau:

- Hybu blaenoriaethau economaidd Llywodraeth Cymru ar gyfer swyddi a thwf;
- Darparu mynediad diogel a fforddiadwy i safleoedd cyflogaeth;
- Darparu trafndiaeth ddiogel, sy'n hawdd ei defnyddio, i gyfleusterau a gwasanaethau allweddol;
- Cysylltu cymunedau;
- Hybu dulliau iachach a mwy cynaliadwy o deithio;
- Hyrwyddo *Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013* ; ac
- Ystyried dulliau o ddiogelu grwpiau sy'n agored i niwed.

Mae grantiau ar gael bob blwyddyn ac, yn 2016–17, bydd Llywodraeth Cymru yn dosbarthu grantiau gwerth £17.6 miliwn o'r Gronfa i 38 o gynlluniau mewn 22 o awdurdodau lleol. Yn ôl [Canllawiau ar ddyrannu'r Gronfa Drafnidiaeth Leol](#) (PDF 226KB) ar gyfer 2017–18 "£1.5

miliwn yw yr uchafswm ar gyfer y dyraniad fesul cynllun o'r Gronfa Drafnidiaeth Leol". Cyhoeddwyd [rhestr o'r cynlluniau a gaiff eu hariannu yn 2017-18](#) ar 22 Mawrth 2017.

Yn ei lythyr at Gadeirydd y Pwyllgor, ailadroddodd Ysgrifennydd y Cabinet farn yr awdurdod lleol na fyddai ffordd osgoi'n datrys y problemau sylfaenol sy'n achosi tagfeydd, a dywedodd y byddai'r astudiaeth (roedd y cyfarfod cyhoeddus yn rhan ohoni) yn dod i ben ym mis Ebrill.

Y camau y mae Cynulliad Cenedlaethol Cymru wedi'u cymryd

Mae materion yn ymwneud â ffordd osgoi Dinas Powys wedi codi sawl gwaith yn y Cyfarfod Llawn ac mewn cwestiynau ysgrifenedig. Mewn ymateb i [gwestiwn](#) gan Andrew RT Davies ym mis Mai 2016 ynghylch y cynigion y byddai Llywodraeth Cymru yn eu cyflwyno i alluogi'r trigolion i deimlo'n hyderus y byddai Llywodraeth Cymru yn cefnogi cais am arian i adeiladu ffordd osgoi, dywedodd y Prif Weinidog:

Rwy'n gyfarwydd â'r darn hwn o ffordd, wrth gwrs, ac mae'n ddarn o ffordd prysur. Mater i Gyngor Bro Morgannwg ei ystyried yw hwn. Ni fyddai'n gefnffordd; byddai'n ffordd sy'n cael ei rhedeg gan yr awdurdod lleol, ond, wrth gwrs, byddem yn hapus i archwilio unrhyw gynigion yr hoffent eu cyflwyno.

Hefyd, gofynnwyd [cwestiwn ysgrifenedig](#) ym Mehefin 2016:

Andrew RT Davies (Canol De Cymru): A wnaiff y Gweinidog gadarnhau pryd oedd y tro olaf y trafododd adran cludiant/priffyrdd Llywodraeth Cymru ffordd osgoi Dinas Powys gyda Chyngor Bro Morgannwg a pha statws, os o gwbl, y bydd y cynllun hwn yn ei gael mewn prosiectau cyfalaf Llywodraeth Cymru yn y dyfodol? (WAQ70280)

Ken Skates: Local authority highway schemes are a matter for the relevant local authority. We understand the local authority does not propose to take forward the scheme at this point.

Ym mis Hydref 2016, codwyd y mater eto yn y Cyfarfod Llawn. Mewn ymateb i [gwestiwn](#) gan Andrew RT Davies ym mis Hydref 2016, pan ofynnodd i Ysgrifennydd y Cabinet a oedd yn gyfarwydd â phroblemau traffig Dinas Powys a'r cynigion a gyflwynwyd, dywedodd hwnnw:

Yes, I am aware of the problem in this particular area, and I've asked officials to liaise more closely with the local authority in an attempt to identify a solution that can be fully funded. We do have a very ambitious programme of infrastructure upgrades across Wales, but I do recognise that Dinas Powys is a unique issue that needs to be resolved. If there's any part that I can play in facilitating a solution, I will happily do so.

Wrth [ymateb i gwestiwn ysgrifenedig arall](#), cyfeiriodd Ysgrifennydd y Cabinet at y cyfarfod rhwng Llywodraeth Cymru a Chyngor Bro Morgannwg ym mis Rhagfyr 2016, gan ddweud:

Although the Dinas Powys by-pass is not included in the emerging Local Development Plan, the local authority has advised that they will give further consideration to the issues involved.

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