

Canllaw Dylunio Prifyrdd

2018

sirgar.llyw.cymru

Cyngor **Sir Gâr**
Carmarthenshire
County Council



Cynnwys

Rhan	Tudalen
1. Cyflwyniad	5
1.1. Trosolwg	5
1.2. Nodau ac Amcanion y CDP	6
1.3. Defnydd a Chynnwys y CDP	7
2. Y Broses Gynllunio	8
2.1. Trosolwg	8
2.2. Yr ACLI, RhD a'r Tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd	8
2.3. Gwneud Cais am Ganiatâd Cynllunio	9
2.4. Aseu a Phenderfynu ar Geisiadau Cynllunio	11
3. Crynodeb Polisi	12
3.1. Polisi Cenedlaethol	12
3.2. Polisi Rhanbarthol	14
3.3. Polisi Lleol	14
4. Egwyddorion a Safonau Dylunio	16
4.1. Trosolwg	16
4.2. Hierarchaeth Dulliau Teithio	16
4.3. Mynediad a Chysylltedd	17
4.4. Paramedrau Dylunio Priffyrdd	26
5. Y Broses Ddylunio	35
5.1. Trosolwg	35
5.2. Cylch Oes Cynllun	35
6. Adeiladu, Cytundebau Statudol a Chynnal a Chadw	46
6.1. Adeiladu	46
6.2. Amodau Cynllunio a Chytundebau Statudol	46
6.3. Cynnal a Chadw	48
Atodiad A. Safonau Rhwydwaith Ffyrdd Nodweddiadol	52
Atodiad B. Manylion Safonol	54
Atodiad C. Trothwyon Aseu Trafnidiaeth Cyngor Sir Caerfyrddin	55
Atodiad D. Arferion Gorau Ffermydd Gwynt	58

Tablau

Tabl 4-1	Darpariaeth ofynnol a ffefrir - cysylltiadau beicio (ffynhonnell: Deddf Teithio Llesol Cymru)	18
Tabl 4-2	Diffiniadau'r Hierarchaeth Rhwydwaith Priffyrdd	21
Tabl 4-3	Safonau Gwelededd	28
Tabl 5-1	Ystyriaethau Dylunio Allweddol fesul Math o Ddatblygiad	41

Ffigurau

Ffigur 4-1 – Paratoi Dyluniad	16
Ffigur 4-2 – Pellter Stopio Safle	29
Ffigur 4-3 – Argymhellion y Cyd-Grŵp Cyfleustodau Cenedlaethol ar gyfer trefnu prif bibellau mewn coridor gwasanaeth	33
Ffigur 5-1 – Cylch Oes Cynllun	36
Ffigur 5-2 – Paratoi Dyluniad	37
Ffigur 5-3 – Datblygu Cynnig	39
Ffigur 5-4 – Y Broses Gwneud Cais, Asesu a Phenderfynu	44
Ffigur 5-5 – Dyluniad Manwl a Chymeradwyaeth Dechnegol	45



Rhagair

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn cydnabod bod datblygiad priodol yn hanfodol i wead economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol ein Sir, a thrwy wneud hynny mae'n cyflawni ein cyfrifoldebau o dan Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Fel y cyfryw, mae gennym ni fel Awdurdod Lleol ddyletswydd i'n holl drigolion i sicrhau bod y broses gynllunio mor ddidrafferth, tryloyw, cyson a chywir â phosibl.

Er mai'r Awdurdod Cynllunio Lleol sy'n gwneud y penderfyniad terfynol ar unrhyw gais, mae gan y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd ran allweddol i'w chwarae fel ymgyngoreion o ran asesu effeithiau tebygol unrhyw ddatblygiad. I gynorthwyo Datblygwyr, Ymgeiswyr a'r Awdurdod yn y broses hon, rydym wedi datblygu'r Canllaw Dylunio Priffyrdd hwn, a fydd yn galluogi ymgeiswyr a rhanddeiliaid ehangach i ddeall a bodloni ein gofynion o ran yr holl agweddau ar effeithiau priffyrdd posibl, dyluniad priffyrdd a'r defnydd o ganllawiau polisi lleol a chenedlaethol priodol.

Rydym yn hyderus y bydd hyn, yn ogystal â chyflymu'r broses gynllunio, gan weithredu fel sail i'n nodau o wasanaeth tryloyw cyson: yn galluogi Cyngor Sir Caerfyrddin i gynorthwyo Ymgeiswyr, rhanddeiliaid a'r gymuned ehangach yn well gan y gellir canolbwyntio adnoddau yn well ar ddarparu gwasanaeth mwy effeithlon i bawb.



1. Cyflwyniad

1.1. Trosolwg

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin wedi ymrwymo'n gadarn i hwyluso gwaith dylunio da sy'n addas i'r diben ac yn sicrhau cynaliadwyedd amgylcheddol, datblygiad economaidd a chynhwysiant cymdeithasol. Mae dylunio da yn gofyn am ddull cydweithredol, creadigol a chynhwysol ac i briffyrdd a thrafnidiaeth fod yn ystyriaeth allweddol drwy gydol oes cynllun.

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin wedi llunio'r Canllaw Dylunio Priffyrdd (CDP) hwn â'r nod o gyflwyno ei ddisgwyliadau ar gyfer datblygiadau newydd yn y sir. Mae'n cynnig canllaw i Ddatblygwyr ac Ymgeiswyr ar baratoi cynigion trafndiaeth a darparu seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth i ategu datblygiadau newydd. Mae hefyd yn nodi'r gofynion cysylltiedig yn ystod y camau cynllunio ac adeiladu.



Yr Awdurdod Cynllunio Lleol (ACLI) sy'n gyfrifol am wneud penderfyniadau ar geisiadau cynllunio yn Sir Gaerfyrddin oni bai fod y datblygiad yn cael ei alw gan y Pwyllgor Cynllunio neu Lywodraeth Cymru. Bryd hynny, mae'r ACLI yn gwneud argymhelliad ar y cais a chaiff y penderfyniad ei wneud gan y Pwyllgor Cynllunio neu Lywodraeth Cymru.

Fel ymgynghorai statudol, **mae'n ofynnol i dîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd Cyngor Sir Caerfyrddin ddarparu ymateb cytbwys i'r ACLI ac argymhellion ar geisiadau cynllunio unigol**, sy'n cyd-fynd â throthwyon ymgynghori y cytunwyd arnynt (fel y nodir yn Rhan 2.3.1).

Mabwysiadwyd y CDP hwn gan Gyngor Sir Caerfyrddin a bydd y gofynion a amlinellir ynddo yn cael eu trin fel ystyriaeth gynllunio berthnasol wrth wneud penderfyniadau ar geisiadau cynllunio ac wrth amddiffyn unrhyw benderfyniad mewn apêl. Y CDP hwn hefyd fydd y sail i asesiad y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd o gynnig ac ymateb dilynol i'r ACLI.

Mae gan yr ACLI yr awdurdodaeth i dderbyn, diwygio neu ddiystyru argymhelliad y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd. Nid yw'r tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd yn gwneud penderfyniadau ar geisiadau cynllunio ac ni all roi cymorth dylunio i Ddatblygwyr pan fydd yn gwerthuso cynigion datblygu ar ran yr ACLI.

Argymhellir bod Datblygwyr yn sicrhau cymorth ymgynghori arbenigol i'w cynorthwyo drwy'r broses ddylunio, cynllunio ac adeiladu. Dylai Datblygwyr nodi y gellir caffael rhai gwasanaethau dylunio trwy Adran Peirianneg Priffyrdd Cyngor Sir Caerfyrddin. Dylai Datblygwyr gysylltu ag Ymgynghoriaeth Dylunio Cyngor Sir Caerfyrddin i gael rhagor o gyngor (Fel y nodir yn Atodiad Technegol B i'r Canllaw Dylunio Priffyrdd hwn).

1.2. Nodau ac Amcanion y CDP

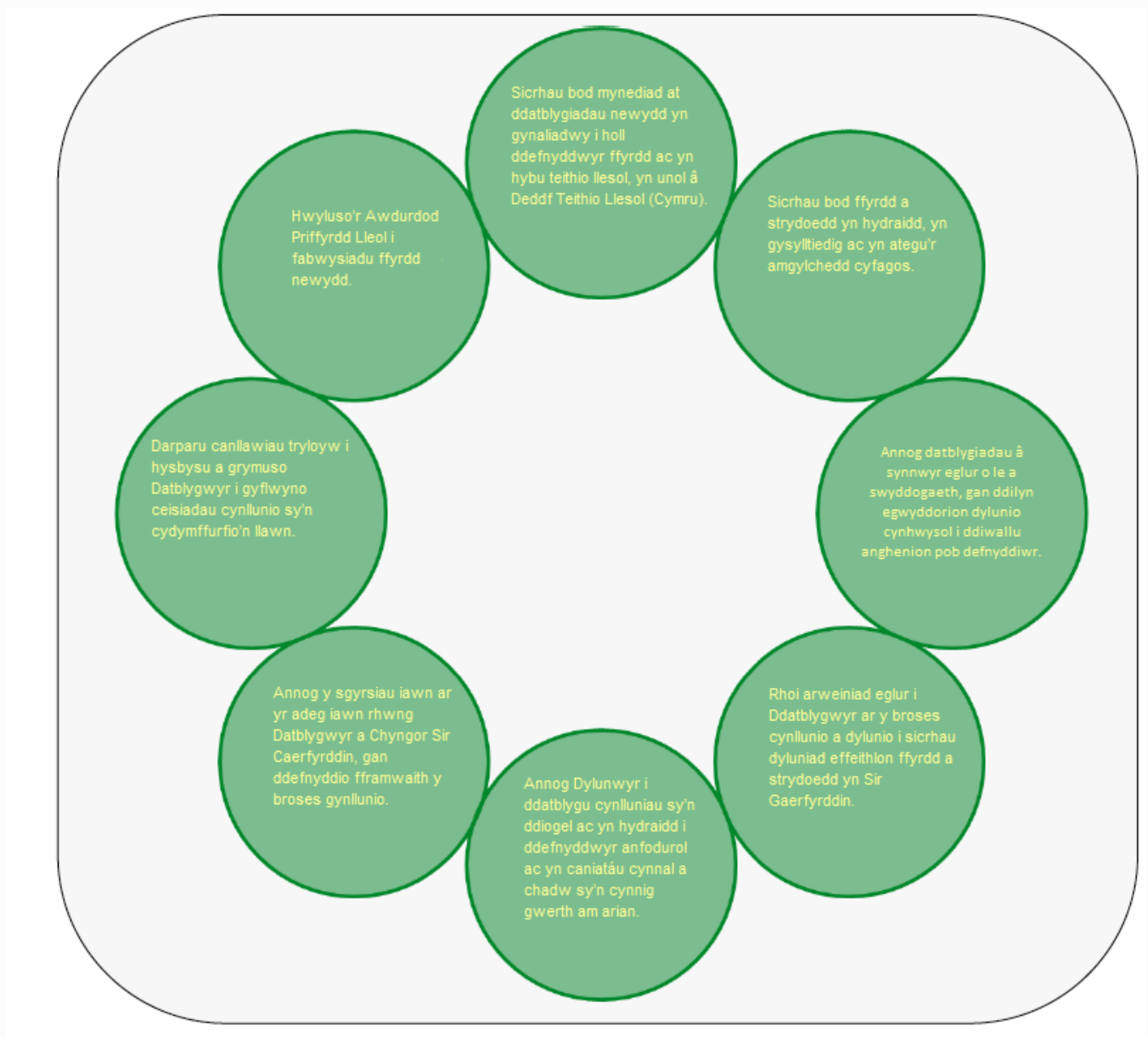
Prif egwyddorion y CDP hwn yw:

Annog datblygwyr i greu cynlluniau sydd â chymeriad unigryw yn eu hamgylchedd adeiledig a'u tirwedd;

Cyflwyno safonau dylunio tryloyw i sicrhau darpariaeth ddiogel a chynaliadwy ar gyfer pob dull o deithio, gyda phwyslais ar Deithio Llesol; a

Hwyluso proses cynllunio priffyrdd syml a chost-effeithiol ar gyfer Cyngor Sir Caerfyrddin a'r Datblygwyr.

