

Polisi Cynllunio Cymru
Nodyn Cyngor Technegol
18: Trafnidiaeth



Llywodraeth Cynulliad Cymru
Welsh Assembly Government



Mawrth 2007

Mae'r ddogfen hon yn un mewn cyfres o Nodiadau Cyngor Technegol (Cymru) (TANs) sy'n cydategu "Polisi Cynllunio Cymru".

Mae rhagor o wybodaeth ar gael oddi wrth yr Adran Gynllunio, Cynulliad Cenedlaethol Cymru, Parc Cathays, Caerdydd, CF10 3NQ, am Planning.Division@Wales.gsi.gov.uk, neu drwy ffonio (029) 20 823585.

Mae copïau ychwanegol o'r adroddiad hwn ar gael yn rhad ac am ddim oddi wrth:

Y Canolfan y Cyhoeddiadau
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Lanfa
Caerdydd
Ffôn: **029 2089 8688**
E-bost: **Assembly-publications@wales.gsi.gov.uk**

Gwnaed y llun ar y clawr o ddata Landsat
(is-goch lliw gwel adwy/bron yn weladwy)
ac fe'i cafwyd gan Infoterraglobal.com.

CYNNWYS

Tudalen

Rhestr o Fyrfoddau

1. Cyflwyniad	1
2. Integreiddio rhwng Cynllunio Defnydd Tir a Thrafnidiaeth	2
Cynlluniau Datblygu a Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol	4
Rheoli'r galw	6
Ansawdd aer lleol	6
Lleihau traffig ffyrdd	7
3. Lleoli Datblygiadau	8
Hygyrchedd	8
Defnydd sy'n creu nifer fawr o deithiau	8
- Datblygiadau tai hygyrch	
- Defnydd arall sy'n creu nifer fawr o deithiau	
Ardaloedd gwledig	11
- Lleoedd parcio gwledig	
- Agosrwydd at ardaloedd trefol	
- Arallgyfeirio ar ffermydd	
- Twristiaeth	
4. Parcio	14
Fframweithiau Parcio Rhanbarthol a Strategaethau Parcio Lleol	14
Uchafswm safonau parcio	15
Canol trefi	16
Taliadau parcio	16
Gweithredu strategaeth barcio o fewn datblygiadau newydd	17
Lleoedd parcio preswyl	18
5. Cynllunio Datblygiadau	19
Symudedd cynhwysol a mynediad i bobl anabl	19
Cynllunio strydoedd	20
Rheoli traffig	23
6. Cerdded a Seiclo	24
Cerdded	24
Seiclo	25

Tudalen

7. Trafnidiaeth Gyhoeddus	26
Cyfnewid dulliau teithio	27
Parcio a theithio	27
8. Cynllunio ar gyfer Seilwaith Trafnidiaeth	29
Ffyrdd	29
Prosiectau seilwaith trafndiaeth mawr	30
Cludiant	31
Rheilffyrdd	32
Llongau	33
Dyfrffyrdd mewndirol	33
Hedfan	34
Diogelu tir a maldod cynllunio	35
9. Asesu Effeithiau a Rheoli Gweithredu	36
Asesiadau trafndiaeth	36
Asesiadau Amgylcheddol	37
Lliniaru effeithiau amgylcheddol	38
Cynlluniau teithio	38
Mynediad i ffyrdd	39
Amodau cynllunio	40
Rhwymedigaethau cynllunio	41
10. Dileadau	42
Atodiadau:	
Atodiad A: Hygyrchedd	43
Atodiad B: Safonau Gweledd	44
Atodiad C: Diffiniadau o Lwybrau Priffyrdd	47
Atodiad D: Asesiadau Trafnidiaeth	49
Atodiad E: Gweithdrefnau ar gyfer Ceisiadau Cynllunio	55
Atodiad F: Amodau sy'n ei Gwneud yn Ofynnol i wneud Gwaith ar y Briffordd	58

Rhestr o Fyrfoddau

AAS	Arfarniad amgylcheddol strategol
AC	Arfarniad cynaliadwyedd
AEA	Asesiad effaith amgylcheddol
CCA	Canllawiau cynllunio atodol
CGC	Cynllun Gofodol Cymru
CTLI	Cynllun Trafnidiaeth Lleol
CTRh	Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol
DMRB	Llawlyfr Cynllunio ar gyfer Ffyrdd a Phontydd
MfS	Llawlyfr ar gyfer Strydoedd
MIPPS	Datganiad Polisi Cynllunio Interim y Gweinidog
PCC	Polisi Cynllunio Cymru
SGT	Strategaeth gweithredu trafndiaeth
TAN	Nodyn Cyngor Technegol

Please note that the English language web version published on 29 March 2007 contained incorrect paragraph numbers from paragraph 9.8 to end of section 9. This error has now been corrected with paragraphs 9.10 to 9.26 renumbered to become 9.9 to 9.24.

1. Cyflwyniad

1.1 Dylid darllen y Nodyn Cyngor Technegol hwn (TAN) ar y cyd â Pholisi Cynllunio Cymru (2002) sy'n nodi polisiâu cynllunio defnydd tir Llywodraeth Cynulliad Cymru (Llywodraeth y Cynulliad). Dylai awdurdodau cynllunio lleol ystyried Polisi Cynllunio Cymru (PCC), Datganiadau Polisi Cynllunio Interim y Gweinidog (MIPPS), Cynlluniau Datblygu Lleol Cymru, Nodiadau Cyngor Technegol, a chylchlythyrau wrth baratoi cynlluniau datblygu¹. Gallant fod yn berthnasol i benderfyniadau ar geisiadau cynllunio unigol ac fe'u hystyrir gan Lywodraeth y Cynulliad ac Arolygwyr Cynllunio pan fyddant yn berthnasol wrth benderfynu ar geisiadau ac apeliadau cynllunio a elwir i mewn.

1.2 Mae'r dogfennau a restrir yn y golofn Cyfeiriadau ar yr ochr yn darparu gwybodaeth, y dylid ei darllen ar y cyd â'r TAN.

1 Cyflwynodd Deddf Cynllunio a Phrynu Gorfodol 2004 Rhan 6 system newydd o Gynlluniau Datblygu Lleol.

2. Integreiddio rhwng Cynllunio Defnydd Tir a Thrafnidiaeth

2.1 Mae system drafnidiaeth effeithlon a chynaliadwy yn angenrheidiol ar gyfer cymdeithas fodern, ffyniannus a chynhwysol. Fodd bynnag, gall trafndiaeth, yn arbennig traffig ffyrdd, gael effeithiau negyddol ar iechyd dynol a'r amgylchedd. Mae twf traffig yn cynyddu llygredd aer lleol, gollyngiadau nwyon tŷ gwydr gan gyfrannu at gynhesu byd-eang a newid hinsawdd ac, mewn rhai ardaloedd, tagfeydd, a all effeithio ar gystadleugarwch economaidd.

2.2 Wrth ymateb i heriau o'r fath, mae Llywodraeth y Cynulliad yn mabwysiadu dull cynaliadwy o ddatblygu fel y fframwaith cyffredin lle y datblygir strategaethau a pholisïau. Mae PCC a Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn ceisio sicrhau y darperir seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth, sy'n gwella hygyrchedd, adeiladu economi gryfach, gwella diogelwch ar y ffordd a meithrin cymunedau mwy cynaliadwy². Mae hyn yn cynnwys:

- integreiddio trafndiaeth a chynllunio defnydd tir;
- integreiddio rhwng gwahanol fathau o drafnidiaeth;
- integreiddio polisi trafndiaeth â pholisïau ar gyfer yr amgylchedd, addysg, cyfiawnder cymdeithasol, iechyd, datblygu economaidd a chreu cyfoeth.

2.3 Mae gan y broses o integreiddio cynllunio defnydd tir a datblygu seilwaith trafndiaeth rôl allweddol i'w chwarae wrth fynd i'r afael ag agweddau amgylcheddol datblygu cynaliadwy, yn arbennig newid hinsawdd a'r canlyniadau a nodir yn Strategaeth Amgylchedd Llywodraeth y Cynulliad³. Gall integreiddio helpu Llywodraeth y Cynulliad i gyflawni'r canlyniadau amgylcheddol hyn, ynghyd â'i hamcanion polisi datblygu cynaliadwy ehangach trwy:

- hyrwyddo patrymau anheddu sy'n effeithlon o ran adnoddau a theithio;
- sicrhau y lleolir datblygiadau newydd lle y mae mynediad da, neu lle y bydd mynediad da, ar drafnidiaeth gyhoeddus, ar droed ac ar feic gan leihau hyd yr eithaf ar yr angen i deithio a meithrin cynhwysiant cymdeithasol;
- rheoli darpariaeth parcio;
- sicrhau bod datblygiadau newydd a newidiadau mawr i ddatblygiadau sy'n bodoli eisoes yn cynnwys darpariaeth briodol ar gyfer cerddwyr (gan gynnwys y rhai â gofynion mynediad a symudedd arbennig),

2 'Strategaeth Drafnidiaeth Cymru Ddrafft: Cysylltu Cymru', Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2006.

3 'Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer Cymru', Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2006.

seiclo, trafnidiaeth gyhoeddus, a rheoli traffig a pharcio/gwasanaethu;

- annog datblygiadau i gael eu lleoli gerllaw defnyddiau cysylltiedig eraill er mwyn annog teithiau amlbwrpas;
- hyrwyddo seiclo a cherdded;
- cefnogi'r bwriad o ddarparu trafnidiaeth gyhoeddus gynhwysol o safon uchel;
- cefnogi'r bwriad o ddarparu rhwydwaith cludo nwyddau dibynadwy ac effeithlon;
- hyrwyddo'r syniad o leoli warysau a datblygiadau gweithgynhyrchu i hwyluso'r defnydd o drafnidiaeth rheilffordd a thrafnidiaeth forol at ddibenion cludo nwyddau;
- annog gwaith cynllunio strydoedd o safon uchel sy'n darparu parth cyhoeddus diogel ac ymdeimlad pendant o le;
- sicrhau bod seilwaith trafnidiaeth neu welliannau i'r gwasanaethau sydd eu hangen i wasanaethu datblygiadau newydd yn caniatáu i rwydweithiau trafnidiaeth sy'n bodoli eisoes barhau i gyflawni eu swyddogaethau dynodedig.

2.4 Mae'r cydberthnasau rhwng cynllunio defnydd tir a thrafnidiaeth yn gymhleth ac yn amrywiol. Mae'r broses o ddatblygu tir yn dibynnu, yn rhannol, ar sicrhau bod seilwaith trafnidiaeth a gwasanaethau yn gweithredu'n effeithlon. Trwy ddylanwadu ar leoliad, graddfa, dwysedd a chymysgedd defnydd tir a datblygiadau newydd, gall gwaith cynllunio defnydd tir helpu i leihau'r angen i deithio a hyd teithiau, tra'n ei gwneud yn haws i bobl gerdded, seiclo neu ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus.

2.5 Er mwyn sicrhau patrwm datblygu mwy cynaliadwy mae angen deall y rhyngweithio a'r cysylltiadau rhwng defnydd tir a thrafnidiaeth a llunio strategaethau, amcanion a pholisïau integredig yn genedlaethol, rhanbarthol a lleol. Yn rhanbarthol, gwelir gwaith cydweithredol gan awdurdodau lleol mewn gwaith ardal ar gyfer Cynllun Gofodol Cymru (CGC) a thrwy Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol (CTRh). Yn lleol, mae hyn yn golygu sicrhau bod strategaethau, amcanion a pholisïau mewn strategaethau cymunedol, cynlluniau datblygu, strategaethau iechyd, gofal cymdeithasol a lles a strategaethau a chynlluniau perthnasol eraill yn gyson, yn gydategol ac yn integredig.

- 4 Gweler y diwygiadau a wnaed i Ddeddf Trafnidiaeth 2000 gan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 (pen. 5); gweler hefyd Gorchymyn Cynllunio Trafnidiaeth Rhanbarthol (Cymru) 2006 (O.S.2006/2993)
- 5 'Canllawiau ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol', Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2007

Cynlluniau Datblygu a Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol

2.6 Bwriedir i gynlluniau trafndiaeth rhanbarthol ddisodli Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol (CTLL) yn ystod 2008⁴. Mae'r newid yn adlewyrchu'r ffaith bod angen cynllunio gwelliannau trafndiaeth yn rhanbarthol gan gydnabod bod llawer o faterion trafndiaeth ledled Cymru yn codi materion trawsffiniol ar gyfer Awdurdodau Lleol. Bwriedir i Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol fynd i'r afael â'r materion trawsffiniol hyn a darparu fframwaith polisi lleol ar gyfer trafndiaeth sy'n cyflawni strategaeth trafndiaeth integredig Llywodraeth y Cynulliad. Bydd pob un o'r pedwar consortiwm trafndiaeth rhanbarthol yn gyfrifol am lunio cynllun, gan roi sylw i ganllawiau a gyhoeddir gan Lywodraeth y Cynulliad⁵.

2.7 Bydd prosiectau ardal CGC yn nodi gofynion trafndiaeth strategol y bydd angen eu hadlewyrchu mewn cynlluniau datblygu a Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol, tra bydd Strategaethau Cymunedol hefyd yn nodi gweledigaethau a blaenoriaethau lleol ar gyfer trafndiaeth. Mae'r cysylltiad rhwng defnydd tir a thrafnidiaeth yn golygu y bydd cryn dipyn o ryngweithio rhwng cynlluniau datblygu a Chynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae gan lawer o gynlluniau trafndiaeth a hyrwyddir mewn Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol oblygiadau uniongyrchol ar gyfer defnydd tir ond maent hefyd yn cael effeithiau anuniongyrchol ar ddefnydd tir, megis ehangu dalgylchoedd marchnadoedd neu ddylanwadu ar batrymau teithio i'r gwaith sy'n arwain at bwysau o ran defnydd tir. Bydd cynlluniau datblygu yn eu tro yn dylanwadu ar strategaeth Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol trwy ofynion am seilwaith i alluogi datblygiadau newydd neu ddarparu ar eu cyfer.

2.8 Mae tair ffynhonnell bosibl o gynllun trafndiaeth a fydd yn dylanwadu ar y modd y'u hintegreiddir i gynlluniau datblygu (gweler hefyd yr adran 8 ar Seilwaith Trafnidiaeth.

Blaenoriaethau Cenedlaethol

Bydd Strategaeth Trafnidiaeth Cymru a Chynllun Gofodol Cymru yn creu dau fath o gynllun: cynlluniau o bwys cenedlaethol, megis gwelliannau i'r rhwydwaith cefnffyrdd a'r rhai o bwys rhanbarthol a ddatblygir trwy waith ardal CGC. Mae gan gynlluniau datblygu rôl i'w chwarae o ran diogelu tir sydd ei angen i weithredu cynlluniau o bwys cenedlaethol ac o ran datblygu polisiâu hefyd er mwyn manteisio i'r eithaf ar y cyfryw gynlluniau tra'n addasu i unrhyw newidiadau mewn defnydd tir a all ddeillio o hynny. Disgrifir cynlluniau rhanbarthol a ddatblygir trwy Gynllun

Gofodol Cymru yn fanylach mewn Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol ac unwaith eto mae gan gynlluniau datblygu rôl diogelu a hyrwyddo i sicrhau y datblygir y cyfryw gynlluniau ac y manteisir i'r eithaf arnynt er budd yr ardal leol. Mae angen nodi'r ddau fath o gynllun mewn cynlluniau datblygu, gan ddarparu gwybodaeth amseru a chyllido fel cefndir a gweithredu polisi diogelu os oes angen. Nid oes angen cyfiawnhad manwl.

Cynlluniau Datblygu Lleol

Gallai'r cynllun datblygu ei gwneud yn ofynnol i gynlluniau trafndiaeth hyrwyddo gweithredu strategaeth y cynllun a galluogi datblygiadau. Dylai'r cyfryw gynigion gael eu cwmpasu gan un neu ragor o bolisiau, wedi'u hategu gan sylfaen dystiolaeth, gan gynnwys y graddau y mae'r cynllun yn ddibynnol ar y cynigion a'r risgiau sydd ynghlwm wrth ei weithredu. Dylai'r dystiolaeth nodi'r ffynhonnell gyllido a phan fo'n ofynnol i ddatblygwyr ddarparu cyllid dylid nodi hynny'n glir yn y cynllun. Pan fydd angen caniatâd cynllunio ar gyfer cynllun ffordd, trwy ei gynnwys yn y cynllun datblygu fel arfer dylai fod modd ystyried a oes angen y ffordd ac aliniad y ffordd honno. Wrth nodi polisi ar gyfer mân welliannau, gall awdurdodau ymdrin yn briodol ag ystyriaethau cynllunio manwl neu faterion yn ymwneud â rhaglenni trwy ganllawiau cynllunio atodol (CCA), sy'n gysylltiedig â chynllun a fabwysiadwyd.

Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol

Gall cynllun trafndiaeth hefyd ddeillio o Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol neu weithgarwch cynllunio trafndiaeth lleol, sy'n ymdrin â materion rhwydwaith, megis hygyrchedd, capasiti effeithiau amgylcheddol a chymdeithasol. Dylai cynlluniau datblygu gynnwys un neu ragor o bolisiau sy'n nodi'r fframwaith ar gyfer penderfynu ar geisiadau cynllunio ar gyfer cynigion trafndiaeth. Gellir defnyddio croesgyfeiriadau i ddarparu cefndir neu gyfiawnhad, er y dylai awdurdodau cynllunio gadw natur ddeinamig Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol mewn cof er mwyn sicrhau bod y cysylltiadau bob amser yn gyfoes.

2.9 Dylai polisiau a chynigion mewn cynlluniau datblygu ymdrin â datblygu'r rhwydwaith trafndiaeth a gwasanaethau cysylltiedig yn gyffredinol, gan gynnwys trafndiaeth gyhoeddus, cyfleusterau cyfnewid megis parcio a theithio, cyfleusterau cludo nwyddau aml-foddol, depos rheilffordd, ffyrdd, llwybrau seiclo, llwybrau cerddwyr, dyfrffyrdd mewndirol, porthladdoedd a meysydd awyr (gan gynnwys parthau diogelu).⁶⁷

6 Cylchlythyr 01/2003, Diogelu Meysydd Glanio, Safleoedd Technegol ac Ardaloedd Storio Ffrwydrion Milwrol: Cyfarwyddyd Cynllunio Gwlad a Thref (Meysydd Glanio, Safleoedd Technegol ac Ardaloedd Storio Ffrwydrau Milwrol) 2002.

7 'Canllaw Ategol i Bolisi Cynllunio Cymru', Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2006.

2.10 Mae'n bwysig bod awdurdodau cynllunio, gan gynnwys Awdurdodau Parc Cenedlaethol, yn cymryd rhan lawn yn y gwaith o ddatblygu Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'u hadolygu'n barhaus ac yn cynnal deialog adeiladol gyda grwpiau trafndiaeth rhanbarthol i sicrhau bod syniadau a barn leol o bersbectif cynllunio defnydd tir yn llywio'r strategaeth drafndiaeth. Dylai grwpiau trafndiaeth rhanbarthol yn eu tro gyfrannu at lunio cynlluniau datblygu, er enghraifft o ran y strategaeth ffafriedig, ystyriaethau hygyrchedd a pholisi parcio. Bydd angen i awdurdodau lleol sefydlu trefniadau gweithio mewnol effeithlon rhwng gweithwyr proffesiynol ym meysydd defnydd tir a chynllunio trafndiaeth i sicrhau ymagwedd integredig yn lleol. Dylai pob parti anelu'n gyffredinol at sicrhau cysondeb rhwng amcanion a pholisïau Cynlluniau Trafnidiaeth Lleol a chynlluniau datblygu.

Rheoli'r galw

2.11 Mae Deddf Trafnidiaeth 2000 yn cynnwys pwerau sy'n caniatáu i awdurdodau lleol fynd i'r afael â llygredd a thagfeydd yn eu hardaloedd. Dau o'r mesurau pwysicaf yw codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd ac ardoll am barcio yn y gweithle ac ymdrinnir â'r rhain fel arfer mewn Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol. Bydd angen ystyried yn ofalus mewn cynlluniau datblygu y pwysau posibl i wasgaru datblygiadau i ffwrdd o ardaloedd lle y codir taliadau.⁸ Ymdrinnir â phwerau rheoli traffig ym Mharagraffau 5.14 i 5.17, tra ceir cyngor ar asesu effaith datblygiadau ym Mharagraffau 9.1 i 9.7 ac Atodiad D.

Ansawdd aer lleol

2.12 Mae aer glân yn un o elfennau hanfodol ansawdd bywyd da. Mae gollyngiadau trafndiaeth yn cyfrannu gryn dipyn at newid hinsawdd ac ansawdd aer lleol gwael. Mae Deddf yr Amgylchedd 1995 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol adolygu ac asesu ansawdd aer yn eu hardaloedd i nodi a yw'r amcanion ansawdd aer a nodir yn Strategaeth Ansawdd Aer Cymru, Lloegr, yr Alban a Gogledd Iwerddon a Rheoliadau Ansawdd Aer (Cymru) 2000 yn debygol o gael eu cyflawni.⁹ Pan geir bod amcanion ansawdd aer yn annhebygol o gael eu cyflawni, mae'n rhaid i'r awdurdod lleol ddatgan ardal rheoli ansawdd aer a datblygu a gweithredu cynllun gweithredu i weithio tuag at gyflawni'r amcanion hyn. Wrth lunio cynlluniau datblygu ac ystyried ceisiadau cynllunio, dylai awdurdodau cynllunio ystyried amcanion ansawdd aer statudol, ynghyd â chanlyniadau adolygiadau ac asesiadau ansawdd aer ac unrhyw Gynlluniau Gweithredu Ardaloedd Ansawdd Aer a all fod wedi'u llunio.^{10 11 12}

8 Rhydd Adrannau 168 a 183 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 bwerau i'r Cynulliad i greu rheoliadau mewn perthynas â chynlluniau codi tâl a thrwyddedau. Ni chreuwyd rheoliadau o'r fath hyd yma.

9 Rheoliadau Ansawdd Aer (Cymru) 2000 (O.S. 2000/1940)

10 Deddf yr Amgylchedd, 1995, Adran IV Ansawdd Aer

11 'The Air Quality Strategy for England, Scotland, Wales and Northern Ireland'

12 'Ansawdd Aer a Chynllunio Defnydd Tir' LAQM. G4(00), DETR/CCC 2000

Lleihau traffig ffyrdd

2.13 Mae Deddf Traffig Ffyrdd 1997 (Deddf 1997) yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol adolygu lefelau cyfredol o draffig ar ffyrdd lleol, darogan y cynnydd disgwylidig mewn lefelau traffig a nodi unrhyw dargedau ar gyfer lleihau lefelau traffig ffyrdd neu'r cynnydd mewn lefelau traffig ffyrdd. Cynhwyswyd Adroddiadau Awdurdodau Lleol o dan Ddeddf 1997 yn y cylch cyntaf o Gynlluniau Trafnidiaeth Lleol a luniwyd yn 2000. Dylai cynlluniau datblygu ddarparu fframwaith polisi defnydd tir clir ar gyfer cyflawni targedau awdurdodau lleol ar gyfer lleihau traffig ffyrdd, pan fyddant wedi'u gosod ac asesu goblygiadau trafndiaeth ceisiadau cynllunio^{13 14}.

