

Papur Cefndir Trafnidiaeth

Cynllun Datblygu Lleol Diwygiedig Sir Gaerfyrddin

Ionawr 2020

Papur Cefndir Trafnidiaeth

1. Cyflwyniad a Diben

1.1 Mae Cyngor Sir Gaerfyrddin wrthi'n paratoi'r Cynllun Datblygu Lleol (CDLI) Diwygiedig ar gyfer ei ardal (heblaw am y rhan honno sy'n cael ei chynnwys ym Mharc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog). Pan gaiff ei gwblhau'n derfynol (ei fabwysiadu), bydd y CDLI Diwygiedig yn disodli'r CDLI mabwysiedig presennol a bydd penderfyniadau ar ganiatâd cynllunio yn cael eu seilio'n bennaf ar ei gynnwys.

1.2 Bydd y CDLI yn cyflwyno gweledigaeth ynghylch sut y bydd defnyddiau tir yn cael eu dosbarthu, i sicrhau datblygu cynaliadwy a chefnogi'r nodau a gyflwynir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Swyddogaeth Rheoli Datblygu yw gwireddu'r weledigaeth honno, gan gyfeirio buddsoddiad cyhoeddus a phreifat at leoliadau addas gan ddefnyddio polisiâu cenedlaethol a lleol i ddarparu'r swyddi, y tai a'r seilwaith sydd eu hangen i ddiwallu anghenion yn awr ac yn y dyfodol.

1.3 Diben y Papur Cefndir Trafnidiaeth hwn yw darparu gwybodaeth ategol ar gyfer y CDLI Diwygiedig, gan amlinellu'r materion a'r heriau y bydd angen mynd i'r afael â hwy yn ogystal â dulliau polisi posibl i'w cynnwys yn y cynllun. Y bwriad hefyd yw rhoi cyfle cynnar i randdeiliaid a'r cyhoedd gyfrannu at y cynllun drwy sianeli ymgynghori ffurfiol.

1.4 Lluniwyd y Papur Cefndir Trafnidiaeth hwn gan ddefnyddio ffynonellau tystiolaeth oedd ar gael o astudiaethau cyfredol a hanesyddol ac mae'n adlewyrchu sylwadau a gyflwynwyd gan Is-adran Rheoli'r Rhwydwaith Llywodraeth Cymru (fel yr awdurdod priffyrdd ar gyfer cefnffyrdd a thraffyrdd yng Nghymru) ar y safleoedd ymgeisio yr ystyriwyd eu cynnwys yn y CDLI Diwygiedig.

1.5 Caiff y Papur Cefndir Trafnidiaeth hwn ei ddiweddarau wrth i broses ddatblygu y CDLI fynd yn ei blaen.

1.6 Mae strwythur y Papur Cefndir Trafnidiaeth hwn fel a ganlyn:

- Pennod 1 – Cyflwyniad.
- Pennod 2 - Cyd-destun Cefndir.
- Pennod 3 – Meysydd a Gofynion Datblygu Allweddol.
- Pennod 4 - Casgliadau a'r Camau Nesaf.

2. Cyd-destun Cefndir

Cyngor Sir Gaerfyrddin

2.1 Rhwydwaith ffyrdd Sir Gaerfyrddin, sy'n ymestyn 3,487 o gilometrau, yw'r ail hiraf yng Nghymru a niferoedd traffig y sir yw'r trydydd uchaf yng Nghymru. Mae Sir Gaerfyrddin hefyd yn llwybr cludo nwyddau pwysig iawn sy'n darparu mynediad i'r porthladdoedd yng ngorllewin Cymru ac oddi yno ac mae'r A48 a'r A40 i'r gorllewin o Gaerfyrddin yn rhan o'r Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd. Yn y sir, bu ffocws sylweddol ar gysylltedd gwledig lleol a mynediad at gyflogaeth drwy welliannau i lwybrau bysiau a strategaethau cerdded a beicio. Mae Sir Gaerfyrddin hefyd wedi gweithio'n galed gyda rhanddeiliaid rheilffyrdd allweddol i wneud gwasanaethau yn fwy deniadol a datblygu gwell gorsafoedd, cyfleusterau Parcio a Theithio ac amserlenni gwasanaethau. Mae Gwasanaethau trafndiaeth a seilwaith yn cyfryngau sy'n sail i sectorau eraill yr economi. Mae seilwaith strategol a lleol wedi'i ddatblygu i hyrwyddo twf a gweithgarwch economaidd drwy greu cysylltiadau gwell.