Cefnogir y nodau hyn gan yr amcanion allweddol canlynol:



1.3. Defnydd a Chynnwys y CDP

Dylai Datblygwyr ddefnyddio'r CDP hwn i lywio dyluniad cynllun, gan ymgysylltu'n ffurfiol ag adrannau perthnasol Cyngor Sir Caerfyrddin ar gamau priodol yn y broses gynllunio. Dylid cyfeirio'r holl ymgysylltu ar ddyluniad datblygiadau drwy'r fframwaith cynllunio, gan ddefnyddio cynllunio@sirgar.gov.uk.

Mae'r ddogfen hon yn ystyried elfennau allweddol cynllunio datblygiad, gan gynnwys dylunio, datblygu a chynnal a chadw cynllun. Rhennir y CDP hwn yn 6 rhan fel a ganlyn:



2. Y Broses Gynllunio

2.1. Trosolwg

Diben system gynllunio Llywodraeth Cymru yw rheoli'r datblygiad a'r defnydd o dir er budd y cyhoedd. Mae angen iddi sicrhau darbodaeth, effeithlonrwydd ac amwynder o ran y defnydd o dir a chysoni anghenion datblygiad a chadwraeth, gan ddiogelu adnoddau naturiol a'r amgylchedd hanesyddol hefyd.

Mae'r Rhan hon o'r CDP yn darparu trosolwg o'r broses gwneud cais cynllunio a amlinellir yn Llawlyfr Rheoli Datblygu (RhD) Llywodraeth Cymru. Darperir rhagor o wybodaeth a chyngor yn ymwneud â'r broses gynllunio, ceisiadau cynllunio, polisïau cynllunio cenedlaethol a lleol a chanllawiau cynllunio yn [adran gynllunio](#)¹ gwefan Cyngor Sir Caerfyrddin.

2.2. Yr ACLI, RhD a'r Tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd

Diffinnir 'datblygu' yn adran 55 Deddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990 ('Deddf 1990') fel:

'Ymgymryd ag unrhyw waith adeiladu, peirianeg, mwyngloddio neu weithrediadau eraill yn, ar, dros neu o dan dir, neu gwneud unrhyw newid perthnasol o ran defnydd unrhyw adeiladau neu dir arall.'

Mae Rheoli Datblygu yn ddull cadarnhaol a rhagweithiol o lunio, ystyried, pennu a chyflawni cynigion datblygu. Fe'i harweindir gan yr **ACLI** sy'n gweithio ar y cyd â'r rhai sy'n cynnig datblygiadau a rhanddeiliaid eraill.

Mae cynllun datblygu Cyngor Sir Caerfyrddin yn cyflwyno gweledigaeth o sut y bydd defnyddiau tir yn cael eu dosbarthu, i sicrhau datblygu cynaliadwy a chefnogi'r nodau a gyflwynir yn Ndedf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Swyddogaeth Rheoli Datblygu yw gwireddu'r weledigaeth honno; gan gyfeirio buddsoddiad cyhoeddus a phreifat at leoliadau addas gan ddefnyddio polisïau cenedlaethol a lleol i ddarparu'r swyddi, y cartrefi a'r seilwaith sydd eu hangen i ddiwallu anghenion Cymru yn awr ac yn y dyfodol.

Mae Rheoli Datblygu yn cynnwys sawl cam o weithredu prosiect datblygu. Gall yr ACLI a Datblygwr fabwysiadu dull cydweithredol wrth baratoi uwchgyllun neu fel arall bydd dyluniad terfynol yn cael ei gyflwyno i'r ACLI gan Ddatblygwyr fel cais cynllunio.

Mae'r ffordd y mae ceisiadau cynllunio yn cael eu prosesu ac yn destun craffu yn dibynnu ar ba un a oes ganddynt fanteision ac effeithiau posibl sydd o arwyddocâd cenedlaethol, mawr neu leol.

Yr ACLI sy'n gyfrifol am benderfynu ar bob cais cynllunio yn Sir Gaerfyrddin oni bai fod y datblygiad yn cael ei alw i mewn gan y Pwyllgor Cynllunio (ar gyfer Datblygiadau Mawr yn bennaf) neu Lywodraeth Cymru (ar gyfer Datblygiadau o Arwyddocâd Cenedlaethol yn bennaf). Mewn achosion o'r fath, mae'r ACLI yn gwneud argymhelliad ar y cais ac mae'r Pwyllgor Cynllunio neu Lywodraeth Cymru yn gwneud y penderfyniad.

Cyswllt Cynllunio Priffyrdd

Fel corff statudol, bydd tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd Cyngor Sir Caerfyrddin yn rhoi ymateb ac argymhellion cytbwys i'r ACLI ar geisiadau cynllunio unigol, sy'n cyd-fynd â throthwyon ymgynghori y cytunwyd arnynt. Bydd cydymffuriad â'r CDP yn ystyriaeth berthnasol yn ystod asesiad y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd o gynnig ac ymateb dilynol yr ACLI.

¹ <https://www.sirgar.llyw.cymru/cartref/gwasanaethaur-cyngor/cynllunio/>

Mae gan yr ACLI yr awdurdodaeth i dderbyn, diwygio neu ddiystyru argymhellion y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd. Nid yw'r tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd yn penderfynu ar geisiadau cynllunio ac ni allant gynnig cymorth dylunio i Ddatblygwyr pan fyddant yn gwerthuso cynigion datblygu ar ran yr ACLI.

2.3. Gwneud Cais am Ganiatâd Cynllunio

2.3.1. Gweithdrefnau Cyn Ymgeisio

Nod gweithdrefnau cyn ymgeisio yw sicrhau bod ceisiadau cynllunio yn mynd rhagddynt yn ddidrafferth ac yn gyflym ar ôl iddynt gael eu cyflwyno yn ffurfiol. Mae'n caniatáu i faterion cynllunio sylweddol gael sylw cyn i gais ffurfiol gael ei wneud ac yn rhoi cyfle i'r gymuned ymgysylltu â Datblygwyr ar gam cynnar yn y broses ddatblygu.

Mae'n ofynnol i ACLlau ddarparu gwasanaeth cyn ymgeisio statudol i'r rhai sy'n gofyn amdano, gan ddarparu ymateb ysgrifenedig i'r ymgeisydd sy'n cynnwys gwybodaeth benodol y penderfynwyr arni ymlaen llaw o leiaf. Mae ffi yn daladwy i'r ACLI am y gwasanaeth hwn yn unol ag atodlen ffioedd genedlaethol. Gall ACLlau gynnig ymatebion a chyfarfodydd ychwanegol os bydd ymgeisydd yn gofyn am gyngor cyn ymgeisio y tu hwnt i'r gofynion sylfaenol statudol. Bydd ffioedd ychwanegol yn cael eu codi am y gwasanaethau hyn.

Ymgynghori Cyn Ymgeisio gan Ddatblygwyr

Mae Ymgynghori Cyn Ymgeisio yn ofynnol ar gyfer pob cais datblygu 'mawr', pa un a yw am ganiatâd llawn neu amlinellol. Cyn cyflwyno cais ar gyfer datblygiad mawr, mae'n rhaid i'r Datblygwr:

- hysbysebu drafft o'r cais;
- ymgynghori ag ymgynghoreion cymunedol ac arbenigol; ac
- ysgrifennu adroddiad am yr ymgynghoriad cyn ymgeisio a gynhaliwyd.

Mae'n ofynnol i'r Datblygwr ymgynghori ag ymgynghoreion arbenigol pan fydd datblygiad yn mynd y tu hwnt i drothwyon a nodwyd gan Lywodraeth Cymru. Fel ymgynghorai arbenigol, bydd angen ymgynghori â thîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd Sir Gaerfyrddin pan ddisgwylir i ddatblygiad addasu neu ddiwygio'r seilwaith priffyrdd presennol (gan gynnwys troetffyrdd, llwybrau troed neu leiniau) a phan fydd datblygiad:

- yn cynnwys cynllunio neu adeiladu stryd newydd;
- yn effeithio'n sylweddol ar lefelau traffig i gefnffordd neu oddi arni;
- efallai'n amharu ar welliant neu adeiladu priffordd;
- yn cynhyrchu lefelau sylweddol o draffig;
- yn effeithio'n sylweddol ar natur traffig a gynhyrchir; neu
- y bydd y Swyddog Rheoli Datblygu yn penderfynu ei wrthod ar sail parcio priffyrdd.

Yn ystod Ymgynghoriad Cyn Ymgeisio, byddai angen i'r tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd gael yr holl wybodaeth y byddai'n ofynnol ei chyflwyno yn rhan o gais cynllunio ffurfiol. Dylid darparu'r wybodaeth hon yn electronig a dylai gynnwys:

- Cynlluniau graddedig, gyda saeth tua'r gogledd, i nodi'r tir y mae'r cais yn ymwneud ag ef;
- Yr holl gynlluniau graddedig eraill, lluniadau a gwybodaeth y byddai eu hangen i ddisgrifio'r datblygiad arfaethedig. Mae hyn yn cynnwys unrhyw ddogfennau technegol, fel Asesiad Trafnidiaeth a Chynllun Teithio, sydd eu hangen i ddilysu unrhyw gais dilynol; a
- Datganiad Dylunio a Mynediad.

Mae'n ofynnol i'r tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd ddarparu 'ymateb o sylwedd' i'r Datblygwr o fewn y cyfnod rhagnodedig o 28 diwrnod, neu o fewn cyfnod y cytunwyd arno yn ysgrifenedig gyda'r Datblygwr.

'Ymateb o sylwedd' yw un a allai:

- nodi nad oes gan yr ymgynghorai arbenigol unrhyw sylw i'w wneud;
- nodi nad oes gan yr ymgynghorai arbenigol unrhyw wrthwynebiad i'r datblygiad arfaethedig ac yn cyfeirio'r ymgeisydd at y cyngor sefydlog cyfredol gan yr ymgynghorai arbenigol ar yr ymgynghoriad;

- hysbysu'r ymgeisydd am unrhyw bryderon a nodwyd ynghylch y datblygiad arfaethedig a sut y gellir rhoi sylw i'r pryderon hynny; neu
- hysbysu'r ymgeisydd bod gan yr ymgynghorai arbenigol bryderon ac y byddai'n gwrthwynebu cais am ganiatâd cynllunio a wneir ar yr un telerau neu'r un telerau i raddau helaeth ac yn nodi'r rhesymau am y gwrthwynebiadau hynny.

Mae'n rhaid i bob cais cynllunio ar gyfer cynigion datblygu sy'n destun ymgynghoriad cyn ymgeisio statudol (PAC) gael ei ategu gan adroddiad ymgynghori cyn ymgeisio er mwyn iddo fod yn ddilys. Mae'n rhaid i adroddiad y PAC roi sylw i'r ymateb o sylwedd a ddarparwyd gan y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd. Dylid ymdrin â'r pwyntiau a godir gan y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd yn yr ymateb o sylwedd yn adroddiad y PAC, gan ddarparu manylion am sut y rhoddwyd sylw iddynt mewn colofn wrth eu hochr.

2.3.2. Gweithdrefnau Cais Cynllunio

Gall ymgeiswyr gyflwyno cais yn electronig neu ar bapur i'r ACLI. Mae'r porth cynllunio yn caniatáu i geisiadau cynllunio gael eu cyflwyno yn electronig ac anogir ymgeiswyr i wneud cais yn electronig.