13 Deddf Lleihau Traffig Ffyrdd, 1997

14 Deddf Lleihau Traffig Ffyrdd (Targedau Cenedlaethol) 1998

3. Lleoli Datblygiadau

3.1 Gall y system cynllunio defnydd tir effeithio ar batrymau teithio, trwy lywio penderfyniadau ynghylch lleoliad, graddfa, dwysedd a chymysgedd datblygiadau newydd, a rheoli newid defnydd tir. Fel hyn, mae trafniadaeth a defnydd tir yn rhyngweithio a gallant effeithio ar ollyngiadau nwyon tŷ gwydr, iechyd y boblogaeth leol, cynhwysiant cymdeithasol a chostau tagfeydd. Mae newidiadau mewn patrymau teithio a sicrhau trwy newid defnydd tir yn y dyfodol yn debygol o fod yn gynyddrannol, ond yn y tymor canolig i hir gallent leihau'r angen i deithio gryn dipyn a sicrhau y gwneir defnydd effeithiol o opsiynau trafniadaeth gyhoeddus, cerdded a seiclo. Dylai awdurdodau cynllunio sicrhau bod eu strategaeth cynllun datblygu yn cyd-fynd â'r nod o leihau'r angen i deithio ac yn darparu mwy o ddewis o ran dulliau teithio heblaw'r car preifat.

Hygyrchedd

3.2 Wrth benderfynu ar batrwm datblygu priodol, dylai awdurdodau cynllunio lleol geisio cynyddu hyd yr eithaf ar hygyrchedd cymharol yn hytrach na sicrhau y gall pawb deithio i bob man (symudedd). Hygyrchedd yw'r gallu cymharol i fanteisio ar wasanaethau, marchnadoedd neu gyfleusterau. Mae'n bwysig canolbwyntio ar hygyrchedd wrth fynd i'r afael â chynhwysiant cymdeithasol ac er mwyn sicrhau bod cymaint o ddewis â phosibl o ran gwasanaethau, cyflogaeth a chyfleoedd hamdden, gan gofio yn y mwyafrif o achosion fod trafniadaeth yn fodd i gyflawni diben. Mae hygyrchedd cymharol yn debygol o fod yn rhan o broses yr Arfarniad Cynaliadwyedd/Asesiad Amgylcheddol Strategol a gymhwysir at Gynlluniau Datblygu Lleol¹⁵. Gall fod yn ddefnyddiol fel un o'r nifer fawr o ystyriaethau sy'n berthnasol i'r broses rheoli datblygu i gynorthwyo i ddangos cynaliadwyedd. Pan asesir bod gan gynnig datblygu hygyrchedd cymharol wael gall hyn fod yn sail ddigonol i wrthod rhoi caniatâd cynllunio pan na fydd hyn yn hyrwyddo amcanion cynaliadwyedd a nodir yn y cynllun datblygu. Ceir canllawiau pellach ar gynllunio hygyrchedd yn Atodiad A.

Defnydd sy'n creu nifer fawr o deithiau

3.3 Mae lleoliad datblygiadau preswyl newydd yn dylanwadu gryn dipyn ar batrymau teithio am fod y mwyafrif o deithiau yn dechrau neu'n gorffen gartref. Ar ben hynny, fel arfer, tai yw'r defnydd tir helaethaf mewn aneddiadau. O ganlyniad, bydd y berthynas rhwng cartrefi a defnydd tir arall yn dylanwadu ar y galw am deithio o ran y dull teithio, hyd teithiau a'r potensial ar gyfer teithiau amlbwrpas. Dylai nodi safleoedd preswyl sydd

15 Canllaw Ategol i Bolisi Cynllunio Cymru', Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2006.

o fewn cyrraedd swyddi, siopau a gwasanaethau trwy ddulliau teithio heblaw am y car a lle y gall gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus ddarparu ar gyfer rhagor o ddatblygiadau neu lle y bwriedir iddynt allu darparu ar gyfer rhagor o ddatblygiadau fod yn un o nodau allweddol cynlluniau datblygu. Dylai awdurdodau lleol geisio sicrhau cydbwysedd cyffredinol rhwng cyfleoedd tai a chyflogaeth i leihau hyd yr eithaf ar yr angen posibl i gymudo dros bellter hir.

Datblygiadau tai hygyrch

3.4 Felly dylai polisiâu aneddiadau a dyraniadau preswyl mewn cynlluniau datblygu:

- hyrwyddo datblygiadau tai mewn lleoliadau sydd â mynediad da ar droed neu ar feic i ysgolion cynradd ac uwchradd ac aros fannau trafndiaeth gyhoeddus, a thrwy bob dull teithio i gyflogaeth, addysg bellach ac uwch, gwasanaethau, siopau a hamdden, neu lle y darperir y cyfryw fynediad fel rhan o'r cynllun neu lle y mae'n gynnig cadarn yn y Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol;
- sicrhau bod cynlluniau tai newydd pwysig yn cynnwys defnydd atodol gan gynnwys siopau lleol, a gwasanaethau a, lle y bo hynny'n briodol, gyflogaeth leol;
- cynnwys polisiâu a safonau ar ddwysedd, a pharcio i sicrhau dwyseddau preswyl uwch mewn lleoedd â hygyrchedd a chapasiti da o ran trafndiaeth gyhoeddus;
- hyrwyddo cynlluniau preswyl sy'n ymgorffori cynigion rheoli traffig megis parthau cartrefi, mesurau tawelu a pharthau 20 mya a lle y bo hynny'n briodol, gynlluniau sy'n caniatáu i drafndiaeth gyhoeddus deithio'n hawdd; a
- mynnu cynlluniau a dwyseddau, sy'n cynyddu hyd yr eithaf ar y cyfleoedd i gerdded a seiclo i gyfleusterau lleol ac arosfannau trafndiaeth gyhoeddus.

3.5 Dylai awdurdodau cynllunio lleol sicrhau bod cynllun a dwysedd datblygiadau preswyl newydd yn hyrwyddo gwasanaethau bysiau dichonadwy ac effeithiol.

3.6 Dylai cynlluniau datblygu a Chanllawiau Cynlluniau Strategol cysylltiedig amlinellu'r wybodaeth sydd ei hangen mewn ceisiadau preswyl neu ddatganiadau cynllunio i ddangos lefelau priodol o fynediad ar droed, ar feic ac ar drafndiaeth gyhoeddus ar gyfer trigolion newydd a'r gymuned ehangach i wasanaethau lleol. Dylai datblygwyr allu dangos¹⁶:

16 *Nodyn Cyngor Technegol 12: Dylunio, Llywodraeth Cynulliad Cymru, 2002, a Datganiadau Polisi Cynllunio Interim y Gweinidog ar Gynllunio a Newid Hinsawdd (drafft 2006)*

- y bydd y datblygiad yn hwyluso mynediad gan drigolion newydd i arosfannau trafndiaeth gyhoeddus, siopau lleol a chyfleusterau ar droed ac ar feic;
- bod llwybrau cerdded a seiclo newydd neu lwybrau cerdded a seiclo sy'n bodoli eisoes yn darparu cysylltiadau uniongyrchol a diogel i arosfannau trafndiaeth gyhoeddus, siopau lleol a chyfleusterau;
- bod unrhyw lwybrau trafndiaeth gyhoeddus trwy'r datblygiad yn uniongyrchol fel sy'n briodol, bod eu geometreg yn osgoi rhwystrau ac y dangosir unrhyw nodweddion sy'n rhoi'r flaenoriaeth i fysiau (e.e. gatiâu bysiau neu lwybrau i fysiau yn unig);
- pan fydd cyfleusterau trafndiaeth gyhoeddus neu wasanaethau newydd yn yr arfaeth, fod trefniadau effeithiol ar gyfer cynnal cyfleusterau ac ariannu gwasanaethau (e.e. a fydd angen cymhorthdal cychwynnol neu barhaus a sut y sicrhau y cymhorthdal hwn);
- bod y llwybrau cerdded, seiclo, trafndiaeth gyhoeddus a cheir drwy'r safle neu gerllaw'r safle wedi'u hintegreiddio yn unol ag egwyddorion datganedig ac yng nghyd-destun eu perthynas â meysydd parcio a mannau hamdden cyhoeddus

Pan fydd ceisiadau am ddatblygiadau tai mwy o faint yn mynnu asesiad trafndiaeth dylid ymgorffori'r wybodaeth uchod ynddynt. Gall y pwyntiau uchod gyfrannu at amcanion y Strategaeth Gweithredu Trafndiaeth (gweler paragraff 9.4).

Defnydd arall sy'n cynhyrchu nifer fawr o deithiau

3.7 Gall lleoliad defnydd sy'n creu nifer fawr o deithiau megis cyflogaeth, addysg, siopau a hamdden ddylanwadu gryn dipyn ar y nifer o deithiau a hyd teithiau, y dull o deithio a'r potensial ar gyfer teithiau amlwrpas. Dylai cynlluniau datblygu geisio, lle bynnag y bo modd, nodi lleoliadau ar gyfer y cyfryw ddatblygiadau, sy'n cynnig mynediad go iawn a hawdd trwy amrywiaeth o ddulliau teithio ac sydd felly yn:

- dyrannu cynhyrchwyr galw am deithio mawr yng nghanol dinasoedd, trefi ac ardaloedd ac yn agos at gyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus, fel modd o leihau'r ddibyniaeth ar y car a chynyddu cynhwysiant cymdeithasol trwy sicrhau bod datblygiadau yn hygyrch ar drafnidiaeth gyhoeddus i'r bobl hynny na allant ddefnyddio car;
- cynnwys polisiâu sy'n cyfarwyddo lleoli cyfleusterau y mae angen rheolaidd amdanynt gerllaw eu defnyddwyr mewn canolfannau lleol a gwledig, gan sicrhau

mynediad hawdd i bawb, yn arbennig ar droed ac ar feic; mae'r cyfryw gyfleusterau yn cynnwys ysgolion cynradd, meddygfeydd a siopau cyfleuster lleol;

- ystyried y potensial ar gyfer newid patrymau teithio anghynaliadwy sy'n bodoli eisoes, er enghraifft trwy ymagwedd gydgylltiedig at ddyraniadau cynllun datblygu a gwelliannau trafndiaeth.

3.8 Mae lleoliadau sy'n dra hygyrch trwy amrywiaeth o ddulliau teithio yn cynnig cyfleoedd pwysig i sicrhau bod patrymau teithio yn fwy cynaliadwy. Wrth lunio neu adolygu cynlluniau datblygu, dylai awdurdodau cynllunio nodi pob safle datblygu posibl sydd â lefelau hygyrchedd uchel i ddulliau teithio heblaw'r car. Dylid sicrhau bod dyraniadau yn y lleoliadau hyn ar ddwyseddau digonol i wneud defnydd llawn o botensial y safle o ran hygyrchedd a chynnwys tai gyda defnydd arall lle y bo hynny'n briodol. Dim ond ar gyfer defnydd nad yw'n creu nifer fawr o deithiau y dylid dyrannu neu ailddyrrannu safleoedd datblygu sy'n dibynnu ar y car ac sy'n annhebygol o gael eu gwasanaethu'n dda gan drafndiaeth gyhoeddus newydd, cerdded a seiclo.

3.9 Pan gyflwynir ceisiadau cynllunio ar gyfer datblygiadau ar dir nas dyrannwyd ac y maent yn debygol o greu cryn nifer o deithiau, yn ddarostyngedig i bolisïau'r cynllun datblygu, gall fod cyfiawnhad dros wrthod y cyfryw geisiadau pan na chyflawnir egwyddorion paragraff 3.7.

Ardaloedd gwledig

3.10 Mae nodweddion ardaloedd gwledig gan gynnwys dwyseddau poblogaeth isel, cyfleoedd gwaith gwasgareddig a gwasanaethau wedi'u canolbwyntio mewn aneddiadau mwy o faint yn cyfyngu ar opsiynau teithio. Mae'r car yn bwysig ar gyfer hygyrchedd mewn ardaloedd gwledig ac mae'n debygol o barhau felly hyd y gellir rhagweld. Fodd bynnag mae grwpiau poblogaeth pwysig megis merched, pobl ifanc, yr henoed a'r bobl hynny ag incymau isel, nad ydynt yn berchen ar gar neu sydd â mynediad cyfyngedig i gar yn wynebu problemau difrifol yn gysylltiedig ag allgau cymdeithasol. Bydd gwella hygyrchedd ar gyfer y grwpiau hyn yn helpu i hyrwyddo cynhwysiant cymdeithasol a lleihau unigrwydd gwledig.

3.11 Dylai datblygiadau mewn lleoliadau gwledig ymgorffori egwyddorion cynaliadwyedd, gan gydbwysu'r angen i hyrwyddo'r economi wledig tra'n cynnal a gwella ansawdd amgylcheddol, cymdeithasol a diwylliannol ardaloedd gwledig. Dylid lleoli'r mwyafrif o ddatblygiadau mewn lleoedd sy'n hygyrch drwy amrywiaeth o ddulliau teithio. Fel rhan o strategaeth aneddiadau'r cynllun datblygu,

17 Chapter 2 in
Planning Policy Wales,
Welsh Assembly
Government, 2002

dylai awdurdodau cynllunio ystyried nodi canolfannau gwasanaethau lleol allweddol¹⁷. Gall y canolfannau hyn gynnwys tref farchnad, pentref mawr neu grŵp o bentrefi y mae cysylltiad agos rhyngddynt. Dylid sicrhau mai'r cyfryw ganolfannau gwasanaethau yw'r lleoliadau ffafriedig ar gyfer y mwyafrif o ddatblygiadau newydd gan gynnwys darpariaeth tai a chyflogaeth. Bydd nodi canolfannau gwasanaethau allweddol yn helpu i hyrwyddo defnyddio trafndiaeth gyhoeddus, cerdded a seiclo a lleihau hyd yr eithaf ar yr angen am deithiau i ganolfannau mwy o faint.

Lleoedd parcio gwledig

3.12 Bydd hyrwyddo darpariaeth parcio sy'n gwasanaethu cefn gwlad yn ddigonol, yn sicrhau bywiogrwydd a hyfywedd y canolfannau gwasanaethau tra ar yr un pryd yn osgoi tanseilio'r gallu i ddarparu trafndiaeth gyhoeddus a'r cymhellant i gerdded a seiclo o fewn y ganolfan wasanaethau yn gryn her. Bydd y graddau a'r math o gyfyngiadau parcio posibl yn chwarae rôl allweddol. Dylai proses y cynllun datblygu sicrhau cydlyniant rhwng unrhyw feysydd parcio a reolir gan yr awdurdod lleol mewn canolfan a lleoedd parcio a ddarperir trwy ddatblygiadau y mae angen caniatâd cynllunio arnynt. Mae gwaith cynllunio da yr un mor bwysig mewn ardaloedd gwledig ag ydyw mewn ardaloedd trefol. Ni ddylai lleoliad lleoedd parcio newydd sydd ar gael i'r cyhoedd (gan gynnwys parcio ar y safle ar gyfer archfarchnadoedd, datblygiadau hamdden, ac ati) danseilio cyfleusterau/llwybrau cerdded, seiclo neu drafndiaeth gyhoeddus i'r canolfannau. Bydd yn hanfodol bwysig ymgysylltu â manwerthwyr lleol, darparwyr gwasanaethau trafndiaeth a darparwyr gwasanaethau eraill. Ceir rhagor o gyngor ar barcio ar gyfer ardaloedd gwledig a threfol yn adran 4.

Agosrwydd at ardaloedd trefol

3.13 Bydd materion trafndiaeth mewn ardaloedd gwledig yn amrywio gan ddibynnu ar y pellter cymharol oddi wrth brif ganolfannau trefol. Mae allgymudo dros bellter mawr o ardaloedd gwledig yn codi materion cynaliadwyedd am fod hyd y daith a'r lleoliad gwledig yn golygu bod trafndiaeth gyhoeddus gonfensiynol yn annhebygol o fod yn ddichonadwy mewn ymateb. Felly dylai awdurdodau lleol ystyried a oes angen gwahanol ymagweddau polisi gan ddibynnu ar ba mor agos yw ardaloedd gwledig at ganolfannau trefol. Er enghraifft, efallai y bydd strategaeth y cynllun datblygu yn mynnu ymagwedd fwy datganoledig at leoli cyflogaeth er mwyn lleihau hyd yr eithaf ar gyfanswm y milltiroedd a deithir mewn ceir preifat mewn ardal heb gysylltiadau gweithredol cryf ag aneddiadau mwy o faint. Yn achos ardal wledig sy'n agos at ardal drefol

fawr er enghraifft, gellir cyfeirio datblygiadau sy'n diwallu anghenion lleol at aneddiadau i ddarparu digon o alw i alluogi gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus i ymestyn o'r brif ganolfan.

Arallgyfeirio ar ffermydd

3.14 Dylai awdurdodau lleol fabwysiadu ymagwedd bositif at ddatblygiadau yn gysylltiedig ag arallgyfeirio ar ffermydd mewn ardaloedd gwledig, p'un a wasanaethir ffermydd gan drafnidiaeth gyhoeddus ai peidio (PCC paragraff 7.3.3).

Mae'r math hwn o ddatblygiad economaidd ar raddfa fach yn gysylltiedig â busnesau fferm sy'n bodoli eisoes a leolir yn aml mewn lleoliadau cymharol anghysbell yng nghefn gwlad. Mae'n bwysig gwneud asesiad realistig o effeithiau trafndiaeth, gyda golwg ar gysoni materion traffig â manteision hyrwyddo arallgyfeirio. Yn y mwyafrif o achosion, disgwylir y dylai fod yn bosibl datrys unrhyw broblemau trafndiaeth trwy fân newidiadau priodol i gyffyrdd neu newidiadau priffordd eraill. Yn eithriadol, gall fod achosion lle na ellir yn rhesymol ddarparu ar gyfer y cynnydd disgwylidig mewn traffig. Mae'n fwy priodol lleoli'r cyfryw ddatblygiadau ar safleoedd diwydiannol/masnachol a ddyrannwyd, os ydynt ar gael yn yr ardal, neu mewn canolfannau gwasanaethau lleol neu'n agos atynt lle y mae'r rhwydwaith priffyrdd yn fwy cadarn.

Twristiaeth

3.15 Dylai cynigion twristiaeth, yn arbennig mewn ardaloedd gwledig, ddangos mynediad trwy ddewis o ddulliau i osgoi'r gofyniad i deithio mewn car. Gall hyd yn oed cyfleusterau twristiaeth ar raddfa fach sy'n dibynnu ar deithiau car gynnig gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus neu drefnu i godi pobl o orsafoedd rheilffordd neu arhosfannau coetsis/bysiau. Mewn ardaloedd gwledig mae angen cydbwysio diffyg mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus yn erbyn y cyfraniad y mae twristiaeth yn ei wneud i'r economi wledig yn yr ardal benodol.

3.16 Dylai awdurdodau lleol nodi ardaloedd gwledig sydd o dan bwysau arbennig gan dwristiaeth sy'n dibynnu ar y car a mabwysiadu polisiâu sy'n lliniaru effeithiau datblygiadau yn y dyfodol tra'n hyrwyddo cyfleoedd datblygu economaidd. Mae'n bwysig gwneud asesiad trafndiaeth ar gyfer datblygiadau twristiaeth arfaethedig mewn ardaloedd y nodwyd eu bod o dan bwysau gan dwristiaeth. Dylid nodi gofynion ar gyfer asesiadau trafndiaeth yn y cyfryw ardaloedd trwy'r cynllun datblygu a gwneud croesgyfeiriadau at gynigion neu fentrau perthnasol mewn Cynlluniau Trafndiaeth Rhanbarthol (gweler hefyd paragraff 9.3).

18 'PPG13: A Guide to Better Practice: Reducing the Need to Travel Through Land Use and Transport Planning', DoE/DoT, Y Llyfrfa EM, 1995

4. Parcio

4.1 Mae argaeledd a chost parcio car yn elfennau allweddol o reoli'r defnydd a wneir o geir ac maent yn cael cryn ddylanwad ar y dewis o ddull teithio. Gall manau parcio gymryd llawer iawn o le mewn datblygiadau, sy'n lleihau dwysedd ac felly gallant fod yn ddefnydd aneffeithiol o dir. Ar ben hynny gallant greu cryn nifer o deithiau ychwanegol os cânt eu lleoli mewn ardal heb drafnidiaeth gyhoeddus. Ar ben hynny gall meysydd parcio a ddyluniwyd ac a gynlluniwyd yn wael ei gwneud yn fwy anodd i ddarparu cysylltiadau cerdded, seiclo a thrafnidiaeth gyhoeddus effeithiol¹⁸.

Fframweithiau Parcio Rhanbarthol a Strategaethau Parcio Lleol

4.2 Dylid mabwysiadu ymagwedd gydgysylltiedig at ddarpariaeth parcio yn rhanbarthol ac yn lleol. Dylid datblygu fframweithiau parcio rhanbarthol fel rhan o'r CTRh i hyrwyddo strategaeth y CTRh a strategaethau datblygu'r cynlluniau datblygu cyfatebol. Dylai'r fframweithiau fod yn seiliedig ar dystiolaeth gadarn i sicrhau ymagwedd gadarn at fynd i'r afael â rheoli'r galw tra'n parhau yn sensitif i anghenion a gwahaniaethau lleol o ran hygyrchedd.

4.3 Dylai awdurdodau cynllunio lleol ddefnyddio'r fframwaith rhanbarthol fel man cychwyn cyffredin ac wedyn nodi materion parcio lleol y mae angen ymdrin â hwy yn y cynllun datblygu (a Chanllawiau Cynllunio Atodol), gan gynnwys unrhyw gyfiawnhad dros wyro oddi wrth y fframwaith rhanbarthol.

4.4 Mae gan strategaethau parcio lleol rôl i'w chwarae o ran pennu uchafswm safonau parcio o fewn y paramedrau a nodir gan y fframwaith rhanbarthol, neu rôl ragosodedig os na phennir unrhyw uchafswm safonau. Bydd gan strategaethau parcio lleol rôl bwysig i'w chwarae hefyd o ran penderfyniadau ynghylch taliadau parcio, unwaith eto yng nghyd-destun y fframwaith rhanbarthol. Mae'r ystod lawn o faterion y gallai strategaethau lleol ymdrin â hwy yn cynnwys:

- Uchafswm safonau parcio ar gyfer gwahanol ddefnydd
- Yr angen am ddarpariaeth parcio newydd ar gyfer y cyhoedd
- Cydbwyso darpariaeth parcio ar y safle ac oddi ar y safle a rheoli effeithiau parcio dadleoledig neu barcio 'sydd wedi gorlifo'

- Rhwymedigaethau cynllunio yn ymwneud â rheoli parcio a darpariaeth parcio
- Safonau anabledd a pharcio beiciau lleol; a
- Cynllun/dimensiynau meysydd parcio

4.5 Dylid datblygu fframweithiau a strategaethau parcio yn agored ac ar y cyd. Dylai grwpiau trafndiaeth rhanbarthol a'u hawdurdodau cynllunio lleol cyfansoddol gydweithredu â grwpiau rhanbarthol cyfagos ac awdurdodau yn Lloegr i asesu effaith cynigion parcio ar y sefyllfa gystadleuol rhwng canolfannau. Dylent hefyd ystyried cystadleuaeth rhwng canol trefi a datblygiadau ymylol, gan sicrhau na chrëir cymhellion i leoli datblygiadau i fwrdd o ganol trefi. Dylai cynlluniau datblygu gynnwys polisi yn ymwneud â'r modd y cymhwysir y strategaeth parcio at ddatblygiadau, gan ddarparu'r cysylltiad ag unrhyw Ganllawiau Cynllunio Atodol, a phan fo angen, gan nodi unrhyw wahaniaethau gofodol mewn safonau parcio.