2.2 Fel y nodir yn y Cynllun Trafnidiaeth Lleol, mae pedair egwyddor yn ei datblygiadau seilwaith trafndiaeth:

- Gwella mynediad rhwng safleoedd cyflogaeth ac aneddiadau allweddol,
- Gwella cysylltedd rhyngwladol,
- Lleihau allyriadau nwyon tŷ gwydr a'r effeithiau amgylcheddol eraill y mae trafndiaeth yn eu cael; a
- Cynyddu diogelwch a sicrwydd.

2.3 Mae'r buddsoddiad sydd wedi'i wneud hyd yn hyn mewn trafndiaeth a seilwaith yn Sir Gaerfyrddin yno i bawb ei weld a'i fwynhau. Mae mwy o gydweithio ledled Dinas-ranbarth Bae Abertawe unwaith eto wedi hwyluso buddsoddiad pellach mewn chwe phrosiect seilwaith allweddol yn y Sir:

- Ffordd Gyswllt Economaidd Cross Hands – yn deillio o'r prosiect trawsnewid ym Mharth Twf Cross Hands, sef prosiect trafndiaeth 3 cham sy'n creu mynediad i safleoedd cyflogaeth strategol allweddol ac ardal ehangach Cross Hands gan gynnwys Pen-y-groes a Chwm Gwendraeth.
- Ffordd Gyswllt Gorllewin Caerfyrddin – mae'r ffordd gyswllt yn mynd o Travellers Rest ar yr A40 i'r ardal academiaidd a chyfryngau newydd yn Ffordd y Coleg, tref Caerfyrddin, gan ddarparu mynediad ar gyfer y buddsoddiad sydd ar y gweill gan S4C.
- Rhydaman - gwelliannau i gyffordd cefnffordd Lôn Tir y Dail / yr A483 yn Rhydaman i leihau pwysau traffig yn y dref ac agor rhwydwaith ffyrdd ehangach Rhydaman a chanol y dref.
- Ffordd Osgoi Llandeilo - yn ôl amserlen Rhaglen Gyfalaf Llywodraeth Cymru, bwriedir cychwyn ar ffordd osgoi hir-ddisgwylidig ar gyfer tref Llandeilo yn Nhyffryn Tywi o fewn y PUM mlynedd nesaf, a fydd yn gwella llesiant amgylcheddol y dref yn sylweddol.
- Cysylltedd Gwledig – mae cysylltedd rhwng trefi marchnad y Sir a chytrefi gwledig y Sir yn hanfodol i fywyd Sir Gaerfyrddin. Bydd cydweithio â Traveline Cymru a rhanddeiliaid allweddol eraill yn sicrhau parhad Bwcabus – y Model

Trafnidiaeth ar gyfer Cefn Gwlad Cymru yn Sir Gaerfyrddin sy'n darparu mynediad i siroedd cyfagos, sef Powys a Cheredigion.

2.4 Cysylltiadau Cerdded a Beicio – fel rhan o'r rhwymedigaethau o dan y Ddeddf Teithio Llesol, cyfres o gysylltiadau cerdded a beicio i gynnig dewisiadau teithio cynaliadwy i gael mynediad i safleoedd cyflogaeth, ysgolion ac atyniadau twristiaeth, gan gynnwys llwybr Dyffryn Tywi sydd dan ddatblygiad. Er bod y prosiectau uchod yn cynnig manteision sylweddol, o ran mynd i'r afael â'r cyfyngiadau presennol a hwyluso twf a gweithgarwch economaidd, bydd angen rhagor o welliannau i ddarparu'n briodol ar gyfer CDLI Diwygiedig Cyngor Sir Gaerfyrddin.

2.5 Mae Cyngor Sir Gaerfyrddin wedi llunio Canllaw Dylunio Priffyrdd sy'n cyflwyno ei ddisgwyliadau ar gyfer datblygiadau newydd yn y sir. Mae'r Canllaw Dylunio Priffyrdd yn darparu canllawiau ynghylch paratoi cynigion trafndiaeth a darparu seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth i gefnogi datblygiadau newydd. Mae hefyd yn nodi'r gofynion cysylltiedig yn ystod y camau cynllunio ac adeiladu.