Proses weinyddol yw dilysu ceisiadau cynllunio yn ei hanfod. Bydd y Ffurflen Gais Safonol yn cael ei gwirio i sicrhau bod yr holl gwestiynau perthnasol wedi eu hateb. Os bydd yr ACLI yn fodlon ei fod wedi derbyn cais sy'n bodloni'r gofyniad a nodir yn y Ffurflen Gais Safonol, gan gynnwys dogfennau asesu ychwanegol (e.e. Asesiad Trafnidiaeth a Chynllun Teithio), gofynion cyfreithiol eraill ac unrhyw ofynion dilysu lleol cyhoeddedig (ar gyfer ceisiadau mawr), bydd yn cael ei gofrestru fel cais dilys. Dylai'r ACLI wneud penderfyniad ar y cais yn unol â'r cyfnodau amser perthnasol wedyn.

Anogir ymgeiswyr i gytuno ar ofynion gwybodaeth gyda'r ACLI cyn cyflwyno, trwy drafodaethau cyn ymgeisio, fel bod yr wybodaeth y gofynnir amdani yn gymesur â natur y cynllun, pan fo hynny'n bosibl. Ystyrir gwybodaeth ategol am drafnidiaeth a phriffyrdd, sy'n debygol o fod yn ofynnol ar gyfer gwahanol fathau o geisiadau, yn Rhan 5.2.3 yr adroddiad hwn.

Mae'n ofynnol i ACLlau ymgynghori ag ymgynghoreion arbenigol perthnasol, gan gynnwys y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd, pan fydd y datblygiad arfaethedig yn bodloni'r meini prawf penodedig a amlinellir ar gyfer ymgynghoriad cyn ymgeisio. Mae'n ddyletswydd i ddarparu 'ymateb o sylwedd' rhyw fymryn yn wahanol yn dibynnu ar ba un a oedd y cynnig datblygu yn destun ymgynghoriad cyn ymgeisio gorfodol gyda'r ymgynghorai **statudol**.

Pan nad oes unrhyw ymgynghoriad cyn ymgeisio gorfodol wedi ei gynnal, 'ymateb o sylwedd' yw un sy'n:

- nodi nad oes gan yr ymgynghorai unrhyw sylw i'w wneud;
- nodi nad oes gan yr ymgynghorai unrhyw wrthwynebiad i'r datblygiad arfaethedig ac yn cyfeirio'r sawl sy'n ymgynghori i'r cyngor sefydlog cyfredol gan yr ymgynghorai arbenigol ar yr ymgynghoriad;
- hysbysu'r sawl sy'n ymgynghori am unrhyw bryderon a nodwyd ynghylch y datblygiad arfaethedig a sut y gall yr ymgeisydd roi sylw i'r pryderon hynny; neu
- hysbysu bod yr ymgynghorai yn gwrthwynebu'r datblygiad arfaethedig ac yn nodi'r rhesymau dros y gwrthwynebiad.

'Ymateb o sylwedd' pan fo ymgynghoriad cyn ymgeisio wedi ei gynnal yw un sy'n:

- nodi nad oes gan yr ymgynghorai unrhyw sylw arall i'w wneud ynghylch y datblygiad arfaethedig ac yn cadarnhau bod unrhyw sylwadau a wnaed eisoes (yn ystod yr ymgynghoriad cyn ymgeisio) yn dal i fod yn berthnasol;
- hysbysu'r sawl sy'n ymgynghori am unrhyw bryderon newydd a nodwyd ynghylch y datblygiad arfaethedig, pam na chafodd y pryderon eu nodi yn flaenorol (yn ystod yr ymgynghoriad cyn ymgeisio) a:
 - sut y gall yr ymgeisydd roi sylw i'r pryderon hynny; neu
 - fod yr ymgynghorai yn gwrthwynebu'r datblygiad arfaethedig ac yn nodi'r rhesymau dros y gwrthwynebiad.

2.4. Asesu a Phenderfynu ar Geisiadau Cynllunio

Pan fydd cais yn cael ei wneud am ganiatâd cynllunio, gellir ei roi yn ddiamod neu'n destun amodau. Fel arall, gellir gwrthod caniatâd cynllunio.

Yr ACLI sy'n gyfrifol am benderfynu ar bob cais cynllunio yn Sir Gaerfyrddin oni bai fod y datblygiad yn cael ei alw i mewn gan y Pwyllgor Cynllunio (Datblygiad Mawr) neu Lywodraeth Cymru (Datblygiadau o Arwyddocâd Cenedlaethol). Mewn achosion o'r fath, mae'r ACLI yn gwneud argymhelliad ar y cais a'r Pwyllgor Cynllunio neu Lywodraeth Cymru sy'n gwneud y penderfyniad.

Mae'n rhaid i geisiadau am ganiatâd cynllunio gael eu penderfynu yn unol â'r cynllun datblygu lleol a gymeradwywyd / fabwysiadwyd ar gyfer Sir Gaerfyrddin oni bai fod ystyriaethau perthnasol yn nodi fel arall. Mae ystyriaethau perthnasol fel rheol yn cynnwys amgylchiadau cyfredol, polisïau mewn cynllun datblygu sy'n dod i'r amlwg, a pholisïau cynllunio Llywodraeth Cymru. **Bydd cydymffurfiaid â'r CDP hwn yn ystyriaeth berthnasol wrth benderfynu ar geisiadau cynllunio a allai gael eu hysbysu gan yr argymhelliad a ddarperir gan y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd.**

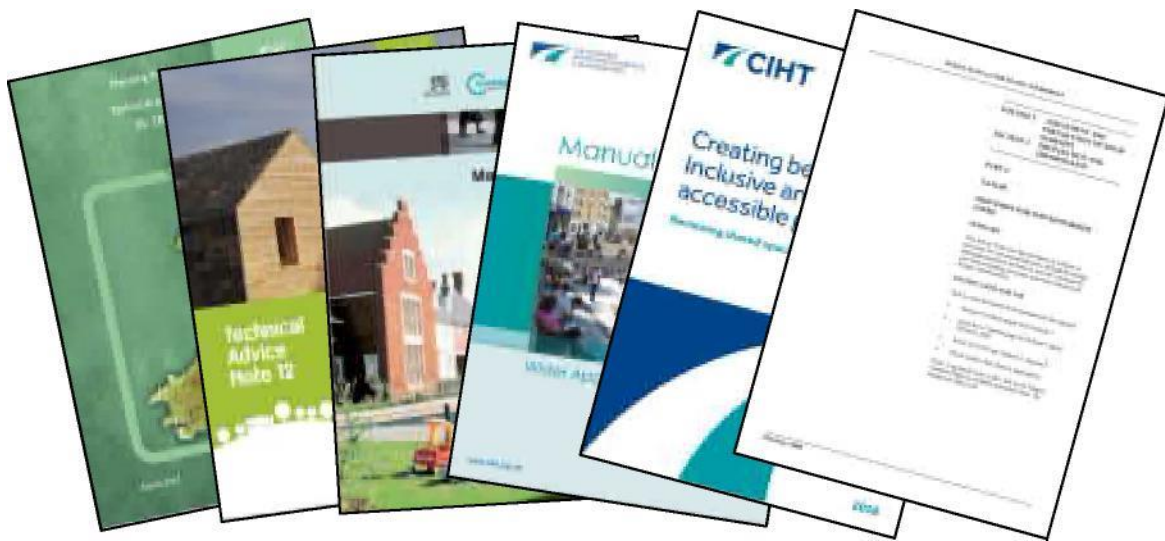
Pan fo gwybodaeth wedi ei darparu i fodloni'r gofynion cyfreithiol sylfaenol ar gyfer cais cynllunio dilys, ond mae angen gwybodaeth atodol ar yr ACLI i wneud penderfyniad cynllunio cwbl gytbwys, neu gallai fod angen herio ansawdd yr wybodaeth a ddarparwyd gan yr ymgeisydd, efallai y bydd yr ACLI yn gwneud cais am gyflwyniadau ychwanegol gan yr ymgeisydd.

Yn ogystal â'r broses gynllunio a amlinellir yn yr adran hon, dylai Datblygwyr nodi bod yn rhaid **ceisio cymeradwyaeth draenio gan y Corff Draenio Cynaliadwy yn annibynnol ar ganiatâd cynllunio**. Darperir rhagor o wybodaeth am SAB yn Rhan 4.4.3.

3. Crynodeb Polisi

Mae'r cyd-destun polisi cenedlaethol ar gyfer cynllunio yng Nghymru wedi ei gynnwys ym Mholisi Cynllunio Cymru. Fe'i hategir gan gyfres o Nodiadau Cyfarwyddyd Technegol (TAN), a TAN 12 (Dylunio) a TAN 18 (Trafnidiaeth) yn fwyaf priodol, sydd wedi eu hystyried wrth ddatblygu'r CDP hwn.

Mae'r CDP hwn hefyd yn ystyried yr egwyddorion allweddol a nodir yng nghyhoeddiad *Llawlyfr Strydoedd* (LIS) yr Adran Drafnidiaeth a chyhoeddiad *Llawlyfr Strydoedd 2* (LIS 2) y Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant. Mae LIS yn ymwneud â strydoedd preswyl â thraffig ysgafn yn bennaf tra bod ei ganllaw ategol, LIS 2, yn ymestyn y tu hwnt i strydoedd preswyl i gynnig cyd-destun trefol a gwledig. Heb fabwysiadu'r dogfennau hyn yn ffurfiol air am air, mae'r CDP hwn yn adlewyrchu egwyddorion cyffredinol LIS a LIS 2 yng nghyd-destun lleol Sir Gaerfyrddin. O dan rai amgylchiadau, mae'r CDP hwn hefyd yn cyfeirio at ganllaw ehangach a ddarperir yn y *Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd* (LDFFP).



Mae'r Rhan hon o'r CDP yn cynnig trosolwg o'r ystyriaethau polisi allweddol sy'n sail i'r cyngor a'r safonau a amlinellir yn y CDP hwn. Hefyd, gan fod Rhan 5.2.1 y CDP hwn yn disgrifio sut y dylai adolygiad polisi fod yn un o'r tasgau cyntaf yr ymgwymerir â nhw wrth baratoi cynnig datblygu, gallai'r rhan hon o'r ddogfen fod yn adnodd cyfeirio defnyddiol i Ddatblygwyr.

Mae rhagor o wybodaeth yn ymwneud â pholisi ar gael ar dudalen [Cynllunio Polisi Cyngor Sir Gaerfyrddin](#)².

3.1. Polisi Cenedlaethol

TAN 18

Mae TAN18 yn disgrifio sut i integreiddio defnydd tir a chynllunio trafndiaeth ac yn esbonio sut y dylid asesu a lliniaru effeithiau trafndiaeth fel sy'n briodol, gydag Atodiad D yn cynnig canllawiau ar asesiadau Trafnidiaeth. Yn berthnasol i'r CDP hwn, mae Pennod 5, Dylunio Datblygiad yn amlinellu pwysigrwydd dylunio strydoedd i sicrhau bod datblygiadau yn diwallu anghenion pob defnyddiwr a helpu i adeiladau'r cymunedau y maent yn eu gwasanaethu. Mae Atodiad B TAN 18 yn cyflwyno'r canllawiau ar gyfer darparu safonau gweleddd priodol; gan gymeradwyo'r safonau gweleddd a argymhellir yn yr LIS. Nodir y disgwyliad ar gyfer darpariaeth gweleddd yn Sir Gaerfyrddin yn Rhan 4.4.1 y CDP hwn.

² <https://www.sirgar.llyw.cymru/cartref/gwasanaethaur-cyngor/cynllunio/polisi-cynllunio/>

TAN 12

Mae TAN12 yn darparu canllawiau cyffredinol ar sut y dylid cyflawni dylunio da drwy'r broses gynllunio, gan gyfeirio'n benodol at ddatganiadau dylunio a mynediad. Mae'n trafod sut y mae'r rhwydwaith priffyrdd preswyl yn elfen allweddol o ran 'Lle', ac y bydd mynediad rhwydd i bob defnyddiwr yn cael ei sicrhau trwy fabwysiadu egwyddorion dylunio cynhwysol. Mae'r CDP hwn yn cymeradwyo egwyddorion dylunio cynhwysol, gan ddarparu canllawiau ar gyfer datblygu amgylcheddau priffordd sy'n hygyrch i bob defnyddiwr.