Uchafswm safonau parcio

4.6 Dylid defnyddio uchafswm safonau parcio ceir yn rhanbarthol ac yn lleol fel ffordd o reoli'r galw. Ni fydd o reidrwydd yn briodol troi isafswm safonau yn uchafswm safonau. Felly dylid ystyried tystiolaeth yn seiliedig ar effeithiau gwahanol lefelau o barcio ar gyfer pob defnydd tir, gan gynnwys ystyried lleoliadau cymharol defnydd tir a'u hygyrchedd canlyniadol. Dylid nodi lleoedd parcio angenrheidiol ar gyfer pobl ag anabledau yn fanwl mewn unrhyw strategaeth parcio fabwysiedig o ran gofod dimensiynau a mesuriadau cyfanswm y lleoedd. Ceir canllawiau cenedlaethol pellach ar barcio cynhwysol mewn canllawiau ar safonau dylunio a mynediad y bwriedir eu cyhoeddi yn 2007. (gweler Taflen Cyngor am Draffig 5/95, Parcio i Bobl Anabl).

4.7 Wrth bennu uchafswm safonau parcio ceir ar gyfer datblygiadau newydd, dylid ystyried:

- hygyrchedd trafndiaeth gyhoeddus a chyfleoedd neu gynigion i'w wella;
- targedau a chyfleoedd ar gyfer cerdded a seiclo;
- amcanion ar gyfer datblygu economaidd gan gynnwys twristiaeth;
- argaeledd darpariaeth parcio cyhoeddus ar y stryd ac oddi ar y stryd yn yr ardal gyffredinol;

- potensial i ddatblygiadau cyfagos neu ddatblygiadau defnydd cymysg rannu lleoedd parcio, er enghraifft ar wahanol adegau o'r dydd neu'r wythnos.

Canol trefi

4.8 Gall darparu meysydd parcio cyhoeddus chwarae rôl bwysig o ran hyrwyddo bywiogrwydd a hyfywedd canol trefi yn erbyn cystadleuaeth niweidiol gan safleoedd y tu allan i'r dref ond dylai awdurdodau lleol sicrhau na chrëir cymhellion i deithio i ganol trefi yn y car ac na thanseilir hyfywedd trafndiaeth gyhoeddus. Pan ystyrir cynlluniau parcio a theithio ar gyrion trefi, mae angen cyfuno darpariaeth yn y safleoedd hyn a niferoedd parcio yng nghanol trefi a pholisi prisio fel rhan o strategaeth gyffredinol ar gyfer mynediad i ganol y dref.

4.9 Mae lleoedd parcio amhreswyl preifat yn elfen bwysig o ddarpariaeth parcio yng nghanol trefi. Pan fo'n briodol, dylai awdurdodau geisio hyrwyddo ailddatblygu neu aildefnyddio lleoedd parcio preifat sy'n bodoli eisoes yn briodol i ostwng y ddarpariaeth i'r uchafswm safonau a gwrthod rhoi caniatâd cynllunio ar gyfer meysydd parcio cyhoeddus a phreifat nad ydynt yn cyflawni nodau strategol y cynllun datblygu a'r CTRh.

4.10 Mae'n debyg y bydd gan ganolfannau gwledig ofynion parcio gwahanol i ardaloedd trefol am eu bod yn fwy dibynnol ar y car fel dull teithio a gellir adlewyrchu hyn mewn polisi parcio gan ddibynnu ar y dystiolaeth a ddefnyddiwyd i lywio'r strategaeth parcio ranbarthol. Mae paragraffau 3.10 i 3.16 yn darparu cyngor ar ddatblygu mewn ardaloedd gwledig, gan gynnwys rheoli parcio ceir.

Taliadau parcio

4.11 Mae gan daliadau parcio a therfynau ar ddarpariaeth neu amser rôl bwysig i'w chwarae o ran rheoli tagfeydd ac effaith traffig ar amwynder preswyl. Bydd y ddarpariaeth parcio gyffredinol mewn trefi yn effeithio ar lefelau traffig yn ogystal â chost parcio. Gellir defnyddio taliadau parcio fel ffordd o annog pobl i ddefnyddio dulliau teithio eraill, ac i dargedu mathau penodol o deithio er mwyn cyfyngu arnynt, megis teithiau gan gymudwyr.

4.12 Gall trefniadau rheoli sy'n cynnwys taliadau parcio a therfynau ar ddarpariaeth neu amser fod yn briodol fel rhan o amod neu rwymedigaeth gyda chaniatâd cynllunio, pan fydd hyn yn ategu polisiau defnydd tir, yn cyfrannu at leihau tagfeydd, yn diogelu amwynder ac yn

annog pobl i ddefnyddio dull teithiau eraill. Dylai taliadau neu gyfyngiadau amser yng nghanol trefi atal pobl rhag parcio yno drwy'r dydd ond dylai annog parcio byrdymor ar gyfer ymwelwyr megis siopwyr, yn arbennig y rhai o ardaloedd gwledig cyfagos. Dylid ategu'r rhain gan fesurau gorfodi digonol.

4.12 Ni ddylai taliadau parcio a gweithgarwch gorfodi cyfyngiadau parcio ymddangos fel polisïau mewn cynlluniau datblygu oni bai eu bod yn ymwneud â defnyddio rhwymedigaethau cynllunio. Fodd bynnag gellir cynnwys taliadau a gweithgarwch gorfodi yn y cyfiawnhad rhesymegol o blaid polisïau a chynigion defnydd tir ar gyfer rheoli traffig. Dylid eu hymgorffori mewn unrhyw strategaeth barcio leol a fabwysiedir fel Canllawiau Cynllunio Atodol.

Gweithredu strategaeth barcio o fewn datblygiadau newydd

4.13 Pan fo'n briodol, dylai'r strategaeth barcio leol gysylltu lefelau parcio ar safleoedd datblygu newydd â chyfundrefnau rheoli ar y stryd sy'n bodoli eisoes neu y bwriedir eu cyflwyno. Ni ddylid defnyddio uchafswm safonau parcio mor gaeth fel eu bod yn troi'n safonau gofynnol. Dylai uchafswm safonau ganiatáu rhyddid i ddatblygwyr leihau lefelau parcio. Fodd bynnag, un peth yn ymwneud â llai o leoedd parcio ar y safle sy'n achosi pryder arbennig yw'r posibilrwydd y ceir problemau yn gysylltiedig â pharcio 'yn gorlifo'. Dylai awdurdodau cynllunio lleol pan fyddant yn datblygu'r strategaeth leol neu ymgeiswyr pan fyddant yn gwneud asesiad trafndiaeth asesu faint o bwysau parcio ar y stryd a geir eisoes ac effaith datblygiadau newydd. Pan fydd lleoedd ar strydoedd yn brin iawn, gallai awdurdodau cynllunio lleol geisio cyfraniadau gan ddatblygwyr tuag at weithredu rheolaethau parcio ar y stryd neu wrthod rhoi caniatâd cynllunio ar gyfer datblygiadau lle y mae'n debyg y bydd materion annerbyniol yn ymwneud â diogelwch y ffordd neu dagfeydd heb eu datrys o hyd er gwaethaf parcio rheoledig.

4.14 Mae rhwymedigaethau cynllunio yn debygol o chwarae rôl allweddol o ran rheoli parcio ar y safle ac oddi ar y safle, er enghraifft o ran sicrhau defnydd a rennir. (Dylid nodi'r sail i rwymedigaethau cynllunio yn y cynllun datblygu a dylai fodloni'r profion polisi perthnasol¹⁹. Mae paragraffau 9.20 i 9.24 yn cynnig rhagor o gyngor ar ddefnyddio rhwymedigaethau cynllunio o ran trafndiaeth.) Pan fydd angen cyflwyno parcio rheoledig

19 Cylchlythyr y Swyddfa Gymreig 13/97 'Rhwymedigaethau Cynllunio'.

neu ei ddiwygio er mwyn hwyluso datblygiadau, dylai awdurdodau lleol gefnogi ceisiadau datblygwyr i wneud neu ddiwygio Gorchmynion Rheoleiddio Traffig Ffyrdd pan fo hynny'n briodol.

Parcio ceir preswyl

4.15 Gall rhai datblygiadau tai di-gar fod yn briodol mewn lleoliadau â chysylltiadau cerdded, seiclo a thrafnidiaeth gyhoeddus da ac mewn ardaloedd lle y rheolir parcio. Bydd angen darpariaeth seiclo a pharcio ar y safle ar gyfer pobl ag anableddau os na ellir darparu'r cyfryw leoedd parcio. Bydd gan rwymedigaethau cynllunio rôl i'w chwarae o ran sicrhau nad yw trigolion yn berchen ar geir yn y cyfryw ddatblygiadau. Mae llety myfyrwyr a adeiladwyd i'r diben yn enghraifft lle y gall y cyfryw gytundebau fod yn effeithiol. Cyn i'r tai gael eu meddiannu, mae'n hanfodol bwysig hysbysu darpar drigolion o statws di-gar y datblygiad. Er mwyn sicrhau hynny, dylai awdurdodau cynllunio ystyried rôl cynlluniau teithio, gan gynnwys mentrau cynllunio teithio personol megis MODUS²⁰.

4.16 Dylai awdurdodau cynllunio lleol roi mwy o bwys (na phe baent yn ystyried defnydd amhreswyl) ar yr effeithiau andwyol posibl sy'n debygol o ddeillio o barcio ar y stryd pan fydd cynllun a diwyg y stryd yn annhebygol o ddygymod yn foddhaol â phwysau parcio preswyl ychwanegol. Dylai lleoliad safle a'i hygyrchedd cymharol lywio canllawiau ar uchafswm safonau a dylid ystyried ffordd o fyw posibl trigolion, yn ystod y cam blaengynllunio a'r cam rheoli datblygiadau. Dylid darparu cymysgedd o fathau o dai a chymysgedd tebyg o ddarpariaeth parcio ar draws ardal y cynllun i ddarparu ar gyfer gwahaniaethau disgwylidig mewn ffordd o fyw. Y ddau bwynt allweddol y dylai awdurdod cynllunio lleol eu hystyried yw hygyrchedd y safle tai trwy ddulliau ac eithrio'r car a sicrhau ansawdd o ran cynllun y strydoedd (gweler paragraffau 3.4 a 5.4).

20 Mae MODUS yn un o fentrau Traveline Cymru lle mae'n paratoi cynlluniau teithio personol i bob unigolyn o fewn sefydliad

5. Cynllunio Datblygiadau

Symudedd cynhwysol a mynediad i bobl anabl

- 21 Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1995 (pen.50) (fel y'i diwygiwyd)
- 22 Reducing Mobility Handicaps - Towards a Barrier Free Environment, Institute of Highways and Transportation, 1991
- 23 Taflen Ymgynghori ar Drafftig 5/95, 'Parking for Disabled People'.
- 24 'Accessible Public Transport Infrastructure: Guidelines for the Design of Interchanges, Terminals and Stops', 1994.
- 25 'Inclusive Mobility: A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure', Yr Adran Drafnidiaeth, 2002
- 26 Cynllunio a Mynediad i Bobl Anabl: Canllaw Arfer Da, Swyddfa'r Dirprwy Brif Weinidog, 2003
- 27 Inclusive Projects: A guide to best practice on preparing and delivering project briefs to secure access. Pwyllgor Ymgynghori ar Drafnidiaeth i Bobl Anabl 2003.
- 28 OS 1995/419 Gorchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygiad Cyffredinol) 1995 - Erthygl 4D (mewnosodwyd gan OS 2006/3390(W.310))

5.1 Mae Deddf Gwahaniaethu ar Sail Anabledd 1995 (fel y'i diwygiwyd)²¹ yn ei gwneud yn ofynnol i beidio â thrin pobl â phob math o anabledd yn llai ffafriol nag eraill. Dylai trafndiaeth gyhoeddus a'r amgylchedd i gerddwyr fod yn hygyrch i bobl ag anableddau, fodd bynnag mae'n rhaid cydnabod yn achos rhai pobl anabl, er mwyn cadw symudedd, nad oes unrhyw beth a all gymryd lle'r car preifat.^{22 23 24} Mae mabwysiadu diwylliant cynhwysol yn helpu i sicrhau yr ystyrir materion mynediad yn gynnar.²⁵ Dylai awdurdodau cynllunio lleol ymgorffori ystyriaethau cynllunio a mynediad cynhwysol yn y broses o lunio cynlluniau datblygu trwy ymgynghori â grwpiau â diddordeb mewn anabledd, trwy baneli mynediad ffurfiol o bosibl.²⁶ Dylid cynnwys polisiâu cynllun datblygu (neu ganllawiau cynllunio atodol) sy'n nodi gofynion datganiad cynllunio a mynediad lleol o ran materion mynediad a thrafnidiaeth er mwyn iddynt gael eu hystyried. Pan nad oes unrhyw grwpiau o'r fath, dylai awdurdodau lleol annog eu ffurfio i sicrhau ymgynghori effeithiol.

5.2 Dylai awdurdodau lleol, datblygwyr a darparwyr trafndiaeth gydweithio i ddiwallu anghenion pawb, gan gynnwys pobl ag anableddau, o ran mynediad cyfartal trwy:

- nodi eu hanghenion o ran parcio, yn arbennig gan sicrhau y darperir digon o leoedd parcio a gynlluniwyd yn addas mewn lleoliadau priodol;
- sicrhau yr ystyrir eu hanghenion o ran cynllun, amodau ffisegol a chydberthynas defnydd tir. Mae angen rhoi sylw arbennig i ganol trefi lle y gellid ystyried cynlluniau symudedd siopau a manau cyhoeddus i sicrhau eu bod wedi'u cynllunio'n dda a'u bod yn ddiogel i bob cerddwr, yn arbennig y rhai sy'n ddall neu'n rhannol ddall²⁷
- sicrhau bod seilwaith a chyfnewidfeydd trafndiaeth yn cael eu cynllunio a'u lleoli fel eu bod yn ddiogel, yn hygyrch ac yn ymarferol i bawb.

5.3 Mae angen cyflwyno Datganiadau Mynediad gyda phob cais cynllunio ac eithrio ceisiadau gan ddeiliaid tai a cheisiadau am newid defnydd²⁸. Bydd cyflwyno Datganiadau Dylunio gyda rhai ceisiadau yn dod yn ofyniad cyfreithiol yn 2007. Cyhoeddir canllawiau penodol ar gynnwys datganiadau dylunio a mynediad

gan Lywodraeth y Cynulliad erbyn diwedd 2007 a byddant yn darparu rhagor o gyngor ar y materion hyn. Pan fydd angen cyflwyno datganiad dylunio a mynediad ac asesiad trafndiaeth gyda chais, dylai'r datganiad dylunio a mynediad groesgyfeirio at yr agweddau dylunio ar y Strategaeth Gweithredu Trafnidiaeth a luniwyd fel rhan o'r Asesiad Trafnidiaeth. Mae paragraff 9.1 yn darparu canllawiau ar wneud Asesiad Trafnidiaeth.

Cynllunio strydoedd

5.4 Gall diwyg a chynllun manwl datblygiadau fod yn hanfodol bwysig o ran darparu opsiynau go iawn yn lle teithio yn y car a sicrhau ansawdd yn yr amgylchedd yn gyffredinol. Dylai seilwaith trafndiaeth gyfrannu at ymdeimlad o le a chymuned o fewn datblygiad ac mae gan gynllun strydoedd rôl hanfodol i'w chwarae yn hyn o beth. Gellir gwahaniaethu rhwng ffyrdd a strydoedd. Yn eu hanfod mae ffyrdd yn briffyrdd a'u prif swyddogaeth yw sicrhau bod traffig yn symud. Fel arfer ceir adeiladau a mannau cyhoeddus ar hyd strydoedd, ac er bod symud yn dal i fod yn swyddogaeth allweddol, y swyddogaeth fel lle sydd bwysicaf. Mae i strydoedd bum prif swyddogaeth:

- Lle;
- Symud;
- Mynediad;
- Parcio;
- Chyfleustodau (gan gynnwys draeniad a goleuadau stryd).

5.5 Dylid cynllunio strydoedd er mwyn:

- Helpu i adeiladu'r cymunedau a wasanaethir ganddynt;
- Diwallu anghenion pawb, trwy ymgorffori egwyddorion dylunio cynhwysol;
- Bod yn rhan o rwydwaith â chysylltiadau da;
- Bod yn ddeniadol a meddu ar eu hunaniaeth unigryw eu hunain;
- Bod yn gost-effeithiol o ran eu hadeiladu a'u cynnal a'u cadw;
- Bod yn ddiogel.

5.6 Ni ddylai strydoedd:

- Gael eu cynllunio yn bennaf i ddiwallu anghenion traffig modurol;
- Bod yn anniddorol ac yn anneniadol;

- Bod yn anniogel ac yn ddigroeso i gerddwyr a beicwyr;
- Bod yn anodd eu gwasanaethu gan drafnidiaeth gyhoeddus;
- Bod wedi'u cynllunio a'u hadeiladu'n wael.

29 Llawlyfr ar gyfer Strydoedd (Cymru a Lloegr) cyhoeddwyd ym Mawrth 2007

5.7 Mae Nodyn Cyngor Technegol 12: Dylunio (TAN 12) yn darparu canllawiau cyffredinol ar ddylunio datblygiadau newydd a'r angen am ddatganiadau dylunio. Dylid ei ddarllen ar y cyd â'r Llawlyfr ar gyfer Strydoedd (LIS) 2007, sy'n disodli Bwletin Dylunio 32 ac yn darparu canllawiau technegol ar ddylunio strydoedd a dylai pob sefydliad a phroffesiwn sy'n ymwneud â chynllunio datblygiadau newydd, sy'n cynnwys strydoedd, gyfeirio ato.²⁹ Mae lle i safonau a chanllawiau dylunio lleol, yn arbennig o ran creu a diogelu natur unigryw'r ardal leol a dylid adolygu'r rhain yng ngoleuni'r LIS a'u hymgorffori mewn canllawiau lleol ar gynnwys datganiadau dylunio. Y Llawlyfr Dylunio ar gyfer Ffyrdd a Phontydd (DMRB) yw'r safon ddylunio berthnasol sy'n berthnasol i Gefnffyrdd o hyd.

30 Deddf Rheoli Traffig 2004

5.8 Fel arfer mae awdurdodau priffyrdd yn gwneud asesiad o bwysigrwydd cymharol llwybrau trefol penodol o ran symud³⁰. Yn ddelfrydol, dylai awdurdodau cynllunio gydweithio gydag awdurdodau priffyrdd i gyfuno'r asesiad symud hwn ac asesiad o le. Gellir defnyddio'r matrices canlyniadol i nodi polisiâu neu amcanion ar gyfer gwahanol rannau o'r rhwydwaith a nodi meini prawf dylunio priodol ar gyfer strydoedd newydd o fewn y rhwydwaith hwnnw. Gellid nodi'r matrices, yr amcanion a'r meini prawf canlyniadol mewn Canllawiau Cynllunio Atodol neu drwy friffiau safle unigol at ddefnydd datblygwyr.

5.9 Cydweithio rhwng pob sefydliad a phroffesiwn sy'n ymwneud â dylunio strydoedd yw'r unig ffordd o sicrhau lleoedd o safon. Gan ddefnyddio ymagwedd amlddisgyblaeth, dylai awdurdodau cynllunio ystyried sut y gellir sicrhau cymdogaethau cerddadwy o fewn aneddiadau trwy ddatblygiadau newydd. Dylid defnyddio'r ymagwedd hon hefyd i ystyried sut i sicrhau mynediad effeithiol ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus. Ceir canllawiau ar yr hyn sy'n gyfystyr â chymdogaeth gerddadwy yn y LIS. Mae cysylltiadau uniongyrchol yn bwysig ond mae'n rhaid eu cyflawni mewn ffordd sy'n lleihau hyd yr eithaf ar y posibilrwydd o drosedd ac anhrefn. Mae amcanion dylunio cymdogaeth pwysig eraill yn cynnwys amwynder preswyl, darparu ar gyfer parcio, a galluogi pobl i seiclo'n ddiogel.

5.10 Dylid ystyried cynllun strydoedd newydd yng nghyd-destun y lleoliad penodol. Dylai lledau lonydd cerbydau fod yn briodol i'r cyd-destun penodol a chymeriad y stryd. Dylid defnyddio systemau olrhain i sicrhau y gall cerbydau (gan gynnwys cerbydau brys a cherbydau gwasanaeth) symud o fewn strydoedd tra'n galluogi amrywio'r lle rhwng cyrbau ac adeiladau. Dylid defnyddio arwynebau a rennir a pharthau cartrefi yn ofalus iawn i osgoi problemau a phryderon ynghylch diogelwch i bobl ag anableddau. Dylid dylunio strydoedd i reoli cyflymderau cerbydau yn naturiol yn hytrach na gorfod dibynnu ar fesurau tawelu traffig sy'n cynnwys gwyrriad fertigol.

5.11 Mae'n rhaid sicrhau bod gan gyffyrdd newydd welededd digonol a nodir cyngor pellach yn Atodiad B.

5.12 Fel rheol dylai rhwydweithiau strydoedd cysylltiedig ddileu'r angen i yrwyr wneud troadau trithro. Pan fydd angen gwneud hynny, dylai'r lle troi a ddarperir fod yn gysylltiedig â'r amgylchedd lle y'i gosodir. Er mwyn cadw'r llwybr cerbydau yn glir o gerbydau wedi'u parcio, dylid darparu digon o leoedd parcio mewn lleoliadau addas os na weithredir cynllun parcio rheoledig.