2.6 Dylai ceisiadau cynllunio gael eu hategu gan gynlluniau a gwybodaeth briodol i sicrhau bod argymhellion ynghylch pa mor dderbynol yw datblygiad o safbwynt trafndiaeth yn seiliedig ar sylfaen dystiolaeth gadarn. Mae rhagor o wybodaeth am ystyriaethau dylunio allweddol a gofynion o ran gwybodaeth ategol, gan gynnwys Asesiadau Trafndiaeth a gofynion i ymgynghori ag Asiant Cefnffyrdd De Cymru (SWTRA) Llywodraeth Cymru ar gael yn y Canllaw Dylunio Priffyrdd.

2.7 Efallai y bydd angen Asesiad Trafndiaeth neu Ddatganiad Trafndiaeth i adolygu effaith bosibl y cynllun ar y rhwydwaith trafndiaeth cyfagos. Dylid cyfeirio at ddogfen Cyngor Sir Gaerfyrddin: 'Canllawiau Asesu Trafndiaeth ar gyfer Datblygiadau yn Sir Gaerfyrddin', yn ogystal â TAN 18.

2.8 Mae 'Canllawiau Asesu Trafndiaeth ar gyfer Datblygiadau yn Sir Gaerfyrddin' Cyngor Sir Gaerfyrddin ac Atodiad D TAN 18 yn cynnig canllawiau ar strwythur a chynnwys gofynnol Asesiadau Trafndiaeth a Datganiadau Trafndiaeth. Maent hefyd yn nodi'r trothwyon nodweddiadol ar gyfer datblygiadau y mae angen asesiadau arnynt. Er y bydd Cyngor Sir Gaerfyrddin yn cadarnhau a yw Asesiad Trafndiaeth neu Ddatganiad Trafndiaeth yn briodol ar gyfer datblygiad newydd fesul achos, yn ogystal â nodi cwmpas yr asesiadau sy'n ofynnol, mae'r bennod ganlynol yn darparu canllawiau cychwynnol ar y prif faterion strategol y dylid eu hystyried.

Dinas-ranbarth Bae Abertawe

2.9 Cyngor Sir Gaerfyrddin yw un o'r pedwar awdurdod lleol rhanbarthol sy'n arwain Bargaen Ddinesig Bae Abertawe. Mae Bargaen Ddinesig Bae Abertawe wedi nodi buddsoddiad o £1.3 biliwn mewn 11 o brosiectau mawr ledled y rhanbarth, gyda'r bwriad o roi hwb o £1.8 biliwn i'r economi ranbarthol drwy greu 10,000 o swyddi newydd.

2.10 Ochr yn ochr â Bargaen Ddinesig Bae Abertawe, mae Cyngor Sir Gaerfyrddin yn cydweithio â'r tri awdurdod lleol arall yn y rhanbarth i gyflawni'r hyn sy'n cael ei alw'n METRO De-orllewin Cymru. Mae METRO De-orllewin Cymru yn gyfres o welliannau i wasanaethau a seilwaith aml-foddol i wella darparu ac integreiddio trafndiaeth ledled

y rhanbarth, gan hwyluso'r broses o newid i ddulliau teithio cynaliadwy. Drwy weithredu METRO De-orllewin Cymru, bwriedir y bydd angen datblygiadau newydd i gyfrannu at y cynllun, gan gynyddu mewnfuddsoddi yn Sir Gaerfyrddin.

2.11 Er mwyn helpu i asesu a meintoli effeithiau datblygiadau arfaethedig newydd a chynlluniau ehangach (gan gynnwys METRO De-orllewin Cymru), mae model trafndiaeth aml-foddol rhanbarthol newydd yn cael ei ddatblygu gan Drafnidiaeth Cymru ar gyfer rhanbarth de-orllewin Cymru. Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn cefnogi datblygu'r model, a fydd hefyd yn helpu i nodi'r gwelliannau trafndiaeth sydd eu hangen i hwyluso/datgloi datblygiad yn y dyfodol.