Llawlyfr Strydoedd

Mae dogfen ganllaw LIS, a gyhoeddwyd gan yr Adran Drafnidiaeth, yn canolbwyntio ar strydoedd preswyl â thraffig ysgafn, ond gallai llawer o'i egwyddorion allweddol fod yn berthnasol i fathau eraill o stryd, er enghraifft strydoedd mawr a lonydd â thraffig ysgafn mewn ardaloedd gwledig. Mae'n darparu canllawiau ar ddyluniad strydoedd y bwriedir iddo roi anghenion cerddwyr yn gyntaf, ac mae'n canolbwyntio ar strydoedd â chyflymderau cerbydau is.

Mae'n cyflwyno egwyddorion ar gyfer creu strydoedd sy'n rhan o rwydwaith cytbwys ac wedi ei gysylltu'n dda, sy'n ymgorffori dyluniad cynhwysol. Mae'n cydnabod bod angen i strydoedd fod yn ddiogel ac yn gost-effeithiol i'w hadeiladu a'u cynnal, ond bod angen iddynt hefyd fod yn ddeniadol i fod â'u hunaniaeth unigryw eu hunain. Mae'r CDP hwn yn canolbwyntio ar amgylcheddau priffyrdd â chyflymderau cerbydau isel ac felly mae wedi ei seilio ar lawer o egwyddorion LIS.

Llawlyfr Strydoedd 2

Mae'r ddogfen LIS2, a gyhoeddwyd gan y Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant yn adeiladu ar y canllawiau a gyflwynir yn LIS. Nid yw'n disodli LIS; bwriedir yn hytrach iddo bontio bwch tybiedig rhwng LIS a DMRB, trwy gynnwys canllawiau ar sut y gellir cymhwyso egwyddorion LS yn ehangach na'r hyn a nodir yn y ddogfen wreiddiol. Mae'r CDP hwn yn ystyried yr egwyddorion a gyflwynir yn LIS ac LIS2.

Y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd (DMRB)

Mae'r DMRB yn cynnwys canllawiau a nodiadau cyfarwyddyd ar safonau dylunio cyfredol, sy'n berthnasol i'r rhwydwaith cefnffyrdd yn gyffredinol, neu ffyrdd â mwy o draffig/ cyflymder uwch. Darperir cyfarwyddyd ar pryd y dylid defnyddio safonau DMRB yn Rhan 4.1 y CDP hwn.

Teithio Llesol Cymru – Dylunio ar gyfer Beicio a Cherdded

Cyfraith carreg filltir yng Nghymru yw Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 i'w gwneud yn haws i bobl gerdded a beicio yng Nghymru, a chyhoeddwyd Canllaw Dylunio Deddf Teithio Llesol Cymru wedyn yn 2014.

Mae'n cyflwyno canllawiau y bwriedir iddynt wella cyfleusterau cerdded a beicio yng Nghymru. Mae'r Ddeddf yn cyflwyno gofyniad cyfreithiol yng Nghymru i Awdurdodau Lleol fapio a chynllunio llwybrau addas ar gyfer teithio llesol, ac i adeiladu a gwella eu seilwaith ar gyfer cerdded a beicio. Mae'r CDP hwn yn cefnogi Teithio Llesol Cymru trwy ddilyn yr hierarchaeth defnyddwyr a amlinellir yn Rhan 4.2 y CDP hwn.

Yn unol â chyfrifoldebau Cyngor Sir Caerfyrddin o dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru), mae Mapiau Llwybrau Presennol a Mapiau Rhwydwaith Integredig wedi eu llunio ac ar gael ar [Wefan](#)³ Cyngor Sir Caerfyrddin.

Deddf Cydraddoldeb 2010

Mae'r Ddeddf Cydraddoldeb yn tynnu sawl darn o ddeddfwriaeth gwrth-wahaniaethu at ei gilydd i gynnig diogelwch cyfreithiol rhag gwahaniaethu ar sail cyfres o 'nodweddion gwarchoddedig' gan gynnwys oedran ac anabledd. Mae'n ei gwneud yn ofynnol i addasiadau rhesymol gael eu gwneud i wasanaethau a thrafnidiaeth gyhoeddus (ymysg pethau eraill) i osgoi rhoi pobl anabl o dan fantais sylweddol. Dylai dylunio da yn Sir Gaerfyrddin fabwysiadu dull cynhwysol gan sicrhau bod anghenion unrhyw un ag angen penodol, sy'n deillio o amgylchiadau personol fel y'u diffinnir yn Neddf Cydraddoldeb 2010, yn cael eu diwallu yn llawn pan fo'n rhesymol ac yn ymarferol gwneud hynny.

³ <https://www.carmarthenshire.gov.wales/home/council-services/travel-roads-parking/active-travel/#.WybNycKWw2w>

Mae enghreifftiau o ganllawiau cenedlaethol priodol yn cynnwys:

- Safon Brydeinig, BS8300:2009 ar Fynediad i Bobl Anabl;
- Dogfen Gymeradwy Rhan M 2004 Rheoliadau Adeiladu 1984 a Dogfennau Cymeradwy perthnasol eraill;
- Canlyniad ymgynghoriadau â chynghorwyr arbenigol yng Nghyngor Sir Caerfyrddin, neu sefydliadau a gydnabyddir yn genedlaethol sydd â gwybodaeth am y materion penodol; a
- Chanlyniadau ymchwil cyfredol a ddilyswyd (dyddiedig o fewn y 5 mlynedd diwethaf).

Mae'r Ddeddf Cydraddoldeb yn cynnwys dyletswydd cydraddoldeb sector cyhoeddus newydd (y 'ddyletswydd gyffredinol'), sy'n disodli'r dyletswyddau ar wahân ar gydraddoldeb o ran hil, anabledd a rhywedd. Daeth hon i rym ar 5 Ebrill 2011.

Strategaeth Trafnidiaeth Gynhwysol yr Adran Drafnidiaeth

Mae Strategaeth Trafnidiaeth Gynhwysol yr Adran Drafnidiaeth (2018) yn amlinellu cynllun Llywodraeth ganolog i wneud y system drafnidiaeth yn fwy cynhwysol ac yn haws i bobl anabl ei defnyddio. Er bod y strategaeth yn canolbwyntio ar gynhwysiant i bobl anabl, bydd llawer o'r gwelliannau hefyd o fudd i ddefnyddwyr eraill y system drafnidiaeth.

Erbyn 2030, mae Llywodraeth y DU yn rhagweld y bydd y system drafnidiaeth yn darparu mynediad cyfartal i ddefnyddwyr anabl, ac y bydd cymorth yn cael ei gynnis os bydd rhwystr o hyd. Bydd hyn yn cael ei sicrhau trwy dargedu pum maes allweddol y Strategaeth Trafnidiaeth Gynhwysol:

1. Ymwybyddiaeth o hawliau teithwyr a'u gorfodaeth;
2. Hyfforddiant staff;
3. Gwella gwybodaeth;
4. Gwella seilwaith ffisegol; a
5. Dyfodol teithio cynhwysol – sy'n ystyried datblygiadau technolegol a modelau busnes newydd sy'n cefnogi teithio cynhwysol.

Bwrddir i'r ddogfen bennu cyfeiriad eglur i ddiwydiant o ran pwysigrwydd dylunio cynhwysol yn rhan o arloesi yn y dyfodol, ac yn nodi y dylid dylunio ac adeiladu cerbydau, gorsafoedd a strydlluniau fel eu bod yn gynhwysol ac yn hawdd eu defnyddio.

Mae hefyd yn argymhell bod Awdurdodau Lleol yn atal datblygiad cynlluniau gofod a rennir mewn datblygiadau nad ydynt yn rhai preswyl, sy'n cynnwys arwyneb gwastad. Mae'r gyfarwyddeb hon yn cael ei hadolygu gan yr Adran Drafnidiaeth a LIC, a dylai Datblygwyr ofyn am wybodaeth am statws cyfredol y canllawiau ar adeg datblygu cynigion ar gyfer cynlluniau.

Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008

Mae Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol asesu addasrwydd trefniadau teithio i ddysgwyr rhwng eu cartrefi a'u lleoedd addysg. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru 'Teithio gan Ddysgwyr: Darpariaeth Statudol a Chanllawiau Gweithredol' (Mehefin 2014), sy'n cynnwys darpariaethau statudol y mae'n rhaid i awdurdodau lleol eu hystyried wrth gyflawni eu cyfrifoldebau yn unol â Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008. Trafodir y defnydd o Deithio gan Ddysgwyr Cymru yn Rhan 5.2.3 y CDP hwn.

3.2. Polisi Rhanbarthol

Cynllun Trafnidiaeth ar y Cyd De-orllewin Cymru

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth ar y Cyd yn disodli'r Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol blaenorol, a baratowyd gan y cyn gonsortwm trafndiaeth a oedd yn cynnwys y pedwar awdurdod lleol yn ne-orllewin Cymru. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth ar y Cyd yn darparu'r fframwaith ar gyfer gwella cysylltedd yn y rhanbarth yn ystod y cyfnod o 2015 i 2020.

3.3. Polisi Lleol

Cynllun Datblygu Lleol (CDLI) Sir Gaerfyrddin (2014)

Mae'r CDLI yn pennu'r weledigaeth ofodol ar gyfer Sir Gaerfyrddin (ac eithrio'r ardal ym Mharc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog) ac yn amlinellu fframwaith ar gyfer twf a datblygiad yn y sir. Mae'n nodi polisiâu a chynigion cynllunio defnydd tir a ddefnyddir wrth benderfynu ar geisiadau cynllunio a nodi cyfleoedd twf yn y dyfodol. Mae CDLI Sir Gaerfyrddin ar gael [yma](#)⁴.

Mae'r polisiâu hyn yn cynnwys dyraniadau defnydd tir ar gyfer gwahanol fathau o ddatblygiad, gan gynnwys preswyl, a bwriedir iddynt lywio datblygiad hyd at 2021. Mae Rhan 4.1 yn cynnwys manylion 'Creu lleoedd', a dylid cyfeirio ati ar y cyd â'r canllaw dylunio priffyrdd hwn. Mae map CDLI Sir Gaerfyrddin ar gael drwy'r ddolen uchod ac yn dangos ardaloedd yn Sir Gaerfyrddin lle mae cynigion datblygu wedi eu cyflwyno a'u cymeradwyo.

Mae Sir Gaerfyrddin wrthi'n paratoi CDLI diwygiedig (2018 – 2023).

Safonau Parcio CSS Cymru (2014)

Mae'r ddogfen yn cyflwyno'r canllawiau Safonau Parcio ar gyfer datblygiadau newydd yng Nghymru. Nod y safonau yw sicrhau dull tryloyw a chyson o ddarparu lleoedd parcio, cyflwyno cynlluniau teithio ac ystyriaethau cynaliadwyedd, gan hysbysu Datblygwyr, dylunwyr ac adeiladwyr am yr hyn a ddisgwylir ganddynt ar gam cynnar yn y broses ddatblygu. Maent yn nodi'r nifer ofynnol o lleoedd ar gyfer gwahanol fathau o ddatblygiad sydd hefyd yn ystyried eu lleoliad a'u cyd-destun.

Bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn defnyddio'r canllawiau mwyaf cyfredol yn rhan o adolygu cynaliadwyedd cynigion parcio mewn datblygiad.

Canllawiau Cynllunio Atodol Creu Ymdeimlad o Le a Dylunio Sir Gaerfyrddin (Medi 2016)

Paratowyd y Canllawiau Cynllunio Atodol hyn i lywio a hyrwyddo dylunio cynaliadwy o ansawdd uchel yn y Sir. Mae'n cynnig canllawiau pellach, a phan fo'n berthnasol yn ymhelaethu ar bolisiâu a chynigion Cynllun Datblygu Lleol (CDLI) Sir Gaerfyrddin, gan gynnig eglurder ychwanegol i gynorthwyo Datblygwyr i ddeall y gofynion a'r ystyriaethau craidd y mae'n angenrheidiol eu cynnwys mewn cynnig cynllunio.