5.13 Bydd lleoli lleoedd parcio ar y stryd ac oddi ar y stryd yn hanfodol bwysig i ansawdd dylunio strydoedd³¹. Pan na reolir parcio ceir ar y stryd dylai awdurdodau cynllunio gydnabod y bydd trigolion yn ceisio parcio mor agos â phosibl at eu cartrefi a dylent sicrhau bod cynllun y stryd yn cwtogi ar barcio amhriodol ac yn osgoi rhwystro cerddwyr neu fynediad brys. Mae angen dilyn yr egwyddorion allweddol canlynol wrth ystyried cynllun a lleoliad lleoedd parcio:

- Rôl bwysig y stryd o ran creu cymdogaeth y gellir byw ynddi;
- Nid oes un ateb gorau; yn aml bydd cyfuniad o barcio ar y safle, oddi ar y safle ac ar y stryd yn briodol;
- Gall y stryd ddarparu maes parcio da iawn. Mae parcio ar y stryd yn effeithlon, yn ddealladwy a gall gynyddu bywiogrwydd a lleihau cyflymderau;
- Argymhellir darparu lleoedd parcio yng nghefn bloc dim ond ar ôl ystyried darparu lleoedd parcio yn y blaen ac ar y stryd yn fanwl. Mae angen i iardiau cefn ategu parcio ar y stryd ac ni ddylent ei ddisodli;
- Mae angen dylunio lleoedd parcio gan gofio am ddiogelwch. Ceir cyngor ar y mater hwn yn 'Safer Places'.³²

31 'Car Parking: What works where', English Partnerships, 2006

32 ODPM, Y Swyddfa Gartref (2004) *Safer Places: The Planning System and Crime Prevention*. Llundain: Thomas Telford Ltd ac ymchwil JMP

Rheoli traffig

- 33 Mae Rhan 2 o Ddeddf Rheoli Traffig 2004 (pen. 18) yn gosod dyletswydd ar awdurdodau traffig lleol i sicrhau bod traffig yn symud yn rhwydd
- 34 'Air Quality and Transport, LAQM.G3(00), DETR/CCC, 2000
- 35 Taflen Cyngor ar Draffig 4/96 'Traffic Management and Emissions', yr Adran Drafnidiaeth, 1996

5.14 Dylai mesurau rheoli traffig ategu polisïau lleoliadol ac ategu polisïau trafnidiaeth eraill. Heb y cyfryw fesurau, gall polisïau i leihau'r angen i deithio, er enghraifft datblygiadau defnydd cymysg a dwyseddau trefol uwch, arwain at gynyddu tagfeydd traffig o fewn ardaloedd trefol sy'n bodoli eisoes. Dylai awdurdodau lleol fabwysiadu ymagwedd integredig at reoli traffig mewn Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a'u cynlluniau datblygu. Dylent ystyried sut y gall gwahanol fesurau ategu ei gilydd a chyfrannu at gyflawni amcanion cynllunio a thrafnidiaeth ehangach gan gynnwys eu dyletswydd i reoli'r rhwydwaith^{33 34 35}.

5.15 Gall mesurau rheoli traffig a gynlluniwyd ac a weithredir yn dda helpu i sicrhau amcanion cynllunio mewn nifer o ffyrdd, gan gynnwys:

- lleihau gwahanu cymunedau, sŵn, llygredd aer lleol a damweiniau traffig;
- hyrwyddo cerdded yn ddiogel, seiclo a thrafnidiaeth gyhoeddus;
- gwneud ardaloedd trefol yn fwy deniadol trwy helpu i osgoi neu reoli tagfeydd;
- rheoli parcio ar y stryd (gan gynnwys cynlluniau parcio trigolion) mewn ardaloedd lle y mae galw mawr am leoedd parcio;
- hyrwyddo amodau ffordd diogelach sy'n arwain at well cyfleoedd ar gyfer diogelwch a chwarae plant;
- hyrwyddo amodau ffordd diogelach mewn ardaloedd gwledig a lleihau effaith ffyrdd ar yr amgylchedd tra'n sicrhau mynediad ar gyfer busnesau gwledig.

5.16 Yng nghanol trefi ac mewn lleoliadau defnydd cymysg eraill, dylid rhoi'r flaenoriaeth i gynyddu hyd yr eithaf ar y cyfleoedd i greu amgylcheddau diogel, deniadol a hygyrch i gerddwyr. Dylai awdurdodau lleol ystyried cynlluniau, sy'n lleihau effaith cerbydau ac ailddyrrannu gofod ffordd i annog pobl i gerdded a seiclo a rhoi blaenoriaeth i drafnidiaeth gyhoeddus.

5.17 Mae darparu ar gyfer cerddwyr, beicwyr a thrafnidiaeth gyhoeddus o fewn datblygiadau busnes neu ddiwydiannol neu'n agos atynt yr un mor bwysig â dylunio trefniadau effeithlon ar gyfer danfoniadau a symudiadau cludo nwyddau er mwyn annog cyflogaion i deithio i'r gwaith gan ddefnyddio dulliau teithio heblaw'r car.

36 Strategaeth Cerdded a Seiclo i Gymru, Llywodraeth Cynulliad Cymru 2003

37 PPG13: A Guide to Better Practice: Reducing the Need to Travel Through Land Use and Transport Planning', DoE/DoT, Llyfrfa EM, 1995

38 Encouraging Walking: Advice to Local Authorities', DETR, 2000

6. Cerdded a Seiclo

6.1 Mae'n hanfodol bod awdurdodau lleol yn ystyried anghenion cerddwyr a seiclwyr ym mhob penderfyniad cynllunio ar ddatblygiadau, yn unol â strategaeth Llywodraeth y Cynulliad ar gyfer Cerdded a Seiclo³⁶. Dylai cynlluniau datblygu integreiddio polisiau ac amcanion ar gyfer cerdded a seiclo, â pholisiau ar gyfer dylunio datblygiadau, rheoli traffig, diogelu a gwella manau gwyrdd, a diogelu llwybrau mewn ardaloedd trefol a gwledig ar gyfer cerddwyr, beicwyr a marchogion.

Cerdded

6.2 Dylai awdurdodau lleol hyrwyddo cerdded fel y prif ddull o deithio ar gyfer teithiau byrrach trwy ddefnyddio eu pwerau cynllunio a'u pwerau trafndiaeth. Dylid ystyried ffyrdd y gellir gwneud ardaloedd a datblygiadau yn fwy deniadol a diogel i gerddwyr trwy drefnu defnydd tir a pholisi dylunio^{37 38}. Wrth lunio cynlluniau datblygu, canllawiau dylunio, prif gynlluniau ac wrth benderfynu ar geisiadau cynllunio dylai awdurdodau:

- sicrhau bod datblygiadau newydd yn annog pobl i gerdded fel un o'r prif ddulliau teithio ar gyfer teithiau lleol trwy ystyried lleoliad, trefniadau mynediad a gwaith dylunio yn ofalus, gan gynnwys lleoli adeiladau gerllaw'r prif lwybr troed, arhosfannau trafndiaeth gyhoeddus a llinellau a ddymunir ar gyfer cerddwyr;
- sicrhau bod llwybrau cerddwyr yn darparu amgylchedd diogel a hollol gynhwysol i gerddwyr, yn arbennig ar gyfer llwybrau i ysgolion cynradd;
- sicrhau y mabwysiedir mesurau addas, megis palmentydd llydan, goleuadau digonol, llinellau a ddymunir a chroesfannau ffordd sy'n ystyriol o gerddwyr, a mesurau tawelu traffig.
- hyrwyddo ailddyrrannu gofod ffordd i gerddwyr;
- ystyried anghenion pob cerddwr wrth ddylunio cynlluniau gwella amgylchedd trefi, a all gynnwys cynlluniau i gerddwyr yn unig a mynediad cyfyngedig;
- cefnogir defnydd o hawliau tramwy ar gyfer teithiau lleol;
- nodi a diogelu llwybrau sy'n bodoli eisoes a llwybrau arfaethedig sy'n addas i'w defnyddio gan feicwyr a cherddwyr. Gall y rhain gynnwys llwybrau hamdden neu gymudo wrth ochr glannau afonydd, llwybrau halio camlesi a llinellau rheilffordd segur.

Seiclo

6.3 Gallai seiclo gymryd lle teithiau car byrrach mewn ardaloedd trefol neu wledig, neu gallai fod yn rhan o daith hwy pan y'i cyfunir â thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r Strategaeth Cerdded a Seiclo yn nodi targed i dreblu (yn seiliedig ar ffigurau 2000) nifer y teithiau beic yng Nghymru erbyn 2010. Yn lleol, gofynnwyd i awdurdodau lleol lunio strategaeth seiclo leol fel rhan o'r CTLI³⁹. Bydd CTRL yn cynnwys strategaeth cerdded a seiclo ranbarthol. Bydd angen i awdurdodau cynllunio lleol gyfrannu at y broses o'i datblygu a chynorthwyo i'w gweithredu.

6.4 Dylai awdurdodau lleol geisio datblygu rhwydwaith effeithiol o lwybrau seiclo, gan gynnwys llwybrau diogel i'r ysgol. Dylai cynlluniau datblygu, canllawiau dylunio, a phrif gynlluniau hyrwyddo seiclo trwy^{40 41 42}:

- 39 'Canllawiau ar Gynlluniau Trafnidiaeth Lleol yng Nghymru', Llywodraeth Cynulliad Cymru, 1999
- 40 'Cycle Audit and Cycle Review Guidelines' y Sefydliad Priffyrdd a Chludiant, 1998
- 41 'Cycle-Friendly Infrastructure: Guidelines for Planning and Design', DoT, Cymdeithas y Beiciau, Clwb Teithio'r Beicwyr, y Sefydliad Priffyrdd a Chludiant, 1996
- 42 Taflen Cyngor ar Draffig 3/05 'Cycling Bibliography', yr Adran Drafndiaeth, 2005

- nodi llwybrau seiclo newydd gan ddefnyddio priffyrdd sy'n bodoli eisoes (gan gynnwys hawliau tramwy pan fo hynny'n briodol), llinellau rheilffordd segur, lle wrth ochr glannau afonydd a chamlesi, parciau a mannau agored;
- sicrhau bod datblygiadau newydd yn hyrwyddo seiclo trwy ystyried yn ofalus leoliad, gwaith dylunio, trefniadau mynediad, llinellau teithio a ddymunir trwy ddatblygiad, a thrwy integreiddio â chysylltiadau oddi ar y safle sy'n bodoli eisoes a chysylltiadau oddi ar y safle posibl;
- sicrhau y darperir lleoedd parcio beiciau diogel a chyfleusterau newid ym mhob datblygiad cyflogaeth pwysig, gan gynnwys defnydd manwerthu a defnydd hamdden, canol trefi, cyfnewidfeydd trafndiaeth, sefydliadau addysgol a sefydliadau iechyd;
- sicrhau y darperir llwybrau seiclo a mesurau blaenoriaeth ym mhob datblygiad pwysig;
- mabwysiadu isafswm safonau parcio beiciau o fewn eu strategaethau parcio – yn achos eiddo masnachol dylai'r safonau hyn gynnwys lleoedd parcio beiciau ar gyfer cyflogeion ac ymwelwyr;
- sicrhau bod datblygiadau preswyl newydd yn darparu storfeydd ar gyfer beiciau fel eu bod ar gael yn hawdd ar gyfer defnydd bob dydd ond yn ddigon diogel fel y gellir eu gadael heb neb i ofalu amdanynt am gyfnodau hir o amser.

7. Trafnidiaeth Gyhoeddus

7.1 Mae gan ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus newydd neu well y potensial i ddarparu opsiynau eraill yn lle defnyddio'r cerbyd preifat a newid gofynion teithio cyfredol. Pan fydd angen gwasanaethau neu seilwaith trafndiaeth gyhoeddus gwell i wasanaethu datblygiadau newydd, ond nad yw'n ymarferol eu darparu ar sail fasnachol, gall cyfraniad gan ddatblygwyr tuag at lefel gwasanaeth neu ddarpariaeth seilwaith y cytunwyd arni fod yn briodol. Yn y mwyafrif o achosion pan fydd angen darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus newydd, dylai fod ar waith cyn i'r datblygiad gael ei feddiannu. Pan ganiatawyd datblygiadau mawr mewn cyfnodau, dylai darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus resymol fod ar waith cyn y meddiennir pob cyfnod i sicrhau nad oes angen teithio yn y car ar y cychwyn.

7.2 Dylai awdurdodau lleol ddefnyddio eu pwerau cynllunio a'u pwerau trafndiaeth mewn cydweithrediad â darparwyr a gweithredwyr trafndiaeth gyhoeddus i wella darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus mewn ffyrdd sy'n atgyfnerthu effeithiolrwydd polisiau lleoliadol yn y cynllun datblygu^{43 44 45}. Mae angen cynnwys darparwyr a gweithredwyr trafndiaeth gyhoeddus yn gynnar yn y broses gynllunio fel y caiff datblygiadau arfaethedig eu lleoli a'u dylunio yn addas i sicrhau bod llwybrau trafndiaeth gyhoeddus yn ddichonadwy.

7.3 Wrth lunio cynlluniau datblygu neu ganllawiau cynllunio atodol, ac wrth benderfynu ar geisiadau cynllunio, dylai awdurdodau cynllunio, pan fo hynny'n briodol:

- nodi lle y rhoddir y flaenoriaeth i fysiau a'r camau a gymerir i hyrwyddo hynny;
- ystyried y potensial, a nodi unrhyw gynigion, ar gyfer llwybrau newydd, gan gynnwys agor llinellau rheilffordd newydd ac aildefnyddio llinellau rheilffordd, neu greu gorsafoedd ychwanegol ar linellau sy'n bodoli eisoes, llwybrau rheilffordd ysgafn a llwybrau bysiau tywysedig;
- darparu ar gyfer cyfleusterau cyfnewid gan leoli gwasanaethau bysiau, rheilffordd a thacsis yn agos at ei gilydd;
- sefydlu a chymhwyso egwyddorion dylunio ar gyfer seilwaith trafndiaeth a chysylltiadau cysylltiedig a fydd yn sicrhau y gall pawb gael mynediad i'r cyfleusterau a theimlo'n ddiogel;
- sefydlu a chymhwyso egwyddorion dylunio i sicrhau y lleolir adeiladau i ddarparu mynediad cyfleus i drafndiaeth gyhoeddus leol boed hynny ar droed neu ar feic;

43 'From Workhorse to Thoroughbred', DETR 1999

44 'Road Based Public Transport - Canllawiau Arfer Gorau Nodyn 1 Grŵp Ymgynghorol Trafnidiaeth Cymru 1999

45 'Providing for Public Transport in Developments', y Sefydliad Priffyrdd a Chludiant, 1999

46 'Accessible Public Transport Infrastructure Guidelines for the Design of Interchanges, Terminals and Stops' DETR 1994

- ystyried yr angen am fynediad gwell neu newydd ar drafnidiaeth gyhoeddus i ardaloedd datblygu newydd;
- ystyried rôl unrhyw ddyfrffyrdd at ddibenion trafndiaeth gyhoeddus;
- ystyried yr angen am weithrediadau trafndiaeth gymunedol lleol.

Cyfnewid dulliau teithio

7.4 Er mwyn integreiddio darpariaeth trafndiaeth mae'n hanfodol bwysig datblygu cyfleusterau trafndiaeth gyhoeddus diogel ac effeithlon lle y mae gwahanol ddulliau teithio yn croesi ar draws ei gilydd, gan gynnwys seiclo. Gellir nodi'r rhain fel rhan o'r CTRh. Gall canolbwyntio datblygiadau o amgylch cyfnewidfeydd sy'n bodoli eisoes, neu greu cyfnewidfeydd newydd, ddarparu ffoecs ar gyfer datblygiadau sy'n hygyrch ac yn gynaliadwy⁴⁶. Wrth lunio cynlluniau datblygu ac wrth benderfynu ar geisiadau cynllunio, dylai awdurdodau cynllunio, pan fo hynny'n briodol:

- ystyried yr angen am leoliadau cyfnewid dulliau teithio ychwanegol, gan sicrhau bod safleoedd arfaethedig yn ymwneud yn agos â defnydd sy'n creu nifer fawr o deithiau;
- nodi gwelliannau y mae angen eu gwneud i gyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus sy'n bodoli eisoes a allai wella'r defnydd a wneir ohonynt;
- mewn ardaloedd gwledig, nodi canolfannau gwasanaethau lleol allweddol a lleoliadau priodol ynddynt, fel lleoliadau ar gyfer trosglwyddo rhwng gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus lleol a phellter mawr.

Parcio a theithio

7.5 Pan fydd y CTRh wedi nodi bod angen cyfleusterau parcio a theithio, dylai awdurdodau cynllunio gynnwys cynigion ar eu cyfer yn y cynllun datblygu. Gall cyfleusterau parcio a theithio a gynlluniwyd yn ofalus annog defnyddio trafndiaeth gyhoeddus a gwella hygyrchedd ardaloedd trefol ond ni ddylid ystyried cyfleusterau parcio a theithio ar eu pen eu hunain. Mae'n ffurfio un elfen o strategaeth cynllunio a thrafnidiaeth gynhwysfawr y bwriedir iddi wella atyniad cymharol trafndiaeth gyhoeddus a lleihau tagfeydd yng nghanol trefi a dinasoedd. Mae'n rhaid ategu cynlluniau parcio a theithio â pholisïau cyfyngu ar barcio a mesurau rheoli traffig i helpu i'w gwneud mor effeithiol â phosibl. Mae angen asesu effaith bosibl llifau traffig i'r cyfleusterau parcio a theithio ac oddi yno ar lwybrau mynediad oddi amgylch, yn arbennig llwybrau trwodd, wrth nodi lleoliadau addas ar gyfer cyfleusterau parcio

47 'PPG13: A Guide to Better Practice: Reducing the Need to Travel Through Land Use and Transport Planning', DoE/DoT, Llyfrfa EM, 1995

a theithio. Dylid dylunio cyfleusterau parcio a theithio yn ofalus ac yn sensitif i helpu i leihau eu heffaith weledol⁴⁷.

Yn draddodiadol mae dau fath o gynllun:

- y rhai sy'n darparu lleoedd parcio mewn gorsafoedd rheilffordd ar lwybrau sy'n gwasanaethu canol trefi neu ddinasoedd;
- y rhai sy'n darparu lleoedd parcio ar gyrion trefi neu ddinasoedd ar gyfer llwybrau bysiau i ganol y dref.

7.6 Gall y math cyntaf leihau nifer y teithiau a wneir yn y car, er y gall gynyddu hyd teithiau trwy wella mynediad trwy gymudo ar y rheilffordd dros bellter hwy. Yn yr achosion hyn mae'n bwysig sicrhau bod lleoedd parcio yn ddiogel ac nad yw lleoliad y maes parcio yn atal mynediad hawdd ar droed neu ar feic i'r orsaf, nac yn dileu'r posibilrwydd ar gyfer datblygiadau tai neu gyflogaeth dwysedd uchel yn agos ati.

7.7 Fel arfer bwriedir i'r ail fath o gynllun osgoi tagfeydd traffig a gallai gynyddu cyfanswm y stoc parcio cyhoeddus. Dylid ystyried lleoliad, cynllun a diogelwch y cyfryw gynlluniau mewn unrhyw gynnig cynllunio. Er mwyn sicrhau eu bod yn effeithiol, dylai'r cyfryw gynlluniau gael eu hategu â mesurau blaenoriaeth ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus a darpariaeth gwasanaethau o safon, megis gwasanaethau rheolaidd, bysiau cyfforddus, amserau aros byr, a mynediad cyflym i ganol y dref neu'r ddinas. Fodd bynnag, dylid sicrhau (er enghraifft trwy strwythurau tariffiau) na chrëir teithiau cymudo ychwanegol yn y car. Mae safleoedd sy'n hyrwyddo llifau i mewn i ganol trefi ac allan ohonynt yn fanteisiol i weithrediadau llwyddiannus. Am y rheswm hwn, os caniateir datblygiadau y mae angen lleoedd parcio arnynt fel eithriad mewn lleoliadau ar gyrion trefi neu ganol trefi, dylid ystyried defnyddio'r maes parcio fel lleoliad parcio a theithio pan gefnogir hynny gan y CTRh.

7.8 Dylid annog datblygu mathau newydd o gynlluniau parcio a theithio, sy'n cynyddu hyd yr eithaf ar y cyfle i sicrhau hygyrchedd yn gynaliadwy mewn ardaloedd gwledig a threfol. Er enghraifft, gall cynlluniau parcio a theithio newydd geisio cynyddu hyd yr eithaf ar y cyfleoedd a gyflwynir gan gyfnewidfeydd bysiau a bysiau dŵr. Mae safleoedd 'Parcio a rhannu' lle y gall defnyddwyr ceir gyfarfod a gadael ceir, gan barhau â'r daith mewn cerbyd a rennir, yn enghraifft arall lle y sicheir manteision cynaliadwyedd trwy leihau nifer y teithiau a wneir mewn ceir gan un teithiwr.

8. Cynllunio ar gyfer Seilwaith Trafnidiaeth

Ffyrdd

8.1 Mae Llywodraeth y Cynulliad yn gyfrifol am gefnffyrdd yng Nghymru, sy'n cynnwys rhwydwaith craidd o gefnffyrdd strategol o bwys cenedlaethol a chefnffyrdd eraill. Mae gan gefnffyrdd strategol a thraffyrdd rôl genedlaethol a rhyngwladol, ac maent yn darparu rhwydwaith o ffyrdd o safon sy'n cario traffig pellter hir rhwng canolfannau pwysig. Yr awdurdod unedol, y cyfeirir ato fel yr "awdurdod priffyrdd lleol", yw'r awdurdod priffyrdd ar gyfer ffyrdd eraill.

8.2 Mewn parciau cenedlaethol, yr awdurdod parc cenedlaethol sy'n gyfrifol am gynllunio defnydd tir tra mai'r awdurdod unedol yw'r awdurdod priffyrdd. Mae angen cydweithredu agos rhwng yr awdurdodau cynllunio a phriffyrdd i sicrhau bod y rhwydwaith ffyrdd yn gweithredu'n effeithlon tra lleiheir hyd yr eithaf ar effeithiau amgylcheddol gwelliannau traffig a ffyrdd a pherchir dibenion dynodiad y parc cenedlaethol⁴⁸.

8.3 Dylai awdurdodau cynllunio ddefnyddio polisiau cynlluniau datblygu a phenderfyniadau ynghylch rheoli datblygiadau i leihau'r angen i ddefnyddio cefnffyrdd a llwybrau trwodd eraill ar gyfer teithiau lleol byr, yn arbennig pan fyddant yn rhan o'r rhwydwaith strategol. Dylai cynlluniau datblygu nodi'r prif rwydwaith llwybrau, gan gynnwys cefnffyrdd a nodi'r rhwydwaith craidd ar wahân. Mae Atodiad C yn darparu rhagor o gyngor ar y diffiniadau o lwybrau priffyrdd. Gall datblygiadau gerllaw cefnffyrdd a ffyrdd lleol o bwys strategol, neu eu cyffyrdd, ychwanegu gryn dipyn at symudiadau traffig lleol a gwneud y rhwydwaith ffyrdd yn llai effeithiol. Dylai awdurdodau cynllunio nodi'r llwybrau trwodd hyn fel coridorau ar gyfer symud y gwrthwynebir datblygiadau mewn lleoliadau sy'n agos atynt⁴⁹.