3. Meysydd Datblygu Allweddol - Materion a Chyfleoedd o ran Trafnidiaeth, y Dulliau Asesu sydd ar gael a Chynlluniau Gwella Posibl

3.1 Mae prif ganolfannau trefol y sir yn cynnwys Llanelli, Caerfyrddin a Rhydaman / Cross Hands. Mae Caerfyrddin, oherwydd ei leoliad daearyddol canolog, yn bodloni anghenion ardaloedd gwledig y sir yn ogystal â'r rhanbarth ehangach o ran agweddau fel manwerthu. Mae gan Lanelli a Rhydaman / Cross Hands dreftadaeth ddiwydiannol gyfoethog ond maent yn parhau yn gyfranwyr pwysig i'w cymunedau ehangach, gan weithredu fel canolbwyntiau ar gyfer cyflogaeth a thai.

3.2 Mae Tref Caerfyrddin wedi'i chadarnhau fel un o dair 'Ardal Dwf' y CDLI ochr yn ochr â Rhydaman/Cross Hands a Llanelli yn yr hierarchaeth aneddiadau ar gyfer Sir Gaerfyrddin.

3.3 O gofio bod dros 60% o boblogaeth Sir Gaerfyrddin yn byw mewn ardaloedd gwledig, mae'r Cyngor wedi cyflwyno dyheadau i adfywio ei gymunedau gwledig, gan ganolbwyntio ar y 10 tref farchnad wledig ganlynol:

- Llanymddyfri
- Llandeilo
- Cwmaman
- Castellnewydd Emlyn
- Llanybydder
- Sanclêr
- Talacharn
- Hendy-gwyn ar Daf
- Cydweli; a
- Cross Hands

3.4 Bydd y fenter trefi gwledig yn sicrhau bod y trefi a ddewisir yn fwy cynaliadwy yn economaidd, yn gymdeithasol, yn amgylcheddol ac yn ddiwylliannol, yn ogystal â sicrhau dull cydgysylltiedig o ddatblygu darpariaeth trafndiaeth yn strategol ledled y sir.

3.5 Mae'r bennod hon yn darparu trosolwg o drafndiaeth ar gyfer prif ganolfannau trefol y Sir ac mae wedi'i strwythuro fel a ganlyn:

- Materion a Chyfleoedd o ran Trafnidiaeth,
- Cynlluniau Gwella Posibl; a'r
- Dulliau Asesu sydd ar gael.

3.6 Mae'r wybodaeth a ddarperir yn y bennod hon yn amlinellu disgwyliadau cychwynnol Cyngor Sir Caerfyrddin o ran y materion strategol y mae angen eu hystyried a mynd i'r afael â hwy wrth ddatblygu cynigion ar gyfer dyraniadau ym mhrif ganolfannau trefol/ardaloedd twf y sir. Bydd angen ystyried materion lleol wrth i gynigion unigol gael eu datblygu ymhellach a bydd angen ystyried effaith gronol clystyrau datblygu, lle y nodir hynny, er mwyn sicrhau y gellir sicrhau mesurau lliniaru a seilwaith priodol.

Llanelli

3.7 Nid yw'r sefyllfa o ran traffig yn Llanelli yn annhebyg i'r sefyllfa mewn trefi mawr eraill sydd o arwyddocâd rhanbarthol tebyg. Mae traffig yn llifo'n hwylus am gyfnodau hir o'r dydd ond yn ystod yr adegau prysuraf mae llawer o draffig yn arwain at dagfeydd ar lwybrau a chyffyrdd allweddol. Mae canol y dref, ynghyd â'r A484 a'r A476 sy'n arwain at y dref, yn rhan o Ardal Rheoli Ansawdd Aer Llanelli.

3.8 Mae coridorau'r A4138 a'r A484 yn ffurfio asgwrn cefn y rhwydwaith ffyrdd yn Llanelli ac mae tagfeydd ar y ddau goridor hyn yn ystod yr adegau prysuraf, yn enwedig o amgylch canol y dref, yr A484 Heol y Sandy, parciau manwerthu Trostre a Pharc Pemberton ac o amgylch Cyffordd 48 yr M4. Nodwyd y cyffyrdd / cysylltiadau canlynol fel manau cyfyng o ran traffig:

- Yr A4138 Heol Pontarddulais a Chyffordd 48 yr M4,
- Yr A4138 Goleuadau Traffig Talyclun,
- Yr A4138 Goleuadau Traffig Halfway a Morrisons,
- Yr A4138/A484 Cylchfan Trostre,
- Yr A484 Goleuadau Traffig Gelli Onn a Stryd Thomas,
- Yr A484 Cylchfan y Sandy; ac
- Yr A484 Goleuadau Traffig Heol y Sandy/Heol Iscoed.