Nod y cyfarwyddyd yn y Canllawiau Cynllunio Atodol yw sicrhau datblygiad cyflawnadwy, cydgysylltiedig o ansawdd uchel a sicrhau bod cynigion yn adlewyrchu ac yn parchu cymeriad a gofynion Sir Gaerfyrddin, ac mae Rhan 4.4, Hygyrchedd a Gallu Symud yn Rhwydd a Rhan 4.5 Tir y Cyhoedd yn arbennig o berthnasol i'r CDP hwn.

Dylid ystyried y cyfarwyddyd a ddarperir yn y Canllawiau Cynllunio Atodol ochr yn ochr â'r CDP hwn. Fodd bynnag, o dan faterion cludiant, dylid neilltuo mwy o bwys i gyngor a roddir yn y CDP hwn.

Strategaeth Parcio Sir Gaerfyrddin 2018

Mae strategaeth parcio Sir Gaerfyrddin 2018 yn cydnabod yr heriau sy'n gysylltiedig â pharcio ceir mewn ardaloedd gwledig ond yn pwysleisio pwysigrwydd dylunio da a chyfathrebu â rhanddeiliaid, gan sicrhau nad yw parcio yn tansellio'r gallu i ddarparu trafniadaeth gyhoeddus a'r cymhelliad i gerdded neu feicio. Mae'r ddogfen yn argymhell defnyddio'r safonau parcio diweddaraf a gydnabyddir yn genedlaethol, sef CSS Cymru 2014 ar hyn o bryd.

Mae'r strategaeth yn cynnwys y canlynol:

- Adolygiad o'r polisi a chanllawiau lleol, rhanbarthol a chenedlaethol presennol yn ymwneud â chynllunio parcio, cludiant a defnydd tir a sut y mae amcanion y strategaeth newydd yn adlewyrchu'r amcanion a bennwyd ar draws y gwahanol lefelau polisi;
- Asesiad o'r lefelau presennol o gapasiti a galw am lleoedd parcio yn nhrefi Sir Gaerfyrddin drwyddi draw;
- Cymhariaeth o ffioedd parcio mewn trefi yn Sir Gaerfyrddin ac mewn awdurdodau cyfagos;
- Dadansoddiad o ddata Hysbysiad Tâl Cosb yn Sir Gaerfyrddin;
- Dylanwad technoleg ac ymyriadau posibl y gallai Cyngor Sir Caerfyrddin eu hystyried yn y dyfodol gyda phwyslais penodol ar gerbydau trydan; ac
- Mae hefyd yn amlinellu 11 o fesurau blaenoriaeth y strategaeth parcio ar gyfer Sir Gaerfyrddin yn seiliedig ar ymgynghori mewnol â rhanddeiliaid lluosog yng Nghyngor Sir Caerfyrddin.

⁴ <http://www.cartogold.co.uk/CarmarthenshireLDP/index.html>

4. Egwyddorion a Safonau Dylunio

4.1. Trosolwg

Gan gefnogi egwyddorion Deddf Teithio Llesol (Cymru) a Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol, mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn annog dylunio arloesol sy'n ddiogel, yn gynhwysol, yn gynaliadwy ac wedi ei gysylltu'n dda.

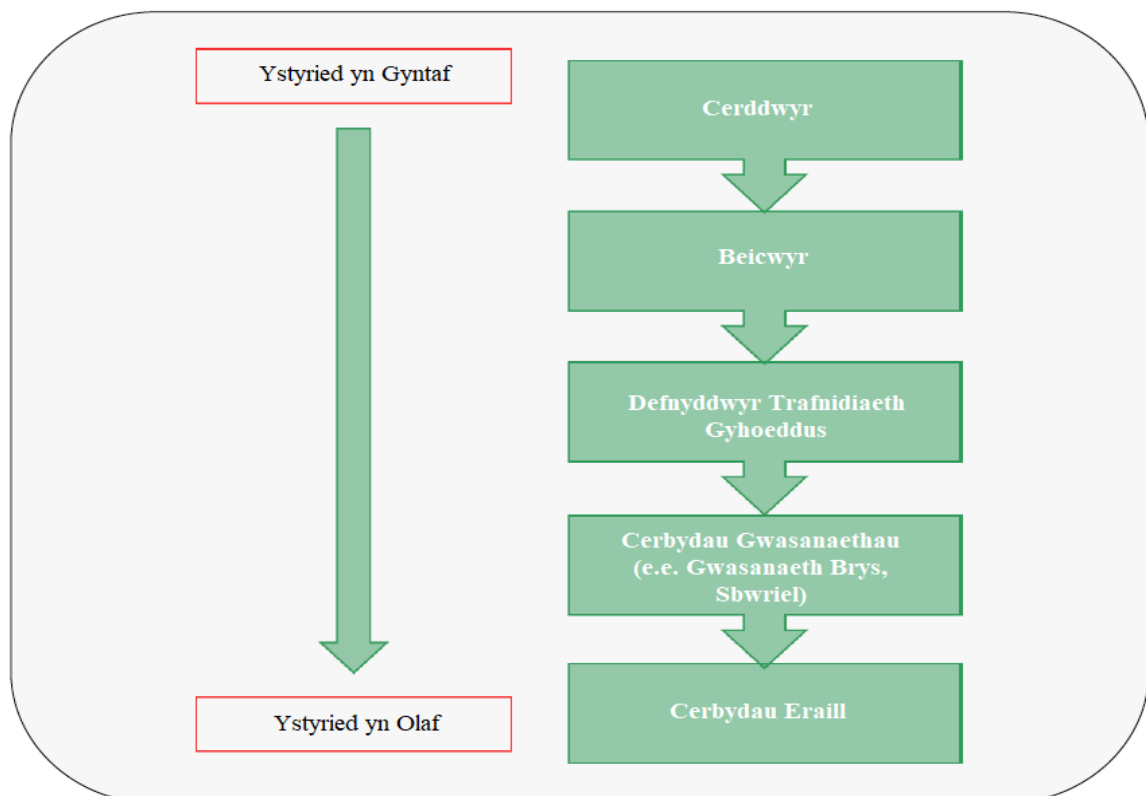
Anogir datblygwyr i greu cynlluniau safle hydraiddd sydd o safon y gellir ei mabwysiadu ac a fydd yn cael eu cynnig i Gyngor Sir Caerfyrddin i'w mabwysiadu. Mae'r adran hon yn nodi pan fydd math penodol o ffordd yn annhebygol o gael ei fabwysiadu gan Gyngor Sir Caerfyrddin. Hyd yn oed pan na fwriedir i ddatblygiad gael ei gynnig i'w fabwysiadu, dylai'r dyluniad fod o safon y gellir ei mabwysiadu, i ddiogelu gwaith cynnal a chadw effeithlon yr amgylchedd priffyrdd o fewn y datblygiad yn y dyfodol.

Mae'r Rhan hon o'r CDP yn cyflwyno'r egwyddorion a'r safonau y mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl iddynt gael eu dilyn wrth ystyried seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth ar gyfer datblygiadau newydd. Mae'r safonau hyn yn ymwneud â ffyrdd nad ydynt yn gefnffyrdd a strydoedd â chyflymder nodweddiadol o 30mya neu lai, ac mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i'r Datblygwr benderfynu arnynt gan ddefnyddio gwybodaeth arolygu briodol. Dylid cyfeirio at ganllawiau DMRB ar gyfer pob ffordd arall.

4.2. Hierarchaeth Dulliau Teithio

Disgwylir i ddylunwyr ddilyn yr hierarchaeth dulliau teithio a ddangosir yn **Ffigur 4-1** yn y broses ddylunio ac i ddefnyddwyr ffordd sy'n agored i niwed gael eu hystyried cyn pob dull teithio arall. Fodd bynnag, mae'n rhaid i safle fod yn hawdd ei gyrraedd trwy bob dull teithio i gael ei ystyried yn gynaliadwy.

Ffigur 4-1 – Paratoi Dyluniad



O gydymffurfio â'r hierarchaeth dulliau teithio hon, bydd y ddarpariaeth ar gyfer dulliau teithio cynaliadwy yn gynhenid yn y dyluniad ac yn helpu i sicrhau bod priffyrdd yn gwasanaethu pob defnyddiwr trafndiaeth mewn ffordd gytbwys.

4.3. Mynediad a Chysylltedd

Un o'r egwyddorion allweddol i'w sefydlu o safbwynt trafndiaeth wrth ddylunio datblygiad yw dulliau mynediad a chysylltedd (yn fewnol ac yn allanol). Mae'r adran hon yn ystyried mynediad a chysylltedd yn unol â'r hierarchaeth dulliau teithio a gyflwynir yn Ffigur 4-1 yn fras. Trafodir cerbydau gwasanaethau arbenigol yn Rhan 4.4.2 y CDP hwn.

4.3.1. Teithio Llesol

Troetffyrdd

Dylai dyluniad datblygiad flaenoriaethu anghenion cerddwyr i sicrhau bod yr ardal yn gynhwysol i bob defnyddiwr. Dylai datblygiadau gynnwys egwyddorion Teithio Llesol Cymru a dylent fod yn hydraidd trwy sicrhau troetffyrdd oddi ar y gerbyttfordd i ddarparu mynediad rhwng ardaloedd preswyl ac amwynderau cyfagos (fel ysgolion, mannau lle ceir gweithleoedd, siopau lleol a chanol trefi).

Dylai troetffyrdd ddilyn llwybrau dymuniad y presennol a'r dyfodol a chael eu dylunio fel eu bod yn annog symudiad cerddwyr, gyda diogelwch yn ystyriaeth flaenllaw. Dylid eu hadeiladu gyda lled o 2 fetr neu fwy, a chael eu goleuo'n dda ar eu holl hyd.

Dylai troetffyrdd ffinio dwy ochr y gerbyttfordd lle ceir anheddau preswyl ar y ddwy ochr.

Pan fydd datblygiad yn ffinio'r briffordd bresennol lle nad oes unrhyw droetffyrdd presennol, dylid lleoli'r datblygiad yn ôl 2 fetr a chreu troetffordd o safon y gellir ei mabwysiadu, yn unol â chyfarwydddebau a nodir yn Neddff Teithio Llesol Cymru. Dylai creu'r droetffordd fod yn destun cytundeb A.38/278. Darperir rhagor o wybodaeth am gytundebau Adran 38 a 278 yn Rhannau 6.2 a 6.3 y CDP hwn.

Croesfannau

Pan fydd llwybr dymuniad cerddwyr yn croesi ffordd lle ceir traffig, dylid darparu croesfannau priodol sy'n ddiogel ac yn gyfleus. Yn unol â chanllawiau Teithio Llesol Cymru, dylid ategu croesfannau â chyrbau isel a phalmant botymog i hwyluso dyluniad cynhwysol.

Dylai datblygwyr ymgysylltu â Chyngor Sir Caerfyrddin pan gynigir croesfannau oddi ar y safle i gefnogi'r datblygiad.

Llwybrau troed

Efallai yr hoffai datblygwyr ystyried defnyddio llwybrau troed i ategu troetffyrdd. Fodd bynnag, bydd angen trafod a chytuno perchnogaeth a chynhaliaeth llwybrau troed newydd yn y dyfodol gyda Chyngor Sir Caerfyrddin.

Ar y cyfan, dylai llwybrau troed fod yn uniongyrchol, gyda phwyslais ar hygyrchedd a hydreddedd drwy'r datblygiad; dylai'r llwybr troed fod yn ddigon llydan i fodloni'r lefel o ddefnydd. Dylid darparu ar gyfer cerddwyr a beicwyr ar y stryd yn gyffredinol, yn hytrach nag ar llwybrau wedi sydd ar wahân i draffig modur, oherwydd bod cael eu gweld gan yrwyr, trigolion a defnyddwyr eraill yn cynnig mwy o deimlad o ddiogelwch. I wella profiad y defnyddiwr ac i hwyluso ymdeimlad o fwy o ddiogelwch, dylai llwybrau troed fod yn agored, heb unrhyw gorneli cudd, wedi eu goleuo'n dda ar ôl iddi dywyllu a dylai anheddau edrych drostynt.