8.4 Mae Deddf Priffyrdd 1980 yn darparu'r fframwaith statudol ar gyfer ystyried cynlluniau cefnffyrdd a thraffyrdd arfaethedig⁵⁰. Dylid cynnwys y cyfryw gynigion mewn cynlluniau datblygu am y gallant gael dylanwad pwysig ar batrymau datblygu. Dylai cynlluniau gynnwys pob cynllun yn y rhaglen gefnffyrdd gyhoeddedig gan nodi eu hamseriad, pan fydd yn hysbys. Dylai cynlluniau datblygu fynd i'r afael ag unrhyw bwysau o ran defnydd tir a grëir gan y llwybrau hyn, gan gynnwys y rhai sy'n gysylltiedig â gofynion diogelu a lliniaru amgylcheddol. Fodd bynnag, ni ddylai archwiliadau

48 Adran 11A, Deddf Parciau Cenedlaethol a Mynediad i Gefn Gwlad 1949 (Pen. 97)

49 'Gyrru Cymru Ymlaen - Adolygiad Strategol o Raglen Gefnffyrdd Cymru', Y Swyddfa Gymreig, 1998

50 Deddf Priffyrdd 1980 (pen. 66)

51 Deddf Cynllunio a Phrynu Gorfodol 2004 (pen. 5), Adran 73

52 Rheoliadau Cyffredinol Cynllunio Gwlad a Thref 1992 (Rhif OS 1992/1492)

53 Cylchlythyr y Swyddfa Gymreig 39/92, 'Cyfarwyddiadau Cynllunio Gwlad a Thref (Cynlluniau Datblygu ac Ymgynghori) 1992'

54 Dylid anfon hysbysiadau i: Yr Adran Benderfyniadau, yr Isadran Gynllunio, Llywodraeth Cynulliad Cymru, Parc Cathays, Caerdydd, CF10 3NQ.

55 Cylchlythyr y Swyddfa Gymreig 34/94, 'Motorway Service Areas'

56 Deddf Trafnidiaeth a Gwaith 1992 (pen. 42), Rhan I

57 'A Guide to TWA Procedures - 2006', yr Adran Drafnidiaeth, 2006

o gynlluniau datblygu ddyblygu trafodaethau sy'n bosibl o dan Ddeddf 1980 ynghylch cynigion ar gyfer cefnffyrdd a thraffyrdd. Diffinnir amgylchiadau lle y gall yr awdurdod cynllunio ddiystyru gwrthwynebiadau i gynlluniau cefnffyrdd a chynlluniau eraill yn Neddf Cynllunio a Phrynu Gorfodol 2004⁵¹.

8.5 Ni all cynlluniau y mae ganddynt ganiatâd cynllunio eisoes fod yn destun gwrthwynebiadau cynllun datblygu. Felly tra bydd cynllun yn cael ei lunio, cynlluniau priffyrdd lleol, nad ydynt wedi derbyn caniatâd cynllunio eto, yw'r unig gynlluniau y gellir eu hystyried. Fodd bynnag, os bydd caniatâd cynllunio ar gyfer cynllun wedi dod i ben dylid asesu'r cynnig trwy broses y cynllun datblygu, oni roddir y gorau i'r cynllun.

8.6 Mae'n rhaid i awdurdodau lleol wneud cais am ganiatâd cynllunio ar gyfer eu cynigion datblygu eu hunain megis cynlluniau ffordd. Mae'n rhaid cyhoeddi'r cyfryw geisiadau a phan fyddant yn effeithio ar gefnffyrdd sy'n bodoli eisoes neu gefnffyrdd arfaethedig dylai awdurdodau lleol ymgynghori â Thrafnidiaeth Cymru o fewn Llywodraeth y Cynulliad. Pan fydd awdurdodau priffyrdd lleol yn ceisio rhoi caniatâd cynllunio iddynt eu hunain ar gyfer datblygiadau sy'n cynnwys adeiladu cynllun ffordd newydd:

- na fuont yn destun gweithdrefnau cynllun datblygu; neu
- sy'n gwrthdaro â'r cynllun datblygu,

mae angen iddynt hysbysu Llywodraeth y Cynulliad o hynny yn unol â Chyfarwyddiadau Cynllunio Gwlad a Thref (Cynlluniau Datblygu ac Ymgynghori) 1992^{52 53 54}.

8.7 Dylid ymdrin â'r angen am fannau gwasanaethau ar draffyrdd ac wrth ochr ffyrdd o fewn y cynllun datblygu, a dylid nodi meini prawf clir ar gyfer asesu ceisiadau. Er mwyn gwneud hynny efallai y bydd angen i awdurdodau cyfagos gydweithredu i nodi'r lleoliadau gorau posibl. Rhoddir canllawiau ar isafswm cyfleusterau, mynediad a'r bwlch rhwng mannau gwasanaethau ar draffyrdd yng Nghylchlythyr y Swyddfa Gymreig 34/94⁵⁵.

Prosiectau seilwaith trafndiaeth mawr

8.8 Gellir awdurdodi rhai prosiectau seilwaith trafndiaeth mawr (ac eithrio ffyrdd), megis cynlluniau yn ymwneud ag adeiladu neu redeg rheilffyrdd, tramffyrdd a systemau trafndiaeth dywysedig eraill, dyfrffyrdd mewndirol, a gwaith sy'n tarfu ar hawliau mordwyo, trwy Orchymyn a wnaed o dan Adrannau 1 a 3 o Ddeddf Trafnidiaeth a Gwaith 1992 (Deddf 1992)^{56 57}. Gall Gorchmynion

58 Adran 90(2A) o Ddeddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990 (pen. 8) a fewnosodwyd gan adran 16 o Ddeddf Trafnidiaeth a Gwaith 1992 (pen. 42)

ddarparu ar gyfer gwneud gwaith, caffael tir a materion atodol. Dylai'r hyrwyddwr wneud cais i Lywodraeth y Cynulliad am Orchymyn trwy'r Uned Prosesu Trafnidiaeth a Gwaith yn yr Adran Drafndiaeth. Gellir gwneud cais am unrhyw ganiatâd cynllunio sydd ei angen ar wahân gan hyrwyddwr y Gorchymyn. Fodd bynnag, os bydd yr hyrwyddwr yn ceisio caniatâd cynllunio wrth wneud cais am y Gorchymyn, gall Llywodraeth y Cynulliad, os yw'n gwneud y Gorchymyn, gyfarwyddo y tybir bod caniatâd cynllunio wedi'i roi⁵⁸. Unwaith y gwneir y Gorchymyn, dylid dangos y llwybr arfaethedig mewn unrhyw gynllun datblygu mabwysiedig.

8.9 Gan ddibynnu ar ystod a natur y gwrthwynebiadau, gellir ystyried cynlluniau mewn ymchwiliad cyhoeddus, lle y gellir ystyried yr agweddau cynllunio yn fanwl cyn y gwneir unrhyw Orchymyn. Pan fydd y cynllun o bwys i'r DU, mae'r Ddeddf Trafnidiaeth a Gwaith yn darparu i'r Senedd drafod egwyddor y cais. Ni all Llywodraeth y Cynulliad wneud Gorchymyn i awdurdodi cynllun o bwys cenedlaethol oni bai bod dau dŷ'r Senedd wedi pasio cynnig yn cymeradwyo'r cynigion mewn egwyddor.

59 Transport and Works (Applications and Objections Procedure) (England and Wales) Rules 2006 (SI No 2006/1466)

8.10 Mae rheolau gweithdrefnau a wnaed o dan Ddeddf 1992 yn ei gwneud yn ofynnol i gyflwyno Datganiad Amgylcheddol gyda cheisiadau am Orchymynion i wneud gwaith o fath y mae Cyfarwyddyd Cyngor Ewrop ynghylch Asesu Effaith Amgylcheddol yn berthnasol iddo.⁵⁹ Gall y sawl sy'n gwneud cais am Orchymyn ofyn i Lywodraeth y Cynulliad benderfynu a oes angen datganiad amgylcheddol neu gall ofyn am farn am gwmpas y datganiad amgylcheddol.

Cludo o nwyddau

8.11 Gall gwaith cynllunio defnydd tir gael cryn effaith ar ddisbarthiad trwy bolisiâu a phenderfyniadau ynghylch patrymau datblygu a seilwaith trafndiaeth. Bydd CTRhau yn datblygu camau gweithredu rhanbarthol i weithredu Strategaeth Cludo Nwyddau Cymru. Gall y cyfryw waith gynorthwyo awdurdodau cynllunio i ystyried pwysigrwydd strategol mynediad cludo nwyddau i ddiwydiant a masnach pan fyddant yn adolygu cynlluniau datblygu ac yn penderfynu ar geisiadau cynllunio. Lle bynnag y bo modd, dylai awdurdodau cynllunio hyrwyddo cludo nwyddau ar drenau, llongau neu mewn piblinellau yn hytrach nag ar y ffordd pan fydd yn opsiwn ymarferol ar gyfer rhan o'r daith neu'r daith gyfan. Darperir cyngor penodol ar gludo nwyddau ar drenau neu longau yn yr adrannau yn ymdrin â rheilffyrdd (paragraffau 8.13 a 8.14), llongau (paragraff 8.15) a dyfrffyrdd mewndirol (paragraffau 8.16 a 8.17)⁶⁰.

60 'Sustainable Distribution: A Strategy', DETR, 1999

8.12 Dylid lleoli datblygiadau sy'n denu cryn dipyn o symudiadau cludo nwyddau (gan gynnwys storio nwyddau mewn warysau ar raddfa fawr, dosbarthu a gweithgynhyrchu sy'n defnyddio deunyddiau crai swmpus neu sy'n cynhyrchu cynhyrchion swmpus) i ffwrdd o ardaloedd mewnol gorboblog a chymdogaethau preswyl. Dylai cynlluniau datblygu nodi a dyrannu safleoedd ar gyfer dosbarthu, storio nwyddau mewn warysau a gweithgynhyrchu sy'n defnyddio deunyddiau crai swmpus neu sy'n cynhyrchu cynhyrchion swmpus sydd â mynediad uniongyrchol i'r rhwydwaith rheilffyrdd a/neu'r rhwydwaith ffyrdd dosbarthu lleol, y rhwydwaith cefnffyrdd neu briffyrdd. Lle bynnag y bo modd dylid lleoli cyfleusterau cludo nwyddau newydd gerllaw rheilffyrdd a/neu borthladdoedd i hyrwyddo dull trosglwyddo nwyddau moddol. Mae angen i symudiadau cludiant ar raddfa lai, yn arbennig y rhai sy'n gwasanaethu datblygiadau gerllaw ardaloedd preswyl neu yng nghanol trefi, sicrhau cydbwysedd rhwng yr angen i ddiogelu bywiogrwydd yr economi leol, ac ansawdd bywyd yn gyffredinol ar gyfer trigolion lleol. Efallai yr hoffai awdurdodau lleol ystyried y potensial ar gyfer gosod amodau yn cyfyngu ar oriau mynediad wrth benderfynu ar y cyfryw geisiadau.

Rheilffyrdd

8.13 Dylai awdurdodau lleol, wrth lunio cynlluniau datblygu a CTRhau, ystyried y potensial ar gyfer gwneud mwy o ddefnydd o'r rheilffyrdd ar gyfer symudiadau teithwyr a nwyddau. Pan fydd cynigion mewn cynllun datblygu/CTRh yn nodi bod angen agor gorsafoedd neu lwybrau newydd neu gynyddu amllder gwasanaethau, bydd yn rhaid i awdurdodau lleol negodi gyda Network Rail, y cwmni rhedeg trenau, yr Adran Drafnidiaeth ac Isadran Rheilffordd Llywodraeth y Cynulliad.

8.14 Wrth lunio cynlluniau datblygu a phan fo hynny'n briodol wrth benderfynu ar geisiadau cynllunio, dylai awdurdodau cynllunio:

- ddyrannu tir ar gyfer seilwaith rheilffordd gan gynnwys gorsafoedd newydd neu well, cynlluniau parcio a theithio, a chyfleusterau cyfnewid trafnidiaeth gyhoeddus;
- osgoi caniatáu datblygiadau a fyddai'n amharu ar welliannau rhaglunedig i seilwaith rheilffordd;
- ystyried yr angen am gyfleusterau trosglwyddo aml-foddol rhwng cludiant rheilffordd, môr a'r ffordd a phan fo hynny'n briodol nodi safleoedd mewn cynlluniau datblygu;

- lle bynnag y bo modd lleoli safleoedd cyflogaeth a safleoedd dosbarthu gerllaw'r rhwydwaith rheilffyrdd i gynyddu hyd yr eithaf ar y potensial ar gyfer cludo nwyddau ar drenau;
- diogelu cilffyrdd rheilffordd nas defnyddir neu nas defnyddir ddigon rhag cael eu datblygu a diogelu mynediad iddynt lle y mae posibilrwydd y gellid eu defnyddio at ddibenion trafniadaeth yn y dyfodol;
- sicrhau na chaiff rheilffyrdd segur eu torri gan ddatblygiadau newydd ac y cedwir strwythurau hanfodol megis pontydd a thwneli a manau sydd wedi'u clirio wrth ochr y llinell, os oes gobraith realistig y cânt eu defnyddio at ddibenion trafniadaeth yn y dyfodol;
- darparu ar gyfer defnyddio aliniadau rheilffordd segur yn y cyfamser fel coridorau manau agored ar gyfer llwybrau cerdded a seiclo.

Llongau

8.15 Mae llongau arfordirol ar y cyd â'r prif ddyfrffyrdd mordwyadwy yn darparu ffordd ecogyfeillgar o symud nwyddau. Mae hyn yn dibynnu ar ddarparu ceiau a chyfleusterau porthladd a all drin a dosbarthu'r nwyddau. Dylai awdurdodau cynllunio weithio gyda'r diwydiannau porthladdoedd a llongau wrth lunio cynlluniau datblygu a phenderfynu ar geisiadau cynllunio. Dylent geisio cadw neu ddarparu cyfleusterau cei a phorthladd priodol ar gyfer y cyfryw ddatblygiadau a diogelu mynediad rheilffordd a/neu ffordd iddynt neu ddarparu'r cyfryw fynediad, trwy ddynodi safleoedd mewn cynlluniau datblygu. Mae angen pwysu darparu'r cyfryw gyfleusterau yn erbyn ystyriaethau amgylcheddol, megis colli neu erydu cynefinoedd aberol. Pan na fydd angen safleoedd ar gyfer defnydd porthladd mwyach, gan gynnwys hen iardiau rheilffordd, dylai awdurdodau lleol a datblygwyr ystyried i ddechrau ddefnydd trafniadaeth cynaliadwy a dim ond os nad oes eu hangen i'r diben hwn y dylent ystyried defnydd arall sy'n hyrwyddo adfywio. Dylai awdurdodau lleol sicrhau nad yw datblygiadau y bwriedir iddynt adfywio porthladdoedd yn anghydnaws ag unrhyw weithrediadau porthladd gerllaw.^{61 62 63}

Dyfrffyrdd mewndirol

8.16 Defnyddir dyfrffyrdd mewndirol yn helaeth ar gyfer hamdden ac maent yn bwysig oherwydd eu gwerth treftadaeth a'u gwerth amgylcheddol, ar gyfer cyflenwi dŵr ac amddiffyn rhag llifogydd. Mewn rhai ardaloedd gallant gynnig potensial ar gyfer cludo nwyddau hefyd.

61 'British Shipping: Charting a New Course', DETR, 1998

62 'Modern Ports A UK Policy', DETR, 2000

63 Canllaw Cynllunio Cymru, Nodyn Cyngor Technegol (Cymru) 14, 'Cynllunio Arfordirol'

64 'Waterways for Tomorrow, DETR, 2000

Dylai cynlluniau datblygu gynnwys polisiau a chynigion ar gyfer datblygu potensial unrhyw ddyfrffyrdd mewndirol a dociau nas defnyddir yn ardal y cynllun, cyhyd ag yr ystyrir perygl llifogydd a'r effaith bosibl ar yr amgylchedd lleol a'r angen i sicrhau mynediad ffordd a rheilffordd digonol. Dylai awdurdodau ystyried gwerth cadw iardiau cychod a ddefnyddir mewn perthynas â hamdden sy'n seiliedig ar ddŵr a diogelu a gwella'r ddyfrffordd. Dylai cynigion ar gyfer datblygiadau glan dŵr geisio gwella'r defnydd a'r mwynhad o'r ddyfrffordd gyfagos a'i lleoliad⁶⁴.

8.17 Dylid asesu cynigion datblygu, polisiau cynlluniau datblygu, neu gynigion i adeiladu neu wella seilwaith gan gynnwys ffyrdd i nodi unrhyw effeithiau ar ddyfrffyrdd mewnol. Yn arbennig, dylid sicrhau na thorrir dyfrffyrdd mewndirol ac nad amherir arnynt. Dylai awdurdodau lleol, pan fo hynny'n briodol, ymgynghori â Bwrdd Dyfrffyrdd Prydain (BWB), neu awdurdod mordwyo perthnasol arall. Dylent hefyd ymgynghori ag Asiantaeth yr Amgylchedd, grwpiau lleol â diddordeb mewn dyfrffyrdd a Chymdeithas Dyfrffyrdd Mewndirol.

Hedfan

8.18 Mae meysydd awyr yn amrywio o ran maint o feysydd awyr rhanbarthol mawr, megis Maes Awyr Rhyngwladol Caerdydd lle y ceir gwasanaethau masnachol rhaglunedig, i feysydd glanio Hedfan Cyffredinol (HC) llai o faint mewn ardaloedd mwy gwledig, sy'n diwallu anghenion busnesau lleol, sy'n hyfforddi peilotiaid a hedfanwyr hamdden. Nododd y Papur Gwyn ar Hedfan fod Caerdydd yn faes awyr o bwys cenedlaethol.⁶⁵

65 'The Future of Air Transport', Department for Transport, 2003

8.19 Dylai cynlluniau datblygu ystyried y cyfraniad y mae traffig awyr yn ei wneud i'r economi leol ac economi Cymru a manteision meddu ar gyfleusterau atodol neu ddibynnol addas... Fodd bynnag dylid pwysu a mesur hyn yn erbyn yr effaith amgylcheddol ar ardaloedd oddi amgylch o ran mynediad ffordd a rheilffordd, traffig a chreu sŵn neu ddiogelu gorlifdiroedd. Yn aml bydd safleoedd sy'n bodoli eisoes, gan gynnwys meysydd awyr milwrol segur a meysydd awyr â defnydd sefydledig, yn cynnig y cyfleoedd gorau ar gyfer cyfleusterau derbyniol yn ymwneud â hefyd i'r graddau y mae datblygiadau cyfagos wedi adlewyrchu'r defnydd sy'n bodoli. Efallai y bydd angen amodau cynllunio i gyfyngu'r defnydd a wneir o safleoedd i lefelau derbyniol, a dylid nodi hynny'n glir yn y cynlluniau datblygu pan fo hynny'n briodol.⁶⁶

66 Cylchlythyr y swyddfa Gymreig 35/95 'Defnyddio Amodau mewn Caniatad Cynllunio'

8.20 Gall meysydd awyr ddatblygu yn gynhyrchwyr traffig mawr a denu amrywiaeth o ddatblygiadau anghysylltiedig. Wrth lunio cynlluniau datblygu ac wrth benderfynu ar

geisiadau cynllunio mae angen i awdurdodau cynllunio ystyried yn ofalus y graddau y mae datblygiadau arfaethedig yn ymwneud â gweithrediad y maes awyr, a'r graddau y maent yn gynaliadwy o gofio'r lefelau cyfredol ac arfaethedig o drafnidiaeth gyhoeddus. Gall yr Adran Drafnidiaeth gynorthwyo awdurdodau cynllunio, a dylid ymgynghori â hi ynghylch cynigion mewn cynlluniau datblygu yn ymwneud â meysydd awyr a meysydd glanio.

8.21 Wrth benderfynu ar geisiadau cynllunio, dylai awdurdodau cynllunio hefyd ystyried a oes angen ymgynghori â'r Weinyddiaeth Amddiffyn (MOD) ynghylch unrhyw gategoriâu penodol o ddatblygiadau a leolir o fewn ardaloedd diogelu dynodedig. Pan fydd yr awdurdod cynllunio yn bwriadu rhoi caniatâd cynllunio yn groes i gyngor yr MOD, neu beidio â gosod amodau a argymhellwyd ganddi, mae'n rhaid i'r awdurdod cynllunio hysbysu'r MOD mewn digon o amser i'w galluogi i ofyn i Lywodraeth y Cynulliad alw'r cais cynllunio i mewn er mwyn penderfynu arno⁶⁷.

Diogelu tir a malltod cynllunio

8.22 Pan fydd awdurdodau cynllunio lleol am ddiogelu tir ar gyfer cynigion trafndiaeth penodol, gan gynnwys cynlluniau ffordd, rheilffordd, rheilffordd ysgafn neu gyfnewidfa, dylent wneud hynny trwy gynnig o fewn y cynllun datblygu. Pan fydd union lwybr ffordd newydd neu ffordd well arfaethedig yn hysbys adeg llunio cynlluniau datblygu, dylid ei ddangos ar y map cynigion fel y llwybr y mae angen ei ddiogelu. Pan na fydd yr union lwybr yn hysbys, ond pan fydd cynigion wedi'u datblygu digon gall yr awdurdod nodi ar y map cynigion y darn o dir lle y mae'n bwriadu rhoi polisi diogelu ar waith. Ni ddylid defnyddio llinellau diagramatig ar y map cynigion i nodi'r llwybr pan fyddai hynny'n gamarweiniol.

8.23 Dylid lleihau hyd yr eithaf ar falltod trwy sicrhau nad yw cynlluniau datblygu ond yn cynnwys cynlluniau cadarn y bydd gwaith yn dechrau arnynt o fewn cyfnod y cynllun⁶⁸. Dylai awdurdodau cynllunio ymgynghori â'r awdurdodau seilwaith trafndiaeth perthnasol i sicrhau dichonoldeb cynllun sy'n dechrau o fewn oes cynllun. Nid yw'r cyfyngiad amserlen hwn yn berthnasol o ran diogelu llinellau rheilffordd nas defnyddir neu ddyfrffyrdd mewndirol nas defnyddir pan all fod posibilrwydd realistig y cânt eu haildefnyddio at ddibenion trafndiaeth ar ddiwedd cyfnod y cynllun. Dylai'r broses o lunio neu ddiwygio cynlluniau datblygu adolygu cynigion trafndiaeth a dileu neu ddiwygio cynigion, a oedd wedi'u diogelu gynt ac a ddiwygiwyd neu y rhoddwyd y gorau iddynt bellach.

67 Cylchlythyr y Swyddfa Gymreig 2/92 'Safeguarding Aerodromes, Technical Sites and Military Explosives Areas: Town and Country Planning (Safeguarding Aerodromes, Technical Sites and Military Explosives Storage Areas) Direction 1992'

68 Deddf Cynllunio Gwlad a Thref, 1990, Atodlen 13 (fel y'i diwygiwyd)

9. Asesu Effeithiau a Rheoli Gweithredu

Asesiadau trafndiaeth (AT)

9.1 Mae asesiadau trafndiaeth yn rhoi'r wybodaeth sydd ei hangen i asesu pa mor addas yw cais o ran y galw am deithio ac effaith teithio. Dylai'r broses asesu trafndiaeth gynnwys llunio 'Strategaeth Gweithredu Trafndiaeth' (SGT) ar gyfer y datblygiad. Dylai'r strategaeth hon bennu amcanion a thargedau yn ymwneud â rheoli'r galw am deithio ar gyfer y datblygiad a nodi'r seilwaith, y mesurau rheoli'r galw a'r cyfraniadau ariannol sydd eu hangen i'w cyflawni. Dylai'r SGT nodi fframwaith ar gyfer monitro amcanion a thargedau, gan gynnwys rhaniad moddol trafndiaeth i safleoedd datblygu yn y dyfodol. Mae Atodiad Ch yn manylu ymhellach ar Asesiadau Trafndiaeth.