3.9 Mae opsiynau i wella'r A484 a'r A4138 wedi'u datblygu'n ddiweddar ac mae gwaith yn mynd rhagddo i benderfynu ar y cynlluniau a ffefrir. Nod y gwelliannau yw mynd i'r afael â chyfyngiadau presennol o ran capasiti yn ogystal â hwyluso twf economaidd yn Llanelli a'r ardal gyfagos. Bydd angen ystyried effaith datblygiadau'r CDLI ar gyffyrdd allweddol ar sail unigol a chronnol, gan geisio cyfraniadau at welliannau yn ôl yr angen.

3.10 Mae gan Is-adran Priffyrdd Cyngor Sir Llanelli gyfres o offer modelu traffig y gellir eu darparu (yn amodol ar gytundeb) wrth asesu effaith datblygiad yn ardal Llanelli. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Model SATURN Tref Llanelli,
- Modelau Cyffyrdd a Micro-efelychu yr A4138
 - Yr A4138 Talyclun i Gyffordd 48
 - Goleuadau Traffig Halfway/Goleuadau Traffig Morrisons i Gylchfan Trostre; a
- Modelau Cyffyrdd a Micro-efelychu yr A484 - Cylchfan y Sandy, Goleuadau Traffig Heol Iscoed a Chylchfan Fach Coedlan Denham

3.11 Mae Cynlluniau Gwella Posibl (efallai y bydd angen cyfraniadau atynt) yn cynnwys:

- Gwelliannau i Goridor Heol y Sandy (Mesurau Tymor Byr a Thymor Hir),
- Gwelliannau i Oleuadau Traffig Halfway a Morrisons,
- Gosod Goleuadau Traffig ar Gylchfan Trostre,
- Metro De-orllewin Cymru (i ddod),
- Rhagor o welliannau i gyffyrdd yr A4138 (i'w benderfynu);

- Prif Gynllun Teithio Llesol Llanelli (gan gynnwys Mapiau Rhwydwaith Integredig); a
- Gwelliannau i Seilwaith a Gwasanaethau Trafnidiaeth Gyhoeddus.

Rhydaman / Dyffryn Aman / Tŷ-croes

3.12 Y prif ffyrdd sy'n arwain at ac yn mynd drwy ganol Rhydaman yw cefnffordd yr A483 a'r A474. Mae'r A483 yn cysylltu'r M4 ym Mhont Abraham â'r A40 yn Llandeilo. Mae'n llwybr strategol bwysig sy'n rhan o'r gefnffordd rhwng Abertawe a Manceinion ac yn cysylltu Canolbarth Cymru â'r M4 yn y de. Mae'n mynd tua'r gogledd-ddwyrain o Dŷ-croes, drwy ganol Rhydaman lle, wrth y gyffordd â'r Stryd Fawr, mae'n mynd tua'r gogledd tuag at Landybïe.

3.13 Mae'r A474 yn cysylltu Rhydaman â'r A4069 yng Ngwauncaegurwen yn y gorllewin ac yn cysylltu Rhydaman â Chastell-nedd trwy Bontardawe yn y de-orllewin. Mae'n cychwyn wrth Gylchfan Stryd y Gwynt/Lôn Tir y Dail a adeiladwyd yn ddiweddar â'r A483 ac yn mynd tua'r de-ddwyrain i ddechrau hyd at gylchfan archfarchnad Tesco. Wedyn mae'n troi ac yn mynd tua'r gogledd-ddwyrain tuag at Lanaman.

3.14 Mae mwyafrif helaeth y traffig sy'n dod i mewn ac allan o Rydaman yn defnyddio cefnffordd yr A483. Er bod llif y traffig ar hyd yr A483 yn ystod yr adegau prysuraf yn dod o fewn y trothwy o ran y llif a ddisgwylir ar gyfer ffordd o'r math hwn, yn draddodiadol bu tagfeydd wrth y cyffyrdd canlynol ar yr adegau prysuraf gan arwain at gyfyngiadau priffyrdd sylweddol o ran datblygiad yn y dref yn y dyfodol:

- Cyffordd yr A483 Stryd y Gwynt / Lôn Tir y Dail / yr A474 Ffordd Liniaru Canol Rhydaman - a newidiwyd o gyffordd â goleuadau traffig i gylchfan yn 2019; ac
- Y Sgwâr (y Stryd Fawr / yr A483 Stryd y Coleg / yr A483 Stryd y Gwynt) – cyffordd sydd eisoes â goleuadau traffig.