Ceir lled gofynnol o 2 fetr fel rheol, ond efallai y bydd angen llwybrau mwy llydan o dan amgylchiadau penodol, er enghraifft, dylai'r lled gofynnol gael ei gynyddu i 3 metr pan fo'r llwybr troed yn cael ei rannu â beicwyr.

Dylai llwybrau troed fod yn hawdd eu defnyddio drwy'r rhwydwaith cyfan i'r rhai â phramiau a chadeiriau olwyn. Dylid osgoi grisiau pan fo'n bosibl ond, os na ellir eu hosgoi, mae'n bosibl iawn y bydd angen rampiau addas neu llwybrau amgen ar gyfer pramiau a chadeiriau olwyn.

Dylid gwneud darpariaeth ar gyfer draenio llwybrau troed. Fodd bynnag, pan fo tir cyfagos i gael ei fabwysiadu gan Gyngor Sir Caerfyrddin fel man agored cyhoeddus, efallai na fydd angen darparu system ddraenio gadarnhaol.

Llwybrau beicio

Gall llwybrau beicio pwrpasol gynnig llwybrau i feicwyr na chaniateir i gerbydau modur eu defnyddio (ac eithrio cerbydau brys a cherbydau cynnal a chadw). Fodd bynnag, mae gan gerddwyr yr hawl i ddefnyddio llwybrau beicio ac mewn rhai achosion mae'n briodol i llwybrau beicio gael eu darparu gyfochr â throetffyrdd.

Pan ddisgwyllir i lifoedd fod yn isel, gall y llwybr beicio fod heb ei wahanu (h.y. wedi ei rannu rhwng beicwyr a cherddwyr heb eu gwahanu â chwrw neu linell wen), ond pan gynnigir trefniant o'r fath mae'n rhaid i'r Datblygwyr ddangos bod y dyluniad yn ddiogel i'r holl ddefnyddwyr.

Mae symudiadau o ochr i ochr yn angenrheidiol i sefydlogi beic pan fydd yn symud, ac mae maint y symudiad yn lleihau wrth i gyflymder y beiciwr gynyddu. Mae angen i'r lle sy'n ofynnol ystyried lle i siglo, rhwystrau ffisegol (e.e. cyrbau, waliau), seilwaith cyfagos (e.e. lonydd bysiau, lled y lôn draffig gyfochrog, nifer y cerddwyr ar droetffordd gyfagos), a geometreg y man beicio (e.e. mae angen mwy o le ar gornel pan fo'n gwyro o gwmpas ceir sydd wedi'u parcio neu fannau llwytho).

Wrth ddylunio cyswllt beicio, dylai Datblygwyr ystyried cyd-destun lleoliad y ddarpariaeth feicio. Mae **Tabl 4-1** yn cyflwyno'r ddarpariaeth a ffefir, fel y nodir yng Nghanllawiau Dylunio Deddf Teithio Llesol (Cymru).

Tabl 4-1 Darpariaeth ofynnol a ffefir – cysylltiadau beicio (ffynhonnell: Teithio Llesol Cymru)

Terfyn Cyflymder	Nifer y Lonydd Traffig Modurol	Llif Traffig Modurol (AADT)	Darpariaeth Ofynnol a Ffefir yn ôl Math o Lwybr Beicio	
			Llwybr Beicio Eilaidd	Prif Lwybr Beicio
20 mya	Amherthnasol	1-2500	Strydoedd Tawel: traffig cyfunol	Strydoedd Beicio neu Strydoedd Tawel: Traffig cyfunol
		2000-5000		Lonydd Beicio
		> 4000	Lonydd Beicio	
30 mya	Cyfanswm o 2 lôn	0-500	Traciau Beicio	
		> 4000		
	Mwy na dwy lôn	Amherthnasol		
40 mya a mwy	Amherthnasol		Traciau Beicio (ac eithrio traciau gwahanu ysgafn a hybrid)	

Nodiadau:

- Nid yw'r tabl hwn yn cynnwys y Rhwydwaith Sylfaenol na thraciau beicio oddi ar briffyrdd
- Dylai Dylunwyr bob amser ystyried y potensial i leihau cyflymder a chyfanswm y traffig i greu amodau derbyniol;
- Ceir rhywfaint o orgyffwrdd rhwng ystodau llif traffig i ganiatáu hyblygrwydd;
- Mae cyflymder yn golygu terfyn cyflymder, ond os bydd cyflymderau gwirioneddol yn sylweddol uwch, ystyriwch y categori cyflymder uchaf nesaf;
- Mae traciau beicio yn cynnwys gwahanu ysgafn a thraciau hybrid oni bai y nodir; a,
- Gallai fod yn anodd cyrraedd cyflymder o 20 mya mewn ardaloedd gwledig ac felly bydd llwybrau a rennir â chyflymder o hyd at 30 mya yn dderbyniol, gyda lifoedd cerbydau modur o hyd at 1000 o gerbydau y dydd.

Fel y nodir yng Nghanllawiau Teithio Llesol Cymru, gall llwybr beicio fod ar amrywiaeth o ffurfiau, gan gynnwys ond heb eu cyfyngu i;

- Ffordd osgoi ar gyfer beicwyr lle mae'r gerbyttfordd yn culhau;
- Mynediad i feicwyr yn unig;
- Lôn feicio gwrthlif (wedi ei gwahanu a heb ei gwahanu);
- Lôn feicio (â gwahanol flaenoriaethau); a
- Thrac beicio (â gwahanol flaenoriaethau).

Pan gynigir trac beicio, bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i Ddylunwyr sicrhau'r lled ofynnol dymunol o 3 metr.

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i Ddylunwyr gyfeirio at y Canllawiau Dylunio Deddf Teithio Llesol (Cymru) wrth ddylunio priffordd a allai gynnwys beicwyr ar y ffordd. Mae'r canllawiau yn nodi na ddylid defnyddio lled lonydd cerbyttfordd rhwng 3.1 metr a 3.9 metr gan y gallai gyrwyr geisio pasio beicwyr heb ddigun o le.

4.3.2. Trafnidiaeth Gyhoeddus

Dylid hyrwyddo darpariaeth a mynediad i drafnidiaeth gyhoeddus ym mhob datblygiad, i sicrhau bod y dyluniad yn gynaliadwy ac yn barod ar gyfer y dyfodol. Dylid ystyried troetffyrdd i gerddwyr at gyfnewidfydd trafndiaeth gyhoeddus (h.y. safleoedd bysiau a, phan fo'n berthnasol, gorsafedd trenau) yn y dyluniad i sicrhau bod cymaint â phosibl o gyfleoedd i ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy. Dylid ystyried lleoliad safleoedd bysiau mewn datblygiadau newydd yn ofalus i sicrhau bod gan yr holl ddatblygiad fynediad effeithlon at gyfleusterau trafndiaeth gyhoeddus. Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i ddatblygiadau newydd gydymffurfio â chanllawiau a nodir yn y Canllawiau ar Gynllunio ar gyfer Trafnidiaeth Gyhoeddus mewn Datblygiadau gan y Sefydliad Siartredig Priffyrdd a Chludiant, a oedd yn awgrymu y dylid defnyddio 400 metr fel uchafswm pellter cerdded dymunol i safle bws.

Dylai Datblygwyr ystyried effaith eu datblygiad ar y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus, a phan fo'n briodol bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i Ddatblygwyr gyfrannu at welliannau i drafnidiaeth gyhoeddus.

Gallai gwelliannau i Drafnidiaeth Gyhoeddus gynnwys, ond heb eu cyfyngu i:

- Gyfraniadau at ariannu darpariaeth gwasanaeth bws gwell;
- Gwelliannau i gyrbau wrth safleoedd bws;
- Darparu lloches bws;
- Baner bws mewn ardaloedd gwledig; a
- Gwelliannau i lwybrau cerddwyr at y gyfnewidfa trafndiaeth gyhoeddus.

4.3.3. Symudiad Cerbydau

Mae TAN18 yn gwahaniaethu'n eglur rhwng ffyrdd a strydoedd; ystyrir bod ffyrdd yn briffyrdd â'r brif swyddogaeth o hwyluso symudiadau traffig cerbydau. Nodir strydoedd yn llwybrau ag adeiladau a manau cyhoeddus bob ochr iddo yn nodweddiadol lle ystyrir bod y swyddogaeth lle (h.y. pobl) yn bwysicach na'r swyddogaeth symudiad (h.y. traffig). Mae'n hanfodol bod Dylunwyr yn ystyried swyddogaeth symudiad a lle disgwyliedig y briffordd wrth ddatblygu dyluniad.

Mynediad i Gerbydau

Dylai Datblygwyr ystyried swyddogaeth y ffordd yn Hierarchaeth Rhwydwaith Priffyrdd Sir Gaerfyrddin wrth ystyried mynediad i gerbydau at ddatblygiad newydd. Gellir cael gafael ar Hierarchaeth Rhwydwaith Priffyrdd Sir Gaerfyrddin ar gais a darperir diffiniadau o gategori ffyrdd yn **Nhabl 4-2**.

Sefydlwyd yr Hierarchaeth Rhwydwaith Priffyrdd i ategu Cynllun Rheoli Asedau Priffyrdd cyffredinol sy'n blaenoriaethu buddsoddiad mewn seilwaith priffyrdd.

Bydd yr hierarchaeth yn sail i reolaeth, blaenoriaeth a lefelau gwasanaeth ar gyfer buddsoddi mewn cynnal a chadw a seilwaith priffyrdd, ac yn gwella'r rhain. Bydd hefyd yn cefnogi Canlyniadau Allweddol y Cyngor o Strategaeth Gorfforaethol 2018 / 2023.

Dylid darparu mynediad at y briffordd o'r dosbarthiad ffordd **priodol** isaf. Bydd mynediad at ddatblygiadau oddi ar ffyrdd y nodwyd eu bod yn strategol, yng nghyd-destun y Rhwydwaith Priffyrdd Lleol a'r Rhwydwaith Cefnffyrdd (Tabl 4-2 Categoriâu Ffordd 1 a 2) yn cael ei ystyried ar sail safleoedd unigol.

System o lwybrau strategol o bwysigrwydd cenedlaethol yw'r Rhwydwaith Cefnffyrdd, sy'n darparu ar gyfer symudiad drwodd traffig pellter maith. Mae'r rhwydwaith cefnffyrdd yn cynnwys y cysylltiadau allweddol o'r dwyrain i'r gorllewin (yr M4, yr A48, yr A40) a chyswllt yr A483 o'r gogledd i'r de yn Sir Gaerfyrddin. Bydd angen ymgynghori â Llywodraeth Cymru a'i Hasiant Cefnffyrdd De Cymru (SWTRA) ar unrhyw gynigion sy'n effeithio ar y Rhwydwaith Cefnffyrdd hefyd.

Pan gynigir y dylai datblygiad gael ei wasanaethu gan ffyrdd gwledig o led nad yw'n ddigonol a'i fod ymhell o ffyrdd categori uwch, mae'n rhaid ystyried gwella'r ffyrdd presennol. Gallai hyn gynnwys darparu manau goddiweddyd, a allai olygu bod angen symud ffin flaen datblygiad yn ôl.