9.2 Dylai awdurdodau lleol fynnu bod datblygwyr yn cyflwyno asesiadau trafndiaeth gyda cheisiadau cynllunio ar gyfer datblygiadau sy'n debygol o greu cryn nifer o deithiau (gweler Atodiad Ch ar gyfer trothwyau awgrymedig). Dylid diffinio a sicrhau'r gofyniad hwn trwy bolisi yn y cynllun datblygu a dylid nodi manylion perthnasol mewn Canllawiau Cynllunio Atodol. Bydd union gwmpas a chynnwys pob AT yn dibynnu ar raddfa, dwysedd teithio a nodweddion y cynnig. Yn gyffredinol dylai Asesiadau Trafndiaeth, o leiaf, ddarparu gwybodaeth am raniad moddol tebygol teithiau i'r safle ac oddi yno. Dylai'r SGT nodi'r mesurau a gynigiwyd i wella mynediad ar drafndiaeth gyhoeddus, ar droed ac ar feic a lleihau'r nifer o deithiau moduraidd yn gysylltiedig â'r cynnig a'u heffeithiau.

9.3 Mae trafodaethau cynnar rhwng datblygwyr a'r awdurdod cynllunio a'r awdurdod priffyrdd perthnasol yn hanfodol cyn y cyflwynir ceisiadau cynllunio, i sicrhau y cytunir ar gwmpas yr AT, gan gynnwys maint daearyddol, a nodi pa ddata sy'n bodoli eisoes neu ba arolygon sydd eu hangen. Mae Atodiad Ch yn darparu canllawiau ychwanegol ar ddefnyddio asesiadau trafndiaeth a'u cwmpas.

9.4 Dylai amcanion Strategaethau Gweithredu Trafndiaeth fod yn seiliedig ar bolisiau a strategaeth cynlluniau datblygu yn ymwneud â symud. Dylai'r amcanion hefyd ategu strategaeth y cynllun yn gyffredinol, polisiau trafndiaeth a pharcio yn ogystal â chynlluniau a strategaethau perthnasol eraill megis y CTRh neu'r Strategaeth Iechyd, Gofal Cymdeithasol a Lles. Efallai y bydd awdurdodau cynllunio am ddarparu canllawiau ar sut y mae amcanion Strategaethau Gweithredu Trafndiaeth yn debygol o

amrywio gan ddibynnu ar leoliad y datblygiad o fewn ardal y cynllun, er enghraifft i adlewyrchu gwahanol anghenion ardaloedd trefol a gwledig. Gellid nodi hyn yn y cynllun datblygu ond dylid ymgorffori unrhyw fanylion mewn CCA.

9.5 Mae monitro a gorfodi Strategaethau Gweithredu Trafnidiaeth yn elfen bwysig y dylid ei chyflawni trwy ddefnyddio amodau a rhwymedigaethau cynllunio yn briodol.

9.6 Nid yw cyflwyno SGT gyda chais cynllunio o reidrwydd yn golygu bod y datblygiad yn dderbyniol. Dylid ystyried cynaliadwyedd cynhenid y lleoliad gyntaf, cyn ystyried sicrhau patrymau symud cynaliadwy trwy weithredu'r SGT.

9.7 Bwriedir i Strategaethau Gweithredu Trafnidiaeth yn deillio o'r broses Asesu Trafnidiaeth ymgorffori holl elfennau cynllun teithio a sicrhau bod y rhain wedi'u hintegreiddio ag elfennau dylunio'r datblygiad newydd. Gellir defnyddio gwahanol ganllawiau arfer gorau ar gynlluniau teithio^{69 70 71 72 73} i lywio'r gwaith o lunio Strategaethau Gweithredu Trafnidiaeth yn ogystal â chanllawiau arfer gorau ar ddylunio trefol a rheoli traffig (gweler paragraffau 5.4 i 5.13).

Asesiadau Amgylcheddol

9.8 Mae angen Asesiadau Amgylcheddol Strategol ar gyfer Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol a Chynlluniau Datblygu Lleol yn y dyfodol.⁷⁴ Mae angen Asesiadau Effaith Amgylcheddol (AEA) ar gyfer cynigion trafndiaeth mawr, megis traffyrdd, llinellau rheilffordd pellter hir a'r mwyafrif o erodromau. Ar gyfer cynigion trafndiaeth eraill, mae angen AEA os yw'n debyg y byddai'r datblygiad penodol yn cael effeithiau amgylcheddol sylweddol. Pan fydd angen AEA ar gyfer cynlluniau ffordd lleol, mae'n rhaid i'r awdurdod priffyrdd lleol lunio datganiad amgylcheddol (DA) a'i gyflwyno gyda'r cais cynllunio. Mae'n rhaid ystyried y DA a chynrychioliadau gan ymgynghoreion a'r cyhoedd cyn rhoi caniatâd cynllunio.

9.9 Gweithredir Cyfarwyddeb CE 85/337/EEC, fel y'i diwygiwyd gan Gyfarwyddeb 97/11/EC a Chyfarwyddeb 2003/35/EC yng Nghymru gan Reoliadau Cynllunio Gwlad a Thref (Asesu Effaith Amgylcheddol) (Cymru a Lloegr) 1999. Darperir canllawiau ychwanegol gan Gylchlythyr 11/99 y Swyddfa Gymreig Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol^{75 76 77 78}. Dylid ymgorffori Asesiadau Trafnidiaeth mewn DA pan fo effeithiau trafndiaeth cais yn 'sylweddol' o fewn cwrpas y rheoliadau AES.

69 'Using the planning process to secure travel plans: Best practice guidance for local authorities, developers and occupiers', ODPM/DfT, 2002

70 'Preparing Your Organisation For Transport in the Future: The Benefits of Green Transport Plans', DETR, 1999

71 'School Travel - Strategies and Plans: A Best Practice Guide for Local Authorities', DETR, 1999

72 'Green Transport Plans - Best Practice Guidance Note 2', Grŵp Ymgynghorol Trafnidiaeth Cymru, 1999

73 'Smarter Choices - Changing the way we travel', DfT, 2004

74 Rheoliadau Asesiadau Amgylcheddol o Gynlluniau a Rhaglenni (Cymru) 2004 (O.S. 2004/1656)

75 Cyfarwyddeb CE 85/337/EEC

76 Cyfarwyddeb CE 97/11/EC

77 Rheoliadau Cynllunio Gwlad a Thref (Asesu Effaith Amgylcheddol) 1999 (O.S. 1999/293) fel y'u diwygiwyd gan O.S. 2000/2867

78 Cylchlythyr y Swyddfa Gymreig 11/99 'Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol'

79 'Mitigation Measure in Environmental Statements', Adran yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau, 1996

80 'Roads in Upland Areas', Y Swyddfa Gymreig 1990

81 'Roads in Lowland Areas', Y Swyddfa Gymreig 1994

Lliniaru effeithiau amgylcheddol

9.10 Dylid lleihau hyd yr eithaf ar effeithiau andwyol yn gysylltiedig â phrosiectau seilwaith trafndiaeth, ar yr amgylcheddol naturiol, hanesyddol ac adeiledig.⁷⁹ Lle bynnag y bo modd dylai llwybrau newydd ddilyn graddiannau sy'n bodoli eisoes, gan ddefnyddio tirffurfiau a nodweddion tirwedd sy'n bodoli eisoes i leihau sŵn ac effaith weledol, yn ddarostyngedig i ystyriaethau diogelwch ac ystyriaethau amgylcheddol ac economaidd. Pan fo angen dylai cynlluniau trafndiaeth ddarparu mesurau lliniaru i leihau hyd yr eithaf ar yr effeithiau a achosir trwy adeiladu a chynnal y seilwaith trafndiaeth. Dylid sicrhau'r cyfryw fesurau lliniaru trwy ddefnyddio amodau neu rwymedigaethau cynllunio. Darparwyd cyngor penodol ar adeiladu a chynnal a chadw ffyrdd mewn ardaloedd ucheldirol ac iseldirol yng Nghymru, y dylid rhoi sylw iddo wrth ystyried y dewis o lwybr a chynllun cynigion ffyrdd^{80 81}.

9.11 Mae angen rhoi sylw manwl i effaith andwyol seilwaith trafndiaeth ar les amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd ardaloedd trefol, trefi, a phentrefi hefyd. Dylai awdurdodau lleol ddarparu gwybodaeth am safonau dylunio, cynllunio ac adeiladu y byddent yn disgwyl i ffyrdd newydd eu cyrraedd, ar gyfer datblygwyr ac eraill yn arbennig pan fwriedir mabwysiadu'r ffordd. Dylid osgoi safonau mynediad gorgynlluniedig lle bynnag y bo modd. Dylai cynllun a safon y cyfryw ffyrdd mynediad ystyried yr ardal o'u hamgylch, ac addasrwydd i'r diben fel na chaiff datblygwyr a defnyddwyr yn y dyfodol eu llethu'n afresymol â ffyrdd mynediad costus a/neu amhriodol.

Cynlluniau teithio

9.12 Mae'n bosibl bod cynllun teithio eisoes yn cael ei weithredu gan y meddianwyr mewn safle lle y mae cynigion i'w ymestyn neu ei ailddatblygu. Felly dylid integreiddio'r cynllun teithio sy'n bodoli eisoes yn y broses AT pan fydd cryn nifer o deithiau ychwanegol yn debygol o gael eu creu neu pan allai fod effeithiau sylweddol ar y rhwydweithiau trafndiaeth oddi amgylch. Felly byddai'r cynllun teithio sy'n bodoli eisoes yn cyfrannu at yr asesiad sylfaenol.

9.13 Gall datblygwyr gyflwyno cynllun teithio gyda chais cynllunio o'u gwirfodd, er enghraifft er mwyn dangos yr hyn sy'n cael ei wneud eisoes i hyrwyddo gweithgarwch teithio cynaliadwy yn y safle. Fodd bynnag, er mwyn penderfynu a oes angen y cynllun teithio a pha mor effeithiol ydyw, mae'n well cynnal AT a datblygu'r cynllun teithio fel elfen o'r SGT. Bydd y pwys y dylid ei roi ar gynllun teithio wrth benderfynu ar gais cynllunio yn dibynnu ar y graddau y gellir ei sicrhau

(neu rannau ohono) trwy amod neu rwymedigaeth gynllunio a'r graddau y mae'n effeithio ar dderbynioldeb y datblygiad arfaethedig. Ni ddylai datblygiadau sy'n annerbyniol byth gael eu caniatáu am fod cynllun teithio yn bodoli os na ellir gorfodi gweithredu'r cynllun hwnnw.

9.14 Mae cynlluniau teithio nad ydynt yn gysylltiedig â cheisiadau cynllunio yn dal i fod yn fodd pwysig i godi ymwybyddiaeth o effeithiau penderfyniadau teithio. Mae Llywodraeth y Cynulliad am hyrwyddo mabwysiadu cynlluniau teithio yn eang gan fusnesau, ysgolion, ysbytai, atyniadau ymwelwyr a defnydd arall sy'n creu nifer fawr o deithiau. Er mwyn dangos y manteision i drafnidiaeth gynaliadwy y gellir eu sicrhau trwy fabwysiadu cynlluniau teithio, dylai awdurdodau lleol ystyried llunio eu cynlluniau eu hunain. Dylai cynlluniau teithio ymwneud â thargedau ar gyfer lleihau traffig ffyrdd a hyrwyddo cerdded, seiclo a thrafnidiaeth gyhoeddus a geir yn y CTRh lleol.

9.15 Gellir llunio cynlluniau teithio, yn unigol neu ar y cyd, gan berchenogion a gweithredwyr datblygiadau sy'n bodoli eisoes neu ddatblygiadau arfaethedig. Gall cynlluniau teithio ar y cyd fod yn rhan o SGT a dylai cynlluniau teithio a Strategaethau Gweithredu Trafnidiaeth nodi cynigion ar gyfer sicrhau patrymau teithio mwy cynaliadwy.

Mynediad i ffyrdd

9.16 Bydd angen mynediad i'r rhwydwaith priffyrdd presennol ar lawer o ddatblygiadau arfaethedig. Bydd nifer y mynediadau a ganiateir yn dibynnu ar y math o ffordd a natur y ffordd. Yn yr un modd, dylai'r math o fynediad a ddarperir adlewyrchu'r math o ffordd a lefel a chymeriad y traffig sy'n debygol o ddefnyddio'r mynediad a'r ffordd (o ystyried y canllawiau ar ddylunio strydoedd ym mharagraffau 5.4 i 5.13). Gall fod yn briodol mynnu gwelliannau ffordd neu gyffordd mawr os bydd lefel neu gymeriad y traffig neu'r math o ffordd yn eu cyfiawnhau. Gall opsiynau eraill gynnwys mesurau tawelu traffig neu fesurau rheoli traffig eraill. Dylid hyrwyddo cyfuno mynediadau unigol ar hyd ffordd i helpu i wella diogelwch y ffordd. Pa fynediad bynnag y bo, mae gwelededd da yn hanfodol i yrwyr a phobl nad ydynt yn gyrru fel ei gilydd. Ceir cyngor technegol ar welededd yn Atodiad B.

9.17 Fel yr awdurdod priffyrdd ar gyfer cefnffyrdd, mae Llywodraeth y Cynulliad yn mynnu bod gwaith i gefnffordd yn deillio o ddatblygiad yn cael ei adeiladu i'r safonau a gymhwysir at eu cynlluniau eu hunain. Mae awdurdodau priffyrdd lleol yn rhydd i fabwysiadu eu polisiau eu hunain

82 'Design Manual For Roads and Bridges' DETR, Y Llyfrfa, 2001.

83 Deddf Priffyrdd 1980 (pen. 66)

84 Cylchlythyr y Swyddfa Gymreig 35/95 'The Use of Conditions in Planning Permissions'

o ran ffyrdd nad ydynt yn gefnffyrdd⁸². Ceir gweithdrefnau ymgynghori y mae angen eu mabwysiadu wrth ymdrin â cheisiadau cynllunio yn Atodiad D.

9.18 Efallai y bydd teithiau ychwanegol a grëir gan ddatblygiad arfaethedig yn peri bod angen cyflawni gwelliannau trafnidiaeth yng nghyffiniau'r cynllun, a'r tu hwnt. I'r graddau bod angen gwaith gwella'r briffordd i alluogi datblygiad arfaethedig i fynd yn ei flaen, gellir gosod amodau ar y caniatâd, yn mynnu y cwblheir y gwaith priffordd hwnnw cyn y gellir dechrau ar y datblygiad/ei feddiannu. Fel arall, gellir gwahodd datblygwr i wneud cytundeb o dan adran 278 o Ddeddf Priffyrdd 1980 ar gyfer darparu gwaith priffordd⁸³. O dan rai amgylchiadau gall rhwymedigaethau cynllunio fod yn briodol i sicrhau gwell darpariaeth trafnidiaeth. Mae Atodiad Dd yn manylu ymhellach ar amodau priodol ar gyfer gwaith yn y briffordd.

Amodau cynllunio

9.19 Gellir gosod amodau cynllunio yn gyfreithlon ar roi caniatâd cynllunio i sicrhau mesurau a chyfleusterau trafnidiaeth fel rhan o'r datblygiad arfaethedig. Mae'n rhaid cyfiawnhau pob amod yn fanwl ac mae'n rhaid iddynt gyd-fynd â'r profion polisi⁸⁴. Mae rhai enghreifftiau o faterion y gellir ymdrin â hwy trwy ddefnyddio amodau yn cynnwys:

- darparu llwybrau seiclo a cherdded diogel a chyfleus ar y safle ac oddi ar y safle, pan fydd y datblygiad yn peri bod angen llwybrau oddi ar y safle;
- sicrhau storfeydd beiciau a chyfleusterau newid ar y safle;
- seilwaith ar y safle ac oddi ar y safle ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus gan gynnwys arosfannau bysiau, cilfachau parcio, a systemau gwybodaeth amser real ar gyfer teithwyr;
- darparu gwybodaeth i hyrwyddo mynediad i'r datblygiad ar drafnidiaeth gyhoeddus, ar droed ac ar feic;
- trefniadau mynediad cynhwysol ar y safle neu oddi ar y safle;
- mesurau lliniaru effeithiau amgylcheddol, gan gynnwys cytundebau a manylion peirianeg;
- cyflenwi, rheoli neu ddefnyddio lleoedd parcio ceir (ar y safle);
- manylion am ddanfoniadau i'r safle a all gynnwys manylebau cerbydau, oriau gweithredu, lleoedd parcio lorïau a manau troi;

85 Ar adeg ysgrifennu hwn, roedd Llywodraeth y DU yn ystyried defnyddio Atodiad Lles Cynllunio, y gellid ei gyflwyno o 2009 ac a allai effeithio ar gwmpas rhwymedigaethau cynllunio.

86 Cylchlythyr y Swyddfa Gymreig 13/97 'Planning Obligations'

- cynlluniau cyffyrdd a ffyrdd (gweler hefyd Atodiad Dd);
- Strategaethau Gweithredu Trafnidiaeth a chynlluniau teithio.

Rhwymedigaethau cynllunio⁸⁵

9.20 Gall awdurdodau cynllunio ddefnyddio rhwymedigaethau cynllunio i sicrhau gwelliannau o ran ffyrdd, cerdded, seiclo a thrafnidiaeth gyhoeddus, p'un ai o ganlyniad i gynnig ar ei ben ei hun neu ar y cyd â chynigion eraill a phan fyddai'r cyfryw welliannau yn debygol o ddylanwadu ar batrymau teithio, naill ar eu pennau eu hunain neu fel rhan o becyn o fesurau. Dylai cynlluniau datblygu a Chanllawiau Cynllunio Atodol nodi natur a chwmpas tebygol cyfraniadau trafndiaeth a ddisgwylid fel rhan o'r gwaith o ddatblygu safleoedd allweddol yn y cynllun, yn gysylltiedig â blaenoriaethau trafndiaeth yr ardal a chan gyfeirio at y CTRH pan fo'n briodol. Gall cyfraniadau wedi'u cyfuno tuag at faterion gallu seilwaith fod yn briodol pan fydd nifer o ddatblygiadau unigol yn creu angen ar y cyd neu effaith gronnol annerbyniol. Dylid nodi'r cyfryw ofynion o flaen llaw trwy'r cynllun datblygu.

9.21 Mae Cylchlythyr 13/97 yn nodi'r ffordd y gellir defnyddio rhwymedigaethau cynllunio, ond mae enghreifftiau ymarferol yn ymwneud â dylanwadu ar symud i safle yn cynnwys ariannu gwasanaethau bysiau ychwanegol neu well, symiau gohiriedig tuag at gyfnewidfydd bysiau a rheilffordd newydd neu well, a gwelliannau i lwybrau cerdded neu seiclo sy'n mynd yn agos i'r safle neu sy'n ei gwneud yn haws i gael mynediad i'r safle⁸⁶. Bydd y SGT a lunnir trwy'r AT yn rhoi ffordd integredig o ymdrin â symud i safle a gellir sicrhau y caiff ei gweithredu, ei gorfodi a'i monitro trwy rwymedigaethau cynllunio. Mae paragraffau 9.1 i 9.7 yn rhoi rhagor o ganllawiau ar TA.

9.22 Dylid dangos y cysylltiadau rhwng y datblygiad a'r angen am seilwaith a dylai cyfraniadau fod yn deg ac yn rhesymol o ran maint o ystyried y seilwaith sydd ei angen. Bydd hyn yn rhoi mwy o sicrwydd i ddatblygwyr o ran yr hyn a ddisgwylir fel rhan o gynigion datblygu ac yn darparu sail gadarnach i benderfyniadau buddsoddi.

9.23 Dylid defnyddio rhwymedigaethau cynllunio o ran trafndiaeth i geisio sicrhau hygyrchedd boddhaol i safleoedd trwy bob dull teithio gan sicrhau bod y lefel uchaf o fynediad ar drafnidiaeth gyhoeddus, ar droed ac ar feic. Pan fydd angen gwelliannau i drafnidiaeth oddi ar y safle cyn y

gellir dechrau ar y gwaith datblygu, gall cyfraniad gan y datblygwyr (yn daladwy i'r awdurdod lleol) fod yn briodol.

9.24 Mae safonau parcio uchaf yn golygu ei bod yn amhriodol mynnu symiau gohiriedig yn lle lefelau llai o barcio mewn safle heb gadarnhau y byddai darpariaeth barcio is yn achosi niwed. Fodd bynnag, mae gan rwymedigaethau cynllunio rôl i'w chwarae o ran rheoli unrhyw effeithiau oddi ar y safle yn deillio o barcio dadleoedig neu barcio 'wedi gorlifo'. Gall rhwymedigaethau ariannu mesurau lliniaru megis parcio rheoledig lle y gall gorlifo fel arall effeithio'n annerbyniol ar amwynder neu hwyluso defnyddio meysydd parcio ar y cyd i ategu strategaethau lleol. Pan all datblygiad achosi problemau mynediad neu barcio, gellid ceisio cyfraniadau ar gyfer cynlluniau parcio a theithio, gan gynnwys llwybrau trafndiaeth gyhoeddus sy'n dal i gael eu cynllunio ond y bwriedir eu gweithredu yn ystod oes y cynllun datblygu.

10. Dileadau

10.1 Dilëir trwy hyn Nodyn Cyngor Technegol (Cymru) 18: 'Trafndiaeth', (Gorffennaf 1998).

Hygyrchedd

A.1 Mae gan waith cynllunio hygyrchedd y potensial i gyfrannu at nifer o flaenoriaethau Llywodraeth y Cynulliad gan gynnwys mynd i'r afael â newid yn yr hinsawdd ac allgáu cymdeithasol, sicrhau datblygu cynaliadwy a chyfrannu at iechyd a lles poblogaeth Cymru. Er mwyn cyfrannu at y blaenoriaethau hyn, yn hytrach na chyfyngu ar waith cynllunio hygyrchedd i ddefnydd tir neu waith cynllunio trafndiaeth dylid ei ymgorffori mewn gwaith cynllunio gwasanaethau a wneir gan ystod eang o ddarparwyr gwasanaethau. Mae Cynllun Gofodol Cymru yn darparu fframwaith addas i gynorthwyo'r gwaith hwn a bydd Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol yn cynnwys cynllunio hygyrchedd. Bydd angen i awdurdodau cynllunio lleol ymgysylltu â'u partneriaid sector cyhoeddus i sicrhau ei lwyddiant.

A.2 Gellir mesur hygyrchedd o ran cyrraedd llawer o gyrchfannau o fan cychwyn penodol, (hygyrchedd man cychwyn), neu o ran pa mor hawdd y gall ymwelwyr posibl gyrraedd cyrchfan benodol (hygyrchedd cyrchfan). Gall gwahanol dechnegau mesur hygyrchedd fod yn briodol gan ddibynnu ar amgylchiadau lleol a natur y cynnig yn y cynllun neu'r cais cynllunio. Mae technegau yn cynnwys mesurau syml o amser teithio, offer yn seiliedig ar Systemau Gwybodaeth Ddaeryddol (GIS) a chyfrifiadau cymhleth o hygyrchedd yn seiliedig ar fodolau trafndiaeth. Cyhoeddwyd cyngor manwl ar fesur hygyrchedd gan y DfT ac mae canllawiau tebyg ar gyfer Cymru yn debygol o fod yn rhan o'r canllawiau ar Gynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol.⁸⁷ Bydd gwaith cynllunio hygyrchedd a wneir ar gyfer y CTRh yn ddefnyddiol i lywio polisiâu a phenderfyniadau cynllunio.

A.3 Gellir llunio proffiliau hygyrchedd ar gyfer pobl a nwyddau ar gyfer pob dull teithio i nodi p'un a oes gan leoliad y potensial i leihau hyd yr eithaf ar deithio yn arbennig mewn ceir preifat. Dylai'r proffiliau ymwneud â mynediad o dai a mynediad i gyflogaeth a chyrchfannau eraill. Dylai'r proffiliau adlewyrchu'r dalgylch a wasanaethir ac ansawdd y gwasanaeth a geir o ganlyniad mewn dangosyddion hygyrchedd cymharol ar gyfer gwahanol safleoedd. Mae proffiliau hygyrchedd yn ddull defnyddiol o ddidoli darpar safleoedd mewn cynlluniau datblygu a gall awdurdodau cynllunio ddewis gwneud y cyfryw waith eu hunain neu fynnu bod hyrwyddwyr safleoedd yn ei wneud. Os mabwysiedir yr ymagwedd olaf, dylai awdurdodau cynllunio ddarparu methodoleg glir, i sicrhau cysondeb a galluogi cymharu. Dylid cynnwys proffiliau hygyrchedd fel rhan o asesiad trafndiaeth a gyflwynir gyda chais cynllunio. Dylid cytuno ar fethodoleg yn y trafodaethau cwmpasu rhwng yr ymgeisydd, yr awdurdod cynllunio a'r awdurdod priffyrdd.

87 'Guidance on Accessibility Planning in Local Transport Plans', DfT, 2004.

Safonau Gwelededd

B.1 Bydd y gwelededd a ddarperir ar hyd ffordd yn effeithio ar ba mor gyflym y mae gyrwyr yn dewis teithio. Felly gall cynllun yr amgylchedd ddylanwadu ar gyflymder arferol traffig.

Pellter gweld i stopio

B.2 Diffinnir y pellter gweld i stopio (PGS) fel yr isafswm pellter y mae ei angen ar yrwyr i allu gweld o'u blaen, er mwyn stopio os bydd perygl yn eu hwynebu. Fel arfer mae'r PGS yn ymwneud â 85ed ganradd cyflymder go iawn (ar gyfer strydoedd sy'n bodoli eisoes) neu gynllunio (ar gyfer strydoedd newydd) cerbydau ar y brif ffordd mewn tywydd gwlyb.

B.3 Cynhwysir PGS a argymhellir yn Nhablau A a B. Cynlluniwyd Tabl B ar gyfer ffyrdd mewn ardaloedd adeiledig lle mai 60km/awr neu lai yw'r cyflymderau go iawn neu gynllunio (ddim yn berthnasol i gefnffyrdd). Gellir rhyngosod ffigurau yn Nhabl B o'r tabl hwn neu eu cyfrif megis yn y Llawlyfr ar gyfer Strydoedd. Bydd graddiannau yn effeithio ar PGS a dylid eu newid yn unol â hynny.

Tabl A

Pan fo cyflymder traffig ffordd yn hysbys: (85ed ganradd mewn tywydd gwlyb)						
Cyflymder traffig a welwyd (km/awr)	120	100	85	70	60	50
(mya)	75	62	53	44	37	30
PGS (metrau)	295	215	160	120	90	70
Pan nad yw cyflymder traffig ffordd yn hysbys:						
Terfyn cyflymder (mya)	70	60	50	40	30	20
PGS (metrau)	295	215	160	120	90*	45*
*Mae'n darparu ar gyfer modurwyr yn teithio ar 10 km/awr uwchlaw'r terfyn cyflymder						

Tabl B

85ed ganradd cyflymder mewn tywydd gwlyb	(kph)	60	50	48	45	40	32	30	25	24	20	16
	(mph)	37	31	30	28	25	20	19	16	15	12	10
PGS (metrau)		56	43	40	36	31	22	20	16	15	12	9

Ffynhonnell: Llawlyfr ar gyfer Strydoedd

Lleiniau gwelededd wrth gyffyrdd

B.4 Mae lleiniau gwelededd wrth gyffyrdd a chroesffyrdd â blaenoriaeth yn galluogi gyrwyr a defnyddwyr ffordd eraill i weld ei gilydd mewn manau sy'n gwrthdaro. Ffurfir y llain welededd o ddau driongl ongl sgwâr â'r dimensiynau X a Y, wedi'u diffinio fel a ganlyn:

- **Pellter X** yw'r pellter yn ôl ar hyd cangen leiaf cyffordd. Fe'i mesurir fel arfer o'r llinell ildio (neu'r man lle y gosodid y llinell os na ddarperir unrhyw farciau llinell). Mesurir pellter X fel arfer ar linell ganol y gangen leiaf, ond o dan rai amgylchiadau (er enghraifft pan geir ynys rannu lydan ar y gangen leiaf) bydd yn fwy priodol ei fesur o leoliad y gyrrwr).
- **Pellter Y** yw'r pellter y gall gyrrwr sydd ar fin dod allan o'r gangen leiaf ei weld i'r chwith ac i'r dde ar hyd y prif aliniad. Er symlwydd fe'i mesurir ar hyd llinell cwrw mewnol y brif gangen, er y bydd cerbydau yn teithio fel arfer ychydig i ffwrdd o linell cwrw y brif gangen. Mesurir pellter Y o'r man lle y mae'r llinell hon yn torri ar draws llinell ganol y gangen leiaf (oni bai bod ynys rannu yn y gangen leiaf, fel uchod).

Pan fydd y prif aliniad yn grwm a bydd y gangen leiaf yn ymuno ag ef ar ochr allanol tro, mae angen gwiriad arall i sicrhau y gellir gweld cerbyd sy'n nesáu ar y brif gangen dros y cyfan o bellter Y. Gwneir hyn trwy dynnu llinell weld ychwanegol sy'n cyfarfod â llinell y cwrw ar dangiad.

Mae rhai amgylchiadau lle y mae'n annhebyg y bydd cerbydau sy'n nesáu o'r chwith ar y brif gangen yn croesi llinell ganol y brif gangen - gellir gwahanu llifau croes yn ffisegol yn y fan honno, er enghraifft. Os felly, gellir mesur y llain welededd ar y chwith i linell ganol y brif gangen.

Pellter X

B.5 Dylid defnyddio isafswm pellter X o 2.4 metr fel arfer, yn rhan fwyaf o sefyllfaoedd, am ei fod yn uchafswm pellter rhesymol rhwng blaen y car a llygad y gyrrwr.

B.6 Gellir ystyried isafswm ffigur o 2m mewn rhai sefyllfaoedd lle y mae lefel y traffig yn isel iawn ac y mae cyflymderau yn araf, ond bydd defnyddio'r gwerth hwn yn golygu y bydd blaen rhai cerbydau yn ymwithio allan ychydig i mewn i lôn gerbydau agored y brif stryd. Dylid ystyried gallu gyrwyr a beicwyr i weld y bargodiad hwn o bellter rhesymol, ac i symud o'i amgylch heb ormod o drafferth.

B.7 Fel arfer nid oes angen defnyddio pellter X sy'n fwy na 2.4m mewn ardaloedd adeiledig neu ardaloedd eraill o dan amgylchiadau lle nad yw capasiti cyffordd yn ystyriaeth berthnasol. Dylid cadw pellteroedd X ar ffyrdd nad ydynt yn gefnffyrdd i'r isafswm pellter sydd ei angen ar gyfer gweithrediad diogel pan fydd niwed yn debygol o gael ei achosi i'r dirwedd neu'r amgylchedd hanesyddol, yn arbennig mewn Parciau Cenedlaethol, Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol ac ardaloedd cadwraeth.

B.8 Nid yw pellteroedd X hwy yn hanfodol bwysig i ddiogelwch. Maent yn galluogi gyrwyr i edrych am fylchau wrth iddynt nesáu at y gyffordd. Mae hyn yn cynyddu capasiti cyffyrdd ar gyfer y gangen leiaf, ac felly gellir ei gyfiawnhau ar y sail hon o dan rai amgylchiadau, ond mae hefyd yn cynyddu'r posibilrwydd y bydd gyrwyr ar y ffordd ddynesu leiaf yn methu ag ystyried defnyddwyr ffordd eraill, yn arbennig cerddwyr a beicwyr. Gall pellteroedd X hwy hefyd arwain at fwy o ddamweiniau siyntio ar y gangen leiaf.⁸⁸

88 Summersgill L, Kennedy J and Baynes D (1996) Accidents at three-arm priority junctions on urban single-carriageway roads TRL 184 Crowthorne: TRL.

Pellter Y

B.9 Dylai gofynion am bellteroedd Y fod yn seiliedig ar feini prawf PGS. Nodir gwerthoedd a argymhellir ar gyfer PGS ar strydoedd mewn ardaloedd adeiledig yn Nhablau A a B uchod.

Rhwystrau i Welededd

B.10 Dylid darparu cilfachau parcio penodol y tu allan i'r llain welededd. Dylid asesu effaith rhwystrau eraill, megis coed mewn strydoedd a cholofnau goleuadau stryd, o ran eu heffaith ar yr amlen welededd yn gyffredinol. Fel rheol, ni chaiff rhwystrau achlysurol i welededd nad ydynt yn ddigon mawr i guddio cerbyd llawn neu gerddwr yn gyfan gwbl, gan gynnwys plentyn neu ddefnyddiwr cadair olwyn, ryw lawer o effaith ar ddiogelwch ar y ffyrdd.

B.11 Pan gyflwynir ceisiadau cynllunio o fewn safle datblygu sy'n bodoli eisoes ac y'u gwasanaethir gan fynedfa is-safonol sy'n bodoli eisoes, dylai fod yn bosibl gwneud rhywfaint o waith ailddatblygu a fyddai'n ymgorffori gwelliant sylweddol i'r fynedfa, er y byddai'r fynedfa well yn dal i fod yn is na'r safon.

Gwelededd ar hyd Ymyl y Stryd

B.12 Mae allanfeydd wrth ymyl gefn y droetffordd yn golygu y bydd yn rhaid i yrwyr sy'n dod allan o eiddo ystyried pobl ar y droetffordd. Bydd diffyg lleiniau gwelededd llydan wrth dramwyfeydd preifat yn annog gyrwyr i ddod allan yn fwy gofalus. Dylid ystyried a fydd hyn yn briodol, gan roi sylw i'r canlynol:

- amllder symudiadau gan gerbydau;
- lefel y gweithgarwch gan gerddwyr;
- lled y droetffordd.

B.13 Pan benderfynir y dylid darparu lleiniau gwelededd ar gyfer troetffyrdd, dylid ystyried y ffordd orau o wneud hynny mewn ffordd sy'n gydnavs â golwg weledol y stryd. Gall hyn gynnwys:

- defnyddio rheiliau terfyn yn hytrach na waliau;
- peidio â chodi waliau neu ffensys terfyn wrth yr allanfa.

Diffiniadau O Lwybrau Priffyrdd

Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T)

C.1 Mae rhwydwaith o briffyrdd Ewropeaidd, y llwybrau 'E' o bwys rhyngwladol ac maent yn cysylltu'r prif borthladdoedd â'r prif ddinasoedd. Maent yn cynnwys cefnffyrdd a thraffyrdd dethol.

Rhwydwaith Priffyrdd Strategol

C.2 Mae'r Rhwydwaith Priffyrdd Strategol (RhPS) yn cynnwys traffyrdd a chefnffyrdd a phrif ffyrdd sirol ategol sy'n darparu prif lwybrau trwodd rhwng canolfannau poblogaeth, ardaloedd diwydiannol, porthladdoedd a meysydd awyr, canolfannau twristiaeth, sefydliadau milwrol a chanolfannau amaethyddol.

Cefnffyrdd

C.3 Mae'r system gefnffyrdd yn system o lwybrau strategol o bwys cenedlaethol sy'n darparu ar gyfer traffig pellter hir yn symud drwodd. Mae'r rhwydwaith yn cynnwys traffyrdd ('M') a ffyrdd pob diben ('A'). Pan ddatblygir rhan o ffordd bob diben i safonau priodol a chymhwysir rheoliadau traffordd, ychwanegir y llythyren 'M' at y rhan honno o'r ffordd e.e. A48(M).

C.4 Nodwyd rhwydwaith craidd o gefnffyrdd strategol sy'n bwysig yn genedlaethol i helpu i nodi blaenoriaethau ar gyfer buddsoddi yn y dyfodol, o ran cynnal a chadw'r rhwydwaith a'i wella. Mae'r rhwydwaith craidd hwn yn cynnwys y ffyrdd cyswllt allweddol o'r dwyrain i'r gorllewin yng Ngogledd Cymru (yr A55, a'r A550) a De Cymru (yr M4, yr M48, yr A40, yr A48(M), yr A465, yr A477 a'r A4076) ynghyd â ffyrdd cyswllt hanfodol bwysig o'r gogledd i'r de (yr A470, yr A449, yr A483 o'r Drenewydd i'r gogledd, yr A487 i'r gogledd o Faentwrog a'r A4060).

Prif Ffyrdd

C.5 Mae'r rhwydwaith o brif ffyrdd yn cynnwys y llwybrau traffig pwysicaf mewn ardaloedd trefol a gwledig ac mae'n cynnwys pob un o'r cefnffyrdd a nifer fawr o brif ffyrdd ond nid yw'n cynnwys traffyrdd. Dynodir y llwybrau yn glir gan arwyddion cyfeiriol a chanddynt gefndir gwyrdd a llythrennau gwyn a rhifau ffordd melyn. Cytunir ar y rhain gan Lywodraeth y Cynulliad ar ôl ymgynghori â'r awdurdod priffyrdd.

Categoriâu O Ffyrdd Sirol

Rhwydwaith Prif Ffyrdd Dosbarthiadol

C.6 Mae'r rhain yn briffyrdd sy'n bwysicach na'r lefel leol ac maent yn llwybr hanfodol ar gyfer traffig, yn arbennig rhwng cefnffyrdd neu oddi arnynt. Maent yn gweithredu fel llwybrau dosbarthu rhanbarthol ac ardal ac yn cydategu'r rhwydwaith cefnffyrdd. Mae bron y cyfan o'r rhwydwaith yn cynnwys ffyrdd pob diben ('A').

Ffyrdd Dosbarthiadol Nad Ydynt Yn Brif Ffyrdd

C.7 Mae'r rhain yn system atodol o ffyrdd o werth mwy lleol sy'n rhoi mynediad i sectorau diwydiannol, masnachol a phreswyl. Weithiau er mwyn hwyluso cyfeirio traffig a pharhad llwybr, dynodir y rhain gan y llythyren 'B'.

Ffyrdd Diddosbarth

C.8 Mae'r rhain yn ffyrdd cyswllt sy'n cynnwys isffyrdd gwledig yn ogystal â ffyrdd ystâd trefol.

Asesiadau Trafnidiaeth

D.1 Dylai asesiad trafndiaeth (AT) nodi'n glir pa effeithiau y mae datblygiad arfaethedig, neu ailddatblygiad, yn debygol o'u cael fel eu bod yn hawdd eu deall. Dylai fod yn seiliedig ar y teithiau gan bobl a'r teithiau cludo nwyddau a grëir gan y datblygiad a dylai gynnwys dadansoddiad o'r effeithiau posibl ar batrymau symud sy'n bodoli eisoes. Dylid defnyddio'r AT i lunio Strategaeth Gweithredu Trafnidiaeth (SGT) sy'n ymdrin ag amcanion trafndiaeth perthnasol ar gyfer y safle, wedi'i llywio gan y cynllun datblygu a'r materion a nodwyd yn y dadansoddiad o symudiadau gan bobl.

D.2 Cynhelir AT a llunnir SGT er mwyn:

- Deall effeithiau'r datblygiad o ran trafndiaeth
- Cyfleu'r effeithiau yn glir i gynorthwyo'r broses gwneud penderfyniadau
- Dangos bod y datblygiad wedi'i leoli mewn safle a fydd yn sicrhau allbwn sydd ei angen ac a ragfyneir (er enghraifft o ran rhaniad moddol targed)
- Lliniaru effeithiau trafndiaeth negyddol trwy'r broses ddylunio ac a sicrheir trwy amodau neu rwymedigaethau cynllunio
- Cynyddu hyd yr eithaf ar hygyrchedd y datblygiad trwy ddulliau teithio ac eithrio'r car
- Cyfrannu at amcanion perthnasol y cynllun datblygu a'r CTRh yn ymwneud â hygyrchedd gwasanaethau a rhaniad moddol.

Defnydd

D.3 Dylai awdurdodau cynllunio nodi yn eu cynlluniau datblygu yr amgylchiadau lle y bydd angen cyflwyno AT gyda cheisiadau cynllunio. Gallant hefyd gynnwys polisiau yn ymwneud â mathau penodol o ddefnydd tir pan fydd tystiolaeth yn dangos bod patrymau symud yn debygol o achosi effeithiau lleol sylweddol.

D.4 Dylid sicrhau Asesiadau Trafnidiaeth ar gyfer datblygiadau (gan gynnwys estyniadau neu newid defnydd) sy'n creu cryn dipyn o symudiadau neu sy'n debygol o gael cryn effaith ar batrymau symud sy'n bodoli eisoes. Mae'r tabl canlynol yn nodi trothwyau awgrymedig y dylai fod angen AT os eir yn uwch na hwy, ac eithrio pan fydd awdurdodau cynllunio yn nodi mewn CCA gwahanol sbardunwyr 'graddfa datblygiad' sy'n sensitif yn lleol, neu pan fyddant yn nodi lleoliadau penodol yn ardal y cynllun lle y mae'r rhwydwaith trafndiaeth yn arbennig o sensitif ac felly lle y bydd trothwyau ar gyfer asesiadau gofynion yn is.

Defnydd	Trothwy
Manwerthu bwyd	> 1,000m ² arwynebedd llawr gros
Manwerthu ac eithrio bwyd	> 1,000m ² arwynebedd llawr gros
Sinemâu a chyfleusterau cynadledda	> 1,000m ² arwynebedd llawr gros
Cyfleusterau hamdden	> 1,000m ² arwynebedd llawr gros
Busnes	> 2,500m ² arwynebedd llawr gros
Diwydiant	> 5,000m ² arwynebedd llawr gros
Dosbarthu a warysau	> 10,000m ² arwynebedd llawr gros
Ysbytai	> 2,500m ² arwynebedd llawr gros
Addysg uwch a phellach	> 2,500m ² arwynebedd llawr gros
Ysgolion	Pob ysgol newydd (Gweler D5 isod)
Stadia	> 1,500 o seddau
Tai	> 100 o anheddau
Gwestai	> 1,000m ² arwynebedd llawr gros

D.5 Dylid cynnal AT ar gyfer pob ysgol newydd. Dylai'r lefel o ddadansoddi ddarparu data addas ar hygyrchedd y safle trwy bob dull teithio a'r effeithiau tebygol ar batrymau symud i'r sawl sy'n gwneud y penderfyniad. Dylai lefel y manylder fod yn gymesur â graddfa'r datblygiad. Dylai'r SGT o leiaf anelu at greu neu wella llwybrau seiclo a cherdded diogel, cyfyngu ar fynediad i geir o amgylch ysgolion, darparu storffeydd beiciau digonol, a llunio fframwaith ar gyfer gweithgarwch cynllunio teithio i'r ysgol yn y dyfodol.

D.6 Gall ysbytai greu cryn dipyn o draffig ac felly mae'n bwysig gwneud asesiad trafndiaeth cadarn. Yn achos ysbytai a chyfleusterau gofal iechyd eraill dylai'r AT nodi'n glir sut mae'r lleoliad arfaethedig yn bodloni egwyddorion cynaliadwyedd. Dylai'r SGT yn ei thro gynnwys mesurau i hyrwyddo mynediad i'r safle drwy ddulliau teithio ac eithrio'r car yn arbennig ar gyfer staff ac ymwelwyr a dylai nodi trefniadau mynediad cadarn sy'n sensitif i wahanol anghenion ei ddefnyddwyr. Er enghraifft dylai'r trefniadau mynediad ddarparu ar gyfer gwahanol lefelau o symudedd personol a chydnabod y gwahanol adegau pan fydd angen mynediad megis i gwmpasu sifftiau staff, cyfnodau ymweld neu gleifion dydd. Mae cadernid trefniadau mynediad yn bwysig i hyrwyddo mynediad trwy ddulliau ac eithrio'r car; felly er enghraifft os cynigir cynllun rhannu ceir mewn SGT dylid ei ategu â 'chynllun tacsï adref'. Mae'n rhaid rhoi sylw penodol i fynediad yn gynnar yn y bore neu'n hwyr gyda'r nos a dylid sicrhau mesurau yr ystyrir eu bod yn angenrheidiol i ganiatáu'r datblygiad yn y lleoliad hwnnw trwy amodau neu rwymedigaethau cynllunio.

D.7 Pan gynigir nifer o ddatblygiadau bach yn agos at ei gilydd gall fod yn fwy priodol gwneud un asesiad cyffredin a gellid gwneud hynny fel rhan o ymarfer uwchcynllunio. Efallai y bydd awdurdodau cynllunio lleol yn gallu rhagweld y cyfryw geisiadau ac asesu'r effeithiau trafndiaeth cynyddol trwy'r cynllun datblygu.

D.8 Bydd angen mynediad gwasanaethu ar bob datblygiad ryw bryd yn ystod ei oes weithredol. Dylid integreiddio mynediad gwasanaethu ar gyfer cerbydau nwyddau neu gerbydau dosbarthu â'r dadansoddiad a'r strategaeth weithredu ddilynol. Yn achos rhai cynigion diwydiannol a rhai cynigion ar gyfer warysau, bydd symudiadau cludo nwyddau yn bwysicach na theithiau gan bobl.

Proses

D.9 Rhagwelir y bydd y broses AT yn cynnwys wyth elfen, y dylid ymgorffori pedair ohonynt mewn dogfen a gyflwynir gyda cheisiadau cynllunio. Nodir y camau yn Ffigur 1.

Cwmpasu

D.10 Mae trafodaethau cynnar rhwng datblygwyr ac awdurdodau lleol yn hanfodol i gytuno ar gwmpas yr asesiad a'r data sydd ei angen i lywio'r asesiad er mwyn osgoi oedi o ran penderfynu ar y cais. Dylai trafodaethau gynnwys:

- lleoliad, math a graddfa'r datblygiad;
- a yw'r datblygiad yn cyd-fynd â chanllawiau cenedlaethol a pholisi'r cynllun datblygu;
- a ddylid ystyried lleoliadau eraill (neu os mai dim ond un safle sydd gan y datblygwr, pa fath neu raddfa arall o ddatblygiad a all fod yn fwy priodol);
- cynnwys a lefel manylder yr asesiad trafndiaeth;
- unrhyw estyniad i ddyddiad yr asesiad dylunio;
- amcanion ar gyfer yr SGT;
- gofynion data ar gyfer yr asesiad a threfniadau monitro dilynol;
- gofynion unrhyw rwymedigaeth gynllunio.

Gall fod yn ddefnyddiol nodi trefniadau ar gyfer cysylltu yn y dyfodol i drafod unrhyw ddiwygiadau i gynigion sy'n codi.

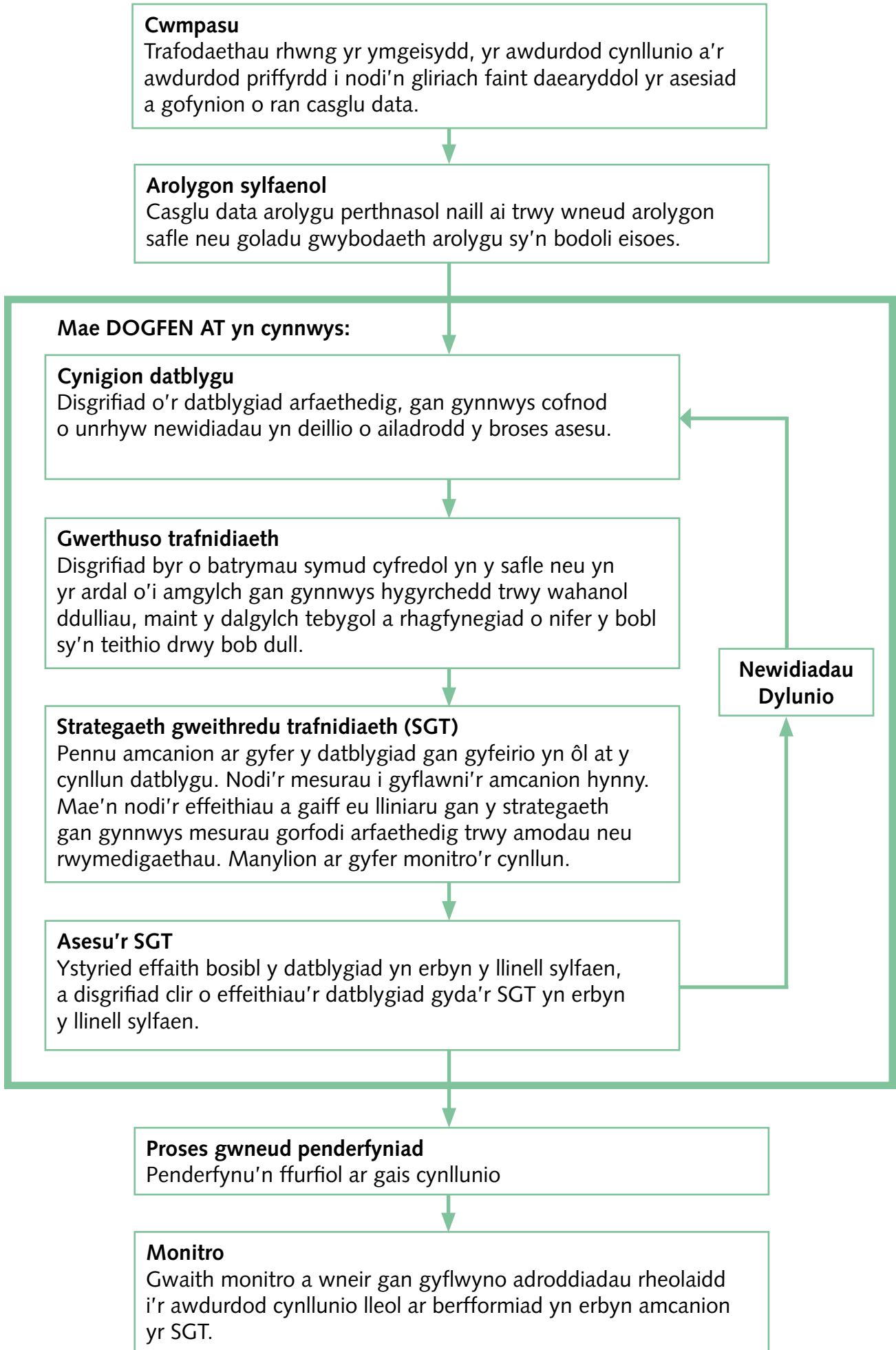
Y Ddogfen Asesu Trafnidiaeth

D.11 Dylai'r adroddiad sy'n manylu ar yr AT a gyflwynir gyda chais cynllunio fod yn glir ac yn ddealladwy. Dylid defnyddio atodiadau ar gyfer tystiolaeth dechnegol sy'n ategu'r datganiadau a wneir yn y prif destun. Dylai'r lefel o ddadansoddi a manylder yn yr adroddiad fod yn gymesur â graddfa, cymhlethdod ac effaith bosibl y cynigion datblygu a dylid cytuno ar hynny yn y cam cwmpasu. Mae Ffigur 1 yn darparu enghraifft o'r hyn y dylent ei gynnwys.

D.12 Wrth wneud gwerthusiad trafndiaeth dylid rhoi rhywfaint o sylw i hygyrchedd y safle. Nodir cyngor cyffredinol ar hygyrchedd yn Atodiad A. Nodwyd canllawiau ar asesu effeithiau traffig datblygiad gan y Sefydliad Priffyrdd a Chludiant (SPCh)⁸⁹. Ceir cyngor a chanllawiau cyffredinol ar gynnwys asesiadau trafndiaeth yn Atodiad A i 'Transport Assessment and Implementation: A Guide' (2005) a luniwyd gan Weithrediaeth yr Alban (Noder bod y canllawiau hyn yn amodi rhannau o Ganllawiau'r SPCh).

89 'Guidelines for Traffic Impact Assessment', y Sefydliad Priffyrdd a Chludiant, 1994

Ffigur 1 - Proses Asesu Trafnidiaeth



Strategaeth Gweithredu Trafnidiaeth (SGT)

D.13 Bwriedir i'r SGT gyflawni tri pheth:

- nodi pa amcanion a gofynion polisi a bennir gan y cynllun datblygu o ran mynediad i'r datblygiad a symudiadau yn y safle ac o'i amgylch;
- nodi pa drefniadau mynediad sydd eu hangen ar gyfer datblygiad llwyddiannus (gan ddiwallu anghenion y datblygwr, defnyddwyr yn y pen draw, mynd i'r afael ag effeithiau ar gymdogion a symudiadau a geir eisoes o amgylch y safle);
- nodi'r pecyn o fesurau ffisegol, mesurau rheoli a mesurau hyrwyddol sydd eu hangen i ddarparu ar gyfer y gofynion a nodwyd uchod, megis seilwaith ffisegol, cynllun a lleoliad adeiladau, rheoli parcio, cymhellion ariannol a chydgylltwy'r cynlluniau teithio dynodedig.

D.14 Dylai SGT gyfrannu at nodau'r cynllun datblygu. Mae hyn yn cynnwys unrhyw amcanion penodol a nodir yn y cynllun datblygu i ddatrys problemau lleol penodol e.e. ar gyfer ardal lle y mae tagfeydd yn arbennig o sylweddol, ardal hanesyddol y mae angen ei diogelu neu ardal rheoli ansawdd aer.

D.15 Ar ben hynny bydd angen i amcanion trafndiaeth ar gyfer y datblygiad ystyried gofynion masnachol a chyfyngiadau amgylcheddol. Dylai'r SGT gynnwys pecyn o fesurau sydd eu hangen i gyflawni ei hamcanion. Dylai'r rhain gynnwys mesurau ffisegol megis cynllun y safle, mesurau rheoli a mesurau hyrwyddol megis rheoli'r galw trwy gyfyngiadau parcio neu ddarparu gwybodaeth neu gyflogi cydgyssylltydd cynlluniau teithio.

D.16 Yn y gorffennol canolbwyntiodd cynlluniau teithio ar hyrwyddo dulliau teithio ac eithrio'r car. Mae SGT yn gyfle nid yn unig i ailadrodd y cyfryw lwyddiant blaenorol ond hefyd i atgyfnerthu'r broses o integreiddio'r mesurau hyn yng nghynllun ffisegol y datblygiad. Mae gan gynlluniau teithio rôl i'w chwarae o hyd gan y gallant fod yn elfen benodol o SGT yn arbennig ar gyfer datblygiadau hapfasnachol pan nad yw'r defnyddiwr yn y pen draw yn hysbys. Gall mesurau megis gwelliannau i drafndiaeth gyhoeddus, darpariaeth cerdded a seiclo a chynlluniau rhannu ceir fod yn addas i'w cynnwys yn y pecyn.

D.17 Gall yr SGT gynnwys gwybodaeth ariannol sy'n berthnasol i'r broses o weithredu'r strategaeth. Dylai hefyd gynnig amodau neu rwymedigaethau addas i sicrhau y caiff ei gweithredu. Ar ben hynny mae angen nodi'r cynllun monitro arfaethedig fel rhan o'r STG. Trafodir yr angen am waith monitro ym mharagraff D10.

Asesu'r SGT

D.18 Ar ôl casglu'r pecyn o fesurau dylid asesu'r cynnig yn erbyn amcanion yr SGT. Bydd hyn yn cynnwys rhagweld y newid mewn patrymau symud a fyddai'n deillio o weithredu'r SGT o gymharu â'r sefyllfa sylfaenol a'r sefyllfa a ragwelir ar gyfer y gwerthusiad trafndiaeth cychwynol.

Proses gwneud penderfyniad

D.19 Dylai dogfen yr asesiad trafndiaeth sy'n ymgorffori'r SGT fod o gymorth allweddol i'r broses gwneud penderfyniad. Felly dylid ei hysgrifennu yn glir ac yn ddealladwy.

Monitro

D.20 Os rhoddir caniatâd cynllunio ar gyfer datblygiad, bydd gwaith monitro gan y datblygwyr a meddianwyr yn y dyfodol yn bwysig i ganiatáu i awdurdodau lleol wirio a yw amcanion yr SGT yn cael eu cyflawni gan y datblygwr, ac os nad ydynt, a ydynt yn darparu tystiolaeth i lywio ymateb gan naill ai'r datblygwr, yr awdurdod cynllunio lleol neu gyrff eraill. Rhagwelir yn achos nifer fach o ddatblygiadau mwy o faint, y gellid ei gwneud yn ofynnol i ddatblygwyr gymryd rhai camau gan ddibynnu ar nodweddion symud y datblygiad (pwyntiau sbarduno). Fodd bynnag, yn achos y mwyafrif llethol o ddatblygiadau, bydd gwaith monitro yn ddefnyddiol er mwyn dysgu o safbwynt y datblygwr o ran effeithlonrwydd y datblygiad ac o safbwynt yr awdurdod cynllunio lleol, gan lywio cyfeiriad polisi yn y dyfodol, yn arbennig o ran polisiau yn y cynllun datblygu a'r CTRh yn ymwneud ag asesiadau trafndiaeth.

Gweithdrefnau Ar Gyfer Ceisiadau Cynllunio

Ymgynghoriadau ag Awdurdodau Priffyrdd

- E.1** Llywodraeth Cynlluniad Cymru yw'r awdurdod priffyrdd ar gyfer cefnffyrdd a thraffyrdd. Yr awdurdod unedol yw'r awdurdod priffyrdd ar gyfer ffyrdd eraill.
- E.2** Ymgynghorir ag awdurdodau priffyrdd lleol os bydd cais cynllunio yn cynnwys:
- ffurfio, cynllunio neu newid unrhyw fynedfa i unrhyw ffordd lle mai ef yw'r awdurdod priffyrdd;
 - unrhyw ddatblygiad arall sydd, yn ôl yr awdurdod cynllunio lleol, yn debygol o gynyddu lefel y traffig neu newid cymeriad y traffig sy'n ymuno â ffordd ddosbarthiadol⁹⁰ neu ffordd arfaethedig neu'n eu gadael yn sylweddol neu sy'n debygol o amharu ar waith i wella neu adeiladu'r cyfryw ffordd⁹¹;
 - datblygiadau sy'n cynnwys cynllunio neu adeiladu stryd newydd.
- E.3** Mae'n rhaid hysbysu Llywodraeth y Cynulliad (a dylid anfon copi at yr asiant cefnffyrdd perthnasol) o unrhyw gais am ganiatâd cynllunio ar gyfer datblygiad sy'n cynnwys:
- ffurfio, cynllunio neu newid mynedfa i unrhyw ran o gefnffordd sy'n ddarostyngedig i derfyn cyflymder dros 40 milltir yr awr;
 - unrhyw waith arall i ddatblygu tir o fewn 67 metr (neu'r cyfryw bellter arall ag y gellir ei nodi) o ganol priffordd y mae Llywodraeth y Cynulliad yn gyfrifol amdani neu'n bwriadu ei hadeiladu neu ei gwella.
- E.4** Ymgynghorir â Llywodraeth y Cynulliad hefyd pan ymddengys i'r awdurdod cynllunio fod y datblygiad yn debygol o greu neu ddenu traffig a fydd yn arwain at gynnydd sylweddol yn lefel y traffig neu newid sylweddol yng nghymeriad y traffig sy'n ymuno â chefnffordd neu'n ei gadael neu sy'n defnyddio croesfan wastad dros reilffordd. Dylid anfon manylion at Drafnidiaeth Cymru a'i hasiant cefnffyrdd perthnasol. Bydd yr asiant priffyrdd wedyn yn rhoi cyngor i Lywodraeth y Cynulliad. Ymgynghorir â gweithredwr y rhwydwaith rheilffyrdd hefyd pan fydd datblygiadau yn effeithio ar y defnydd a wneir o groesfan wastad. Ar wahân i gyfnewidfeydd â rhannau eraill o'r rhwydwaith cefnffyrdd, gallai'r man lle y mae traffig yn ymuno â chefnffordd neu'n ei gadael amrywio o fynedfa fferm syml, i brif ffordd sirol, sy'n cysylltu â'r rhwydwaith wrth gylchfan neu gyffordd aml-lefel. Wrth asesu a ddylid ymgynghori â Llywodraeth y Cynulliad o dan Erthygl 10 (1)(e) o'r GDPO ai peidio, mae'n rhaid i awdurdodau cynllunio lleol ystyried yn fanwl yr effeithiau a gâi traffig datblygiad ar y gyffordd yn arbennig o ran y symudiadau troi ychwanegol y bydd hyn yn eu greu. Fel canllaw cyffredinol byddai Llywodraeth y Cynulliad yn ystyried bod cynnydd o ryw 5% mewn symudiadau troi yn sylweddol yn y rhan fwyaf o achosion, hynny yw, cynnydd o 5% yn y traffig sy'n defnyddio unrhyw un o ffyrdd cyswllt y gyffordd. Pan fydd y defnydd a wneir o'r gyffordd wedi mynd y tu hwnt i'w chapasiti, neu pan fydd bron â chyrraedd ei chapasiti, byddai cynnydd canrannol llai ar ffordd gyswllt yn sylweddol fel arfer, yn ogystal ag unrhyw

90 Diffinnir "ffordd ddosbarthiadol" yng Ngorchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygu Cyffredinol) 1995 (O.S. 1995/419); yn ymarferol, ffordd A, B, neu C nad yw'n gefnffordd ydyw.

91 Nodir y darpariaethau hyn yn Erthygl 10 o Orchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygu Cyffredinol) 1995.

symudiadau troi ychwanegol a allai yn achos cerbydau trymlwythog sy'n symud yn araf, er enghraifft, gyflwyno goblygiadau diogelwch difrifol i ddefnyddwyr cefnffyrdd.

E.5 Mae gan Lywodraeth y Cynulliad y pŵer i gyfarwyddo'r awdurdod cynllunio lleol i wrthod cais am ganiatâd cynllunio neu osod amodau penodol ar ganiatâd cynllunio. Mewn penderfyniadau ar apeliadau cynllunio, bydd Llywodraeth y Cynulliad, neu'r Arolygydd, yn rhoi'r pwys priodol ar gynrychioliadau a wneir gan Trafnidiaeth Cymru, waeth p'un a gawsant eu cyfleu trwy gyfarwyddyd i'r awdurdod lleol ai peidio.

E.6 Ni all awdurdodau cynllunio benderfynu ar gais y mae angen ymgynghori ag awdurdodau priffyrdd yn ei gylch tan o leiaf 14 diwrnod o'r adeg y derbynir yr hysbysiad gan yr awdurdod priffyrdd neu 14 diwrnod o'r adeg y derbynir copi a anfonwyd yn uniongyrchol at yr ymgynghorai gan yr ymgeisydd, p'un bynnag yw'r cyntaf. Pan hysbyswyd Llywodraeth y Cynulliad a'r asiant cefnffyrdd o gais o dan Erthygl 15 o'r GDPO, ni all yr awdurdod cynllunio lleol benderfynu ar y cais tan 28 diwrnod ar ôl hysbysu Llywodraeth y Cynulliad.

Gweithdrefnau Effeithlon

E.7 Y tu allan i barciau cenedlaethol, yn sgîl ad-drefnu llywodraeth leol daethpwyd â swyddogaethau cynllunio a swyddogaethau priffyrdd lleol at ei gilydd o fewn awdurdodau unedol. Mae hyn wedi darparu cyfle i integreiddio gweithdrefnau ymgynghori a gwneud y broses o ymdrin â cheisiadau cynllunio yn fwy effeithlon. Yn achos ceisiadau cynllunio o fewn parciau cenedlaethol neu sy'n effeithio ar gefnffyrdd, bydd angen ymgynghori'n allanol â'r awdurdod priffyrdd priodol o hyd er bod egwyddorion gweithio'n effeithlon yr un mor berthnasol.

E.8 Gall ymgynghoriadau beri oedi i benderfyniad awdurdod cynllunio ar gais cynllunio. Mae camau y gall y partion dan sylw eu cymryd i leihau hyd yr eithaf ar y risg y ceir oedi. Dylai awdurdodau priffyrdd fabwysiadu ymagwedd bositif a chymwynasgar tuag at ymholiadau a wneir gan ymgeiswyr cyn iddynt gyflwyno ceisiadau. Dylent geisio ymdrin â hysbysiadau gan awdurdodau cynllunio cyn gynted ag y bo modd, a dylent hysbysu'r awdurdod cynllunio cyn gynted ag y bo modd os ydynt yn rhagweld unrhyw oedi. Dylid cadw ystadegau am gyflymder yr ymateb i'r hysbysiadau hynny at ddibenion rheoli. Gellir symleiddio gweithdrefnau hefyd trwy sicrhau bod yr awdurdod priffyrdd a'r awdurdod cynllunio yn cysylltu'n agos â'i gilydd, gan gynnwys defnyddio swyddog cyswllt i archwilio ceisiadau, darparu sylwadau yn rheolaidd ac atgyfeirio'r achosion mwyaf cymhleth at arbenigwyr yn yr awdurdod priffyrdd.

E.9 Dylai awdurdodau cynllunio hysbysu awdurdodau priffyrdd o geisiadau cyn gynted ag y bo modd, a dylent sicrhau y cynhwysir digon o wybodaeth yn yr hysbysiad i alluogi'r awdurdod priffyrdd i ystyried y mater yn gyflym. Bydd AT yn galluogi awdurdodau priffyrdd ac eraill pan fo hynny'n briodol i ffurfio barn am effaith debygol cynigion datblygu ar dtrafnidiaeth yn y cyffiniau a'r ardal ehangach os bydd hynny'n briodol. Mae paragraffau 101 i 107 ac Atodiad D yn rhoi canllawiau pellach ar asesiadau trafndiaeth. Dylai awdurdodau cynllunio fod yn llym wrth ddefnyddio dyddiadau cau ar gyfer ymgynghori a hysbysu a dylent fonitro cyflymder yr ymateb gan awdurdodau priffyrdd. Os na fydd ymgeiswyr wedi anfon copi yn uniongyrchol i'r awdurdod priffyrdd eisoes efallai y gofynnir iddynt ddarparu copi ychwanegol o ddogfennau'r cais, ar y sail y bydd hynny'n helpu i sicrhau penderfyniad cyflym. Dylai awdurdodau cynllunio dynnu sylw at geisiadau

sy'n fater o frys arbennig. Dylent hefyd gofio bod Trafnidiaeth Cymru yn barod i gynnig cyngor cyffredinol ar faterion diogelwch ar y ffyrdd ar bob math o ffordd.

E.10 Dylai ymgeiswyr roi sylw penodol i faterion priffyrdd wrth lunio cynigion, er mwyn osgoi trafodaethau hir ynghylch cais, neu'r angen i'r awdurdod lleol ddatrys problemau priffyrdd trwy lunio amodau i'w hatodi i'r caniatâd. Dylent gysylltu â'r awdurdod priffyrdd mor gynnar â phosibl yn y broses o lunio eu cynigion datblygu os ydynt o'r farn y gall y cynigion gynnwys ymgynghoriadau neu'r posibilrwydd o gyfarwyddo gan Lywodraeth y Cynulliad. Bydd hefyd yn ddefnyddiol trafod cynigion i wneud gwaith ar briffordd gydag ymgymerwyr statudol yr effeithir, o bosib, ar eu cyfarpar (er enghraifft pibellau a cheblau), ac anfon copïau o geisiadau yn uniongyrchol i'r awdurdod priffyrdd ac unrhyw ymgynghoreion statudol eraill.

Amodau Sy'n Ei Gwneud Yn Ofynnol I Wneud Gwaith Ar Y Briffordd

F.1 Gall awdurdodau cynllunio roi caniatâd cynllunio yn ddarostyngedig i amod na ddylid dechrau ar ddatblygiad neu na ddylid ei feddiannu nes y bydd rhyw rwystr i'r datblygiad wedi'i oresgyn (amod 'Grampiaidd'). Gall hyn gynnwys gwneud gwaith ar briffordd. Efallai y bydd angen amod 'Grampiaidd' pan fydd yn rhaid gwneud gwaith ar briffordd sy'n bodoli eisoes er mwyn darparu ar gyfer traffig a grëir gan ddatblygiad yn ddiogel ac yn effeithlon. Yn achos mynedfa newydd i ddatblygiad yn cynnwys warysau, er enghraifft, gallai fod angen gwneud y briffordd bresennol yn lletach a chynllunio ynys ffug er mwyn cynnal gallu'r ffordd bresennol neu fynd i'r afael â risg i ddiogelwch. Fodd bynnag, yn achos archfarchnad newydd efallai y câi cymaint o draffig ei greu ar isffordd sy'n bodoli eisoes fel bod angen cylchfan newydd neu welliannau eraill wrth ei chyffordd â phrif ffordd. Mewn rhai achosion efallai y bydd angen cynyddu hefyd y capasiti ar ffyrdd yr effeithir arnynt gan y datblygiad arfaethedig ond nas lleolir yn agos ato neu eu gwella mewn ffyrdd eraill.

F.2 Ni ddylid gosod amodau 'Grampiaidd' oni fyddai'n rhaid gwrthod caniatâd cynllunio hebddynt ond bod y cynigion yn dderbyniol ym mhob ffordd arall o ran cynllunio.

F.3 Bydd angen i ddatblygwyr dalu cost unrhyw welliannau priffordd pan grëir yr angen yn uniongyrchol gan eu datblygiad. Fodd bynnag, ni ddylai fod angen iddynt dalu am welliannau i ymdrin â diffygion sy'n bodoli eisoes yn y system ffyrdd na chaent eu gwaethygu gan y datblygiad. Gellir dechrau ynghynt ar waith gwella priffyrdd sydd wedi'i raglennu gan yr awdurdod priffyrdd i alluogi'r datblygiad i fynd yn ei flaen, ond fel arfer mae angen cyfraniad ariannol gan y datblygwr.