3.15 Yn strategol, mae'r cyffyrdd hyn yn cael eu cydnabod fel y rhai pwysicaf yn Rhydaman, ac maent yn rheoli cyfran sylweddol o symudiadau traffig yn y dref. Ymddengys fod y gwelliannau diweddar i Gylchfan Lôn Tir y Dail ar yr A483 wedi gwella'r sefyllfa o ran traffig yn Rhydaman yn sylweddol. Serch hynny, mae angen dadansoddiad pellach i feintio'r manteision tymor hwy a phenderfynu a oes angen mesurau ymyrraeth eraill. Byddai mesurau ymyrraeth eraill yn cynnwys Cam 2 Ffordd Ddosbarthu Rhydaman yn sgil ystyried dewisiadau amrywiol o ran llwybrau (rhwng Rhydaman, Tŷ-croes a Chornel Coopers) ar lefel uchel fel rhan o Adroddiad Asesu Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru 2014/2015.

3.16 Mae gan Is-adran Priffyrdd Cyngor Sir Gaerfyrddin gyfres o offer modelu traffig y gellir eu darparu (yn amodol ar gytundeb a diweddariadau gofynnol) wrth asesu effaith datblygiad yn ardaloedd Rhydaman, Dyffryn Aman a Thŷ-croes. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Model SATURN Tref Rhydaman (y bydd angen ei ddiweddarau i adlewyrchu'r gwelliannau diweddar i'r rhwydwaith priffyrdd); a
- Modelau Cyffyrdd Tref Rhydaman ar gyfer yr A483 a'r A474.

3.17 Oherwydd heriau hysbys o ran materion amgylcheddol, costau a chyllido, byddai cyflawni Cam 2 Ffordd Ddosbarthu Rhydaman yn sialens yn ystod cyfnod y cynllun. O ganlyniad, mae'n debygol y bydd angen gwneud gwelliannau ar hyd yr A483 a'r A474 i hwyluso datblygiad yn Rhydaman a'r cyffiniau. Dylid ystyried cysylltiadau cerdded a beicio hefyd.

3.18 Mae Prif Gynllun ar gyfer gwelliannau Teithio Llesol yn Rhydaman a'r cyffiniau yn cael ei ddatblygu, ac mae hwn yn cynnwys gwella cysylltedd lleol, yn ogystal â chynllun i gysylltu Rhydaman â Cross Hands ac, wrth wneud hynny, cysylltu pen uchaf Dyffryn Aman yn y gogledd (drwy Lwybr Beicio Dyffryn Aman) â Chwm Gwendraeth a Llanelli yn y de drwy Lwybr Beicio Dyffryn y Swistir.

Yr A48, Cross Hands

3.19 Mae anheddiad Cross Hands mewn lleoliad nodol ar yr A48 sef y prif lwybr trafndiaeth drwy dde-orllewin Cymru.

3.20 Mae'r A48 yn croesi'r A476 wrth Gylchfan Cross Hands ac yn dilyn aliniad rhwng y dwyrain a'r gorllewin, gan gysylltu Cross Hands â Chaerfyrddin ac Abertawe. Mae'r A476 yn dilyn aliniad rhwng y gogledd a'r de gan gysylltu Cross Hands â Llandeilo a Llanelli. Hefyd, gellir cael mynediad at Barc Busnes a Gwasanaethau Cross Hands (gan gynnwys Aldi) o Gylchfan Cross Hands.

3.21 I'r de o Gylchfan Cross Hands mae cyffordd 'ddiemwnt' yr A48. Mae Ffordd Gyswllt Economaidd Cross Hands yn ymestyn o gyffordd 'ddiemwnt' yr A48 i'r A476 mewn man oddeutu 1.2km i'r gogledd-ddwyrain o bentref Gors-las. Mae'r ffordd gyswllt yn cael ei chyflwyno mewn tri cham:

- Mae Cam 1a yn cysylltu cyffordd 'ddiemwnt' yr A48 â Pharc Busnes Cross Hands (Heol Parc Mawr),
- Mae Cam 1b yn cysylltu Parc Busnes Cross Hands (Heol Parc Mawr) â Heol y Llew Du; a
- Bydd Cam 2 yn cysylltu Heol y Llew Du â'r A476 i'r gogledd o bentref Gors-las (cyn y gyffordd â'r B4297 Heol y Gât). Mae'n croesi ffordd y B4556 Heol Norton yn agos at Waith Cynnyrch Concrid Pen-y-groes ac eiddo preswyl yn y cyffiniau.

3.22 Mae Camau 1a ac 1b y Ffordd Gyswllt Economaidd eisoes wedi eu hadeiladu ac maent yn weithredol ar hyn o bryd. Mae Cam 2 y Ffordd Gyswllt Economaidd wedi cael caniatâd cynllunio ac mae'n cael ei adeiladu ar hyn o bryd.

3.23 Datblygwyd Ffordd Gyswllt Economaidd Cross Hands yn unol ag Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru Llywodraeth Cymru. Rhoddwyd cymeradwyaeth a chyllid i'r Ffordd Gyswllt Economaidd ar y sail y byddai'n mynd i'r afael â'r cyfyngiadau trafndiaeth presennol (tagfeydd a diogelwch) ac yn hwyluso twf economaidd yn ardal Cross Hands. Ar ôl ei chwblhau, rhagwelir y bydd y Ffordd Gyswllt Economaidd yn darparu'r manteision canlynol sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth:

- Gwella mynediad i Safle Cyflogaeth Strategol Dwyrain Cross Hands a datblygiadau economaidd arfaethedig eraill yn Cross Hands a'r ardal gyfagos,

- Lleihau tagfeydd a gwella diogelwch ar Gylchfan yr A48, Cross Hands sydd ar Lwybr Traws-Ewropeaidd,
- Lleihau tagfeydd a gwella diogelwch wrth gyffordd "chwe-ffordd" yr A476, Gors-las,
- Gwella dibynadwyedd amser siwrneiau drwy Gylchfan yr A48, Cross Hands a chyffordd "chwe-ffordd" yr A476, Gors-las,
- Gwella diogelwch ar yr A476, Heol Llandeilo fel rhan o'r rhaglen 'Llwybrau Diogel mewn Cymunedau',
- Gwella ansawdd aer a sŵn ar yr A476 Heol Llandeilo; a
- Cefnogi'r gwaith o gyflawni amcanion cyffredinol y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol.

3.24 Mae Llywodraeth Cymru wedi mynnu mai dim ond ar y cyd â chynllun sylweddol i wella'r seilwaith priffyrdd y gall safleoedd mawr yn ardal Cross Hands gael eu cyflwyno, felly mae disgwyl y bydd datblygiadau yn cyfrannu at welliannau o'r fath.

3.25 Mae gan Is-adran Priffyrdd Cyngor Sir Cross Hands gyfres o offer modelu traffig y gellir eu darparu (yn amodol ar gytundeb) wrth asesu effaith datblygiad yn ardal Cross Hands. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Model SATURN Cross Hands (yr A48/A476); a
- Modelau Cyffyrdd yr A48 a'r A476.

3.26 Mae Cynlluniau Gwella Posibl (efallai y bydd angen cyfraniadau atynt) yn cynnwys:

- Camau pellach y Ffordd Gyswilt Economaidd, gan gysylltu â Chwm Gwendraeth yn y gorllewin;
- Gwella Cyffyrdd a Chysylltiadau'r A476;
- Gwella capasiti a diogelwch Cylchfan Cross Hands;
- Cysylltiadau Cerdded a Beicio;
- Seilwaith gwefru cerbydau trydan; a
- Welliannau i Gludiant Teithwyr

Caerfyrddin / Tre Ioan / Pen-sarn

3.27 Saif tref sirol Caerfyrddin ar lan afon Tywi yng nghanol Sir Gaerfyrddin. Mae'r dref mewn lleoliad strategol wrth gyffyrdd yr A48, yr A484 a'r A40 a chaiff ei gwasanaethu gan y rheilffordd rhwng Llundain ac Abergwaun.

3.28 Mae Caerfyrddin yn gweithredu fel porth i orllewin Cymru a'i phorthladdoedd yn ogystal â bodloni anghenion ardaloedd gwledig y sir. O ganlyniad, mae tagfeydd sylweddol yn ystod yr adegau prysuraf ar hyd llwybrau'r dref a'r ardal o'i hamgylch, yn enwedig Pen-sarn a Thre Ioan. Mae'r tagfeydd ar hyd y cefnffyrdd sy'n arwain at Gaerfyrddin yn sylweddol waeth yn ystod cyfnodau gwyliau ysgol ac mae Cylchfan Pen-sarn, yr A40 Cylchfan B&Q a'r A40 yn Nhre Ioan wedi'u nodi fel manau cyfyng.

3.29 Mae Ffordd Gyswllt Gorllewin Caerfyrddin bellach wedi'i hagor yn swyddogol (2019) ac mae'n darparu cyswllt newydd rhwng Caerfyrddin a'r A40 i'r gorllewin. Mae'r ffordd yn cysylltu'r A40 ger Travellers Rest â Ffordd y Coleg, gan ddarparu mynediad uniongyrchol i'r rhwydwaith cefnffyrdd ar gyfer safleoedd cyflogaeth allweddol sef Parc Dewi Sant, Hafan Derwen Bwrdd Iechyd Hywel Dda a champws Caerfyrddin Prifysgol Cymru y Drindod Dewi Sant. Mae'r ffordd newydd hefyd yn gwasanaethu pencadlys newydd S4C, sef Yr Egin, sy'n brosiect mawr ar gyfer Dinas-ranbarth Bae Abertawe. Gan mai dim ond ers llai na blwyddyn y mae'r ffordd wedi bod ar agor, nid yw manteision ehangach y seilwaith priffyrdd newydd hwn wedi'u gwireddu na'u meintioli eto.

3.30 Mae gan Is-adran Priffyrdd Cyngor Sir Caerfyrddin gyfres o offer modelu traffig y gellir eu darparu (yn amodol ar gytundeb) wrth asesu effaith datblygiad yn ardal Caerfyrddin. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Model SATURN Tref Caerfyrddin; a
- Modelau Cyffyrdd Tref Caerfyrddin, Tre Ioan a Phen-sarn (sydd ar gael ar draws amrywiol leoliadau).

3.31 Mae Lleoliadau / Cynlluniau Gwella Posibl (efallai y bydd angen cyfraniadau atynt) yn cynnwys:

- Ffordd Gyswllt Gorllewin Caerfyrddin,
- Cyffordd Flaenoriaeth Heol Allt-y-cnap/Heol Llansteffan,
- Ffyrdd ymuno/ymadael Tre Ioan,
- Cylchfan Pen-sarn a ffyrdd ymuno/ymadael yr A48;
- Cysylltiadau Cerdded a Beicio;
- Seilwaith gwefru cerbydau trydan; a
- Gwelliannau i Gludiant Teithwyr

4. Casgliadau a'r Camau Nesaf

4.1 Mae'r Papur Cefndir Trafnidiaeth hwn yn darparu gwybodaeth ategol ar gyfer y CDLI Diwygiedig, gan amlinellu'r materion a'r heriau y bydd angen mynd i'r afael â hwy yn ogystal â dulliau polisi posibl i'w cynnwys yn y cynllun. Fe'i lluniwyd gan ddefnyddio ffynonellau tystiolaeth oedd ar gael o astudiaethau cyfredol a hanesyddol ac mae'n adlewyrchu sylwadau a gyflwynwyd gan Is-adran Rheoli'r Rhwydwaith Llywodraeth Cymru (fel yr awdurdod priffyrdd ar gyfer cefnffyrdd a thraffyrdd yng Nghymru) ar y safleoedd ymgeisio yr ystyriwyd eu cynnwys yn y CDLI Diwygiedig.

4.2 Caiff y Papur Cefndir Trafnidiaeth hwn ei ddiweddarau wrth i broses ddatblygu y CDLI fynd yn ei blaen a bydd rhagor o wybodaeth yn cael ei darparu am yr elfennau canlynol:

- Ystyriaethau Polisi,
- Canllawiau Cynllunio Atodol (grwpio datblygiadau, effeithiau cronol a gwaith lliniaru),
- Ymgynghoriad Cyn Cyflwyno Cais,
- Cyflwyniadau ar sail Tystiolaeth,
- Cynllunio Teithio/Rheoli'r Galw,
- Amodau Cynllunio a Chytundebau Statudol; a
- Symiau Gohiriedig.