Tabl 4-2 Diffiniadau'r Hierarchaeth Rhwydwaith Priffyrdd

Categori	Disgrifiad Cyffredinol o'r Math o Ffordd	Disgrifiad
1. Traffordd	Mynediad cyfyngedig – mae rheoliadau traffordd yn berthnasol	Llwybrau ar gyfer traffig pellter maith sy'n symud yn gyflym/ Cyffyrdd aml-lefel llawn a chyfyngiadau ar ddefnydd.
2. Strategol	Cefnffyrdd a rhai Priffyrdd dosbarth 'A' rhwng Prif Gyrchfannau	Llwybrau ar gyfer traffig pellter maith sy'n symud yn gyflym â mynediad ffyrdd prin i gerddwyr. Mae terfynau cyflymder yn fwy na 40 mya fel rheol a phrin yw'r cyffyrdd / croesfannau i Gerddwyr sydd naill ai wedi eu gwahanu neu wedi eu rheoli ac ni chaniateir parcio ceir yn gyffredinol.
3a Prif Ddosbarthwr	Rhwydwaith Trefol Mawr a Chysylltiadau Rhyng-gynradd. Traffig pellter byr-canolig	Llwybrau rhwng Llwybrau Strategol ac yn cysylltu canolfannau trefol â'r rhwydwaith strategol â mynediad ffyrdd cyfyngedig. 40 mya neu lai yw'r terfynau cyflymder mewn ardaloedd trefol fel rheol, mae parcio wedi ei gyfyngu ar oriau brig a cheir mesurau cadarnhaol ar gyfer diogelwch cerddwyr.
3b Dosbarthwr Eilaidd	Ffyrdd dosbarthiadau B a C a rhai llwybrau trefol di-ddosbarth sy'n cludo bysiau, cerbydau nwyddau trwm a thraffig lleol â mynediad ffyrdd a chyffyrdd rheolaidd	Mewn ardaloedd preswyl ac adeiledig eraill mae gan y ffyrdd hyn derfynau cyflymder 20 neu 30 mya a lefelau uchel o weithgarwch cerddwyr â rhai cyfleusterau croesfan gan gynnwys croesfannau sebra. Nid oes cyfyngiad ar barcio ar y stryd ar y cyfan ac eithrio am resymau diogelwch. Mewn ardaloedd gwledig, mae'r ffyrdd hyn yn cysylltu'r pentrefi mwy, llwybrau bysiau a chynhyrchwyr cerbydau nwyddau trwm â'r Rhwydwaith Strategol a Phrif Ddosbarthwr.
4a Ffordd Gyswllt	Ffyrdd sy'n cysylltu rhwng y Rhwydwaith Prif Ddosbarthwr a Dosbarthwr Eilaidd â mynediad ffyrdd a chyffyrdd rheolaidd	Mewn ardaloedd trefol mae'r rhain yn aml yn ffyrdd rhyng-gysylltu preswyl neu ddiwydiannol â therfynau cyflymder 20 neu 30 mya, hap-symudiadau cerddwyr a pharcio heb ei reoli. Mewn ardaloedd gwledig mae'r ffyrdd hyn yn cysylltu'r pentrefi llai â ffyrdd dosbarthu. Maent o led amrywiol ac nid ydynt bob amser yn gallu cludo traffig dwy ffordd.
4b Ffordd Fynediad Leol	Ffyrdd sy'n gwasanaethu niferoedd cyfyngedig o adeiladu gan gludo traffig mynediad yn unig	Mewn ardaloedd gwledig mae'r ffyrdd hyn yn gwasanaethu aneddiadau bach ac yn darparu mynediad at eiddo unigol a thir. Maent yn aml o led un lôn yn unig ac yn anaddas ar gyfer cerbydau nwyddau trwm. Mewn ardaloedd trefol maent yn aml yn ffyrdd cylchol neu bengaead preswyl.
5a Is-ffordd	Ffyrdd a ddefnyddir yn brin sy'n gwasanaethu nifer cyfyngedig iawn o eiddo	Ffyrdd a ddiffinnir yn lleol.
5b Lôn	Is-llwybrau a thraciau defnydd isel sy'n darparu mynediad at eiddo anghysbell	Mewn ardaloedd gwledig mae'r rhain yn aml yn ffyrdd cul sy'n gwasanaethu adeiladau neu eiddo amaethyddol anghysbell. Mewn ardaloedd trefol mae'r rhain yn aml yn lonydd metlin sy'n gwasanaethu garejis neu gefnau eiddo.
5c Lôn Werdd neu Drac	Lonydd a thraciau sy'n anaddas ar gyfer traffig cerbydau ar y cyfan	Lonydd a thraciau sy'n anaddas ar gyfer traffig cerbydau ond y gellir eu defnyddio fel llwybr troed, rhan o Lwybr Beicio neu gan farchogion, at ddibenion hamdden yn gyffredinol.
5d Trac nad yw'n cael ei Ddefnyddio	Traciau heb fetlin na ellir eu hadnabod fel ffordd	Ffyrdd na ellir eu defnyddio mwyach gan nad oes pobl yn eu defnyddio oherwydd atchweliad neu ddefnydd amaethyddol.

Cyffyrdd Mynediad

Dylid ystyried gofynion HA TD 42/95 wrth benderfynu ar y math mwyaf priodol o gyffordd mynediad â'r rhwydwaith priffyrdd presennol. Ar gyfer datblygiadau mawr, gallai fod yn fwy priodol o dan amgylchiadau penodol ystyried darparu cylchfan neu oleuadau traffig (yn hytrach na chyffordd blaenoriaeth syml), i roi mwy o gapasiti a rheolaeth.

Pan gynigir cyffordd newydd neu addasiad sylweddol i gyffordd bresennol ar gyfer mynediad at safle, bydd angen Asesiad / Datganiad Trafnidiaeth fel rheol i ategu'r cais cynllunio cysylltiedig. Bydd angen i'r Asesiad / Datganiad Trafnidiaeth ddangos bod y trefniant cyffordd arfaethedig yn dderbyniol o safbwynt peirianeg, gweithredu a diogelwch. Ceir rhagor o wybodaeth am Asesiadau / Datganiadau Trafnidiaeth a gofynion cyflwyno i gefnogi ceisiadau cynllunio yn Rhan 5.2.3 y CDP hwn.

Ystyrir gofynion geometrig sylfaenol ar gyfer cyffyrdd, yn dibynnu ar y math o ddatblygiad a ffordd fynediad, yn ddiweddarach yn yr adran hon o'r CDP.

Cysylltedd Cerbydau

Dylid dylunio'r mathau o ffyrdd sydd eu hangen ar gyfer datblygiad newydd yn unol â chanllawiau a ddarperir yn yr adran hon o'r CDP. Dylai Dylunwyr ystyried hefyd y safonau rhwydwaith ffyrdd nodweddiadol a ddarperir yn Atodiad A a'r manylion safonol a ddarperir yn Atodiad B.

Pan fydd Datblygwr yn cynnig math arall o ffordd i'r hyn a ystyrir yn y CDP hwn, argymhellir ymgysylltiad cynnar â Chyngor Sir Caerfyrddin. Efallai y bydd gofyniad mewn achosion o'r fath i elfennau cysylltiedig y cynnig datblygu gyd-fynd â safonau dylunio a nodir yn y Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd e.e. ar gyfer ffordd fynediad breswyl mawr sy'n gwasanaethu mwy na 300 o anheddau.

Mae'r adrannau canlynol yn ystyried Strydoedd Preswyl a Phriffyrdd Cyflogaeth a Masnachol.

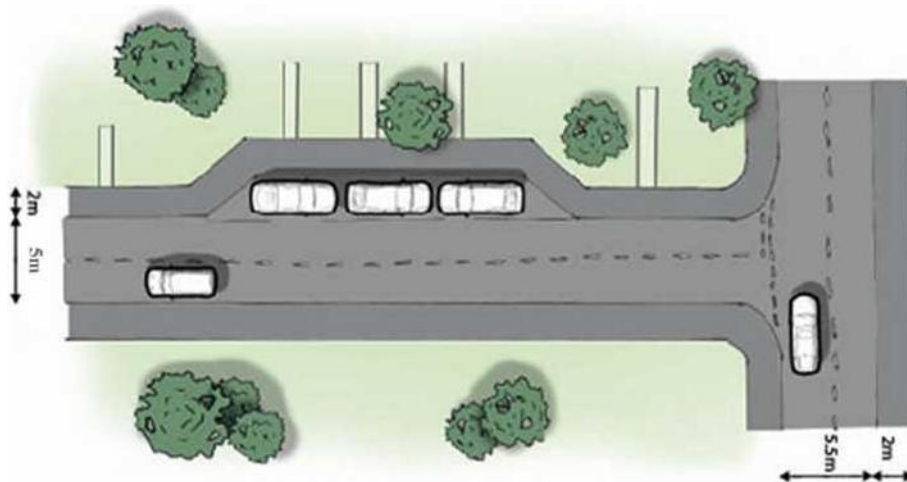
Strydoedd Preswyl

Ystyrir yn nodweddiadol bod strydoedd preswyl ar lefel isel i ganolig o ran symudiad a swyddogaeth lle. Ar y sail honno, dylid eu dylunio i adlewyrchu pwysigrwydd cerddwyr a defnyddwyr eraill nad ydynt mewn car.

I gynnal agwedd hyblyg at ddylunio, mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn ystyried bod nifer yr anheddau sy'n cael eu gwasanaethu gan stryd breswyl yn fan cychwyn priodol i ystyried y paramedrau dylunio allweddol. Serch hynny, dylai dylunwyr hefyd ystyried swyddogaeth ehangach y stryd.

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i bob stryd breswyl fewnol gael ei dylunio i gynnal cyflymder hyd at uchafswm o 20mya, a dylai'r Datblygwyr ddarparu dadansoddiad llwybr ysgubo, yn unol â'r fanyleb a amlinellir yn Rhan 4.4.2 y CDP hwn, i ddangos y gall y cerbyd gwastraff priodol yrru drwy'r datblygiad yn ddiogel.

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin fel rheol yn disgwyl i led cerbyttfordd strydoedd preswyl mewnol fod yn isafswm dymunol o 5.5 metr, gyda throetffyrdd of 2 fetr o led ar y naill ochr o'r stryd a'r llall lle ceir anheddau preswyl ar y ddwy ochr. Pan fo'r Dylunydd yn cynnig lled llai o 5 metr, disgwylir y bydd lleoedd parcio i ymwelwyr oddi ar y gerbyttfordd yn cael eu darparu ar gyfradd o 1 lle i bob 5 annedd.



Ni fydd lled cerbyttfordd llai yn cael ei dderbyn pan fo stryd yn gwasanaethu 50 neu fwy o anheddau, er mwyn diogelu'r llif rhydd o draffig dwy ffordd mewn datblygiad preswyl. Bydd lled cerbyttfordd llai yn cael ei dderbyn dim ond lle gellir dangos y gall traffig lifo'n rhydd mewn datblygiad preswyl a gallu hwyluso cerbydau brys a gwasanaeth.

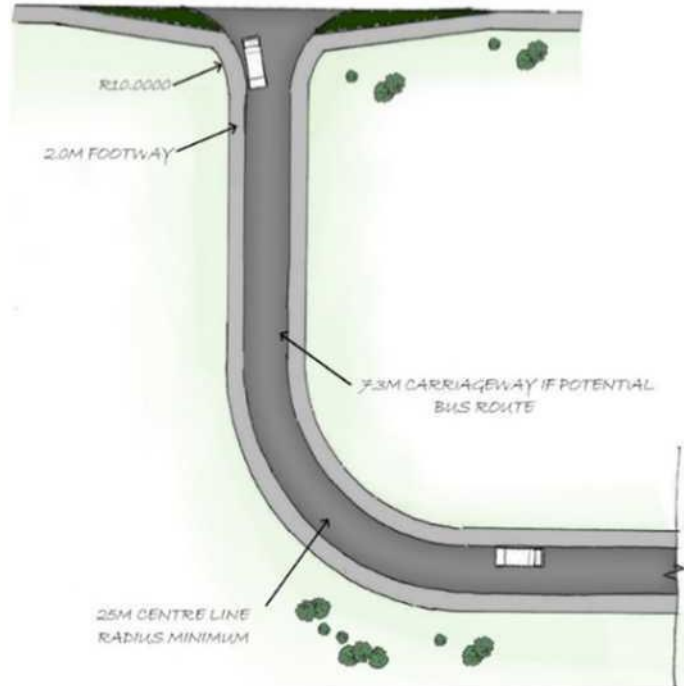
Prin yw'r gwahanu rhwng mathau o ddefnyddwyr ffyrdd ar strydoedd ag arwyneb a rennir, yn eu hystyr draddodiadol, ac felly dylai eu dyluniad gynnwys mesurau gostegu traffig sylweddol.

Ni wnaiff Cyngor Sir Caerfyrddin fabwysiadu strydoedd o fath 'arwyneb a rennir' a gwnaiff dderbyn o dan amgylchiadau penodol yn unig, fel ardaloedd cadwraeth a lle rhagwelir y bydd cyfraddau traffig yn isel iawn. Dylai Dylunwyr ymgysylltu â Chyngor Sir Caerfyrddin ar gam cynnar yn y gwaith dylunio os oes arwyneb a rennir yn cael ei gynnig. Mae hyn yn arbennig o bwysig o gofio bod Llywodraeth Cymru wrthi'n adolygu eu haddasrwydd.

Adlewyrchir yr egwyddorion cyffredinol a amlinellir uchod yn y gofynion geometrig sydd wedi eu nodi yn Atodiad A sy'n cynnwys y gwahanol fathau canlynol o strydoedd preswyl.

□ **Ffyrdd Mynediad Mawr**

> yn gwasanaethu hyd at uchafswm o 300 o anheddau.



□ **Is-ffyrdd Mynediad (gan gynnwys un pwynt mynediad, ffyrdd pengaead a llwybr drwodd)**

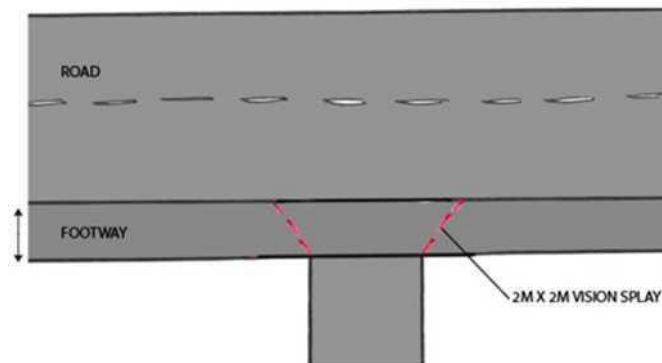
> yn gwasanaethu hyd at 150 o anheddau.



- **Arwynebau a Rennir, gan gynnwys Parthau Cartrefi**
 - > yn gwasanaethu hyd at 16 o anheddau.
- **Tramwyfeydd Preifat**
 - > Tramwyfeydd sengl ac a rennir sy'n gwasanaethu hyd at 4/5 o anheddau preswyl.



Dylai tramwyfa breifat ganiatáu llain welededd o 2 fetwr wrth 2 fetwr, i sicrhau amlen welededd addas rhwng cerbydau'r dramwyfa a cherddwyr, a dylid darparu cwrn isel i gerbydau yn unol â'r manylebau sydd wedi'u cynnwys yn Atodiad B.



Priffyrdd Cyflogaeth a Masnachol

Mae'n rhaid dylunio ffyrdd ystadau diwydiannol a masnachol yn benodol fel y gall cerbydau masnachol mawr eu defnyddio. I'r perwyl hwn, mae'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau (FTA) wedi llunio dogfen o'r enw *Designing for Deliveries* (2016)⁵ sy'n cynnwys cyfres o dempledi i gynorthwyo dylunwyr a chynllunwyr. Dylid ystyried y ddogfen FTA hon ochr yn ochr â'r canllawiau a ddarperir yn y CDP hwn.

Bydd nodweddion symud cerbydau masnachol trwm yn ystyriaeth allweddol wrth asesu cynigion dylunio ar gyfer datblygiadau masnachol a diwydiannol, ac mae'n ofynnol i'r Datblygwr ddangos priodoldeb unrhyw gynigion dylunio trwy gyflwyno cynlluniau graddedig a Dadansoddiad Llwybr Ysgubo.

Hefyd, dylid nodi gofynion gweithredol gan gyfeirio'n benodol at y ddarpariaeth o gyfleusterau troi, llwytho a storio o fewn cwrtel y safle yn ystod y broses gwneud cais cynllunio. Mae'n rhaid dylunio ffyrdd ystadau gan ystyried llifoedd cerddwyr a cherbydau oriau brig ac mae'n rhaid sicrhau bod cyflymder cerbydau mor isel â phosibl pryd bynnag y bo'n bosibl i sicrhau amgylchedd diogel a phriodol. Dylai ffyrdd cyflogaeth a masnachol gynnwys y ddarpariaeth o droetffyrdd ar y ddwy ochr i'r gerbyttfordd.

4.4. Paramedrau Dylunio Priffyrdd

Ystyriodd Adran 4.3.3 y CDP hwn fynediad a chysylltedd cerbydau ar safle datblygiad o ran cyffordd mynediad a math o gerbyttfordd. Mae'r adran hon o'r CDP yn cynnig canllawiau atodol ar y paramedrau cerbyttfordd, gweithredol a pheirianeg y mae angen eu hystyried wrth ddylunio.

4.4.1. Paramedrau Cerbyttfordd

Mae'r paramedrau hyn yn gysylltiedig â dyluniad geometrig priffordd, o ran aliniad, gweledd ac uchdwyr.

Aliniad Llorweddol

Mae crymmedd llorweddol yn seiliedig ar gyflymder dylunio ffordd. Argymhellir bod Dylunwyr yn defnyddio'r canllawiau sydd wedi eu cynnwys yn MfS, sy'n cyfeirio at TD 9/93 y DMRB.

Lledaenu ar Gorneli

Dylid penderfynu ar ledaenu'r gerbyttfordd ar gorneli trwy ddefnyddio dadansoddiad llwybr ysgubo o'r cerbydau mwyaf sy'n debygol o ddefnyddio'r ffordd. Mae'n rhaid asesu cyfradd a chyfansoddiad traffig i benderfynu a yw'n angenrheidiol darparu ar gyfer dau gerbyd mawr yn mynd heibio ei gilydd ar y gornel neu a oes digon o flaenweledd i alluogi un gyrrwr i oedi ac aros i'r llall fynd heibio.

Darnau Syth Effeithiol

I gynnal cyflymder cerbydau isel a diogelu llesiant defnyddwyr ffyrdd ni fydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i unrhyw ddarnau syth o gerbyttfordd mwy na 60 metr o hyd fod yn rhan o'r dyluniad. Bydd unrhyw ddarnau syth o gerbyttfordd mwy na 60 metr o hyd fel rheol yn gofyn am gyflwyno nodwedd lleihau cyflymder i gadw cyflymder yn isel a fyddai'n ychwanegu at gostau dylunio, adeiladu a chynnal a chadw annymunol. Os bydd arwyneb a rennir, ni ddylai'r darn syth effeithiol fod yn fwy na 40 metr o hyd.

Aliniad Fertigol

Ystyrir yn gyffredinol bod uchafswm graddiant hydredol o 1 mewn 20 (5%) yn ddymunol er y dylid ystyried graddiant o 1 mewn 10 (10%) fel uchafswm ymarferol lle ceir cyfyngiadau sydd eisoes yn bodoli o ran topograffi. Pan fo'r graddiant yn fwy na 5%, bydd yn ofynnol i'r Datblygwr ddarparu biniau graean, y byddai angen eu lleoli yn briodol.

Dylid asesu cyfansoddiad defnyddwyr stryd wrth ddylunio'r aliniad fertigol, a byddai Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i'r graddiant gael ei leihau i ddim mwy nag 1 mewn 33 (3%) pan fo nifer sylweddol o gerddwyr neu feicwyr yn defnyddio'r llwybr.

⁵ <https://fta.co.uk/press-releases/20160610-fta-publishes-updated-guide-to-truck-turning-and-manoeuwring>

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl isafswm graddiant o 1 mewn 80 (1.25%) ar ddatblygiadau newydd, i sicrhau bod draenio cadarnhaol. Bydd angen rhwystrau sianel pan fo graddiant hydredol yn llai nag 1 mewn 120 (0.83%).

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl goleddfau croes o 1:40 (2.5%) ar gyfer cerbyttfordd a throetfordd i sicrhau bod draenio cadarnhaol.

Crymedd Fertigol

Dylai isafswm hyd crymedd fertigol fod yn seiliedig ar y blaenweleded gofynnol i sicrhau'r Pellter Golwg Stopio (SSD) gofynnol, fel y nodir yn **yr adran gwelededd cyffyrdd isod**.

Dylid mesur amlen welededd o isafswm uchder llygad y gyrrwr o rhwng 1.05 metr a 2.0 fetr i uchder gwrthrych o rhwng 0.6 metr a 2.0 fetr y cwbl uwchben arwyneb y ffordd. Dylid eu gwirio yn y plân fertigol a llorweddol rhwng dau bwynt. O dan amgylchiadau penodol, efallai y bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn gofyn i isafswm uchder y gwrthrych gael ei leihau i 0.26 metr, gan gadarnhau â safonau DMRB.

Hefyd, ni ddylai isafswm hyd crymedd fertigol unrhyw ddarn o ffordd fod yn ddim llai nag 20 metr.

Uchdwr

Dylai'r Datblygwr ystyried uchdwr wrth ddylunio datblygiadau newydd. Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i'r uchdwr ar gyfer pob math o ffordd ddilyn canllawiau a ddarperir yn DMRB TD 27/05 sy'n gofyn am uchdwr adeiladu rhwng 5.30 metr a 6.45 metr (yn ogystal â mesur gwneud iawn am grymedd ysigo cysylltiedig).

Dylai'r isafswm uchdwr dros lwybrau troed fod yn 2.4 metr oni bai ei fod yn llwybr defnydd a rennir, pan ddylai'r isafswm fod yn 2.7 metr.

Gwelededd

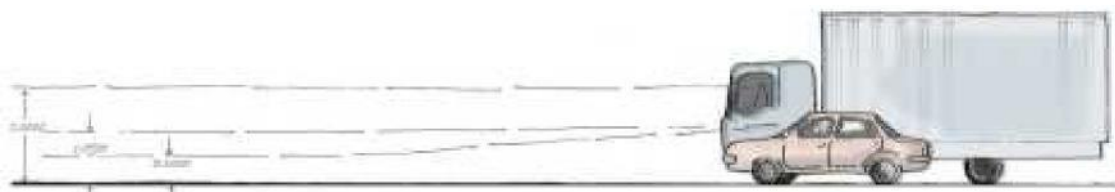
Llinellau golwg

Mae llinellau golwg yn hanfodol wrth ystyried diogelwch defnyddwyr ar y rhwydwaith priffyrdd, gan eu bod yn rhoi cyfle digonol i ddefnyddwyr ffyrdd nodi ac arafu ar gyfer peryglon posibl. Mae'n angenrheidiol ystyried llinell olwg gyrrwr, ar blannau fertigol a llorweddol, a phellter stopio'r cerbyd.

Amlen Gwelededd Fertigol

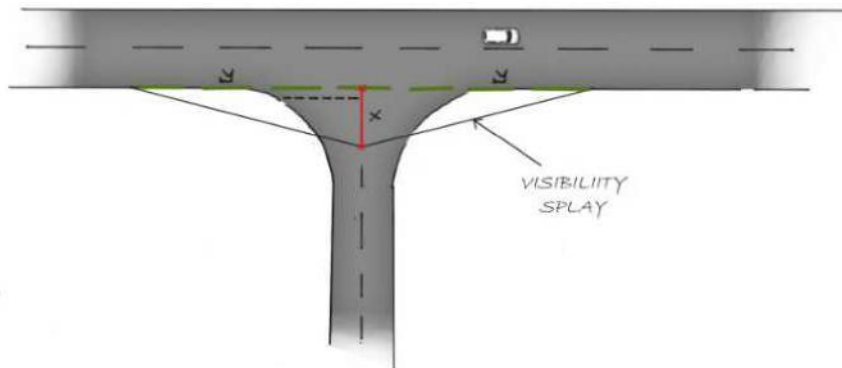
Yr amlen gwelededd fertigol yw'r ardal yng ngeuediad gyrrwr a ddylai barhau'n glir i ganiatáu i yrwr weld perygl posibl ac ymateb yn briodol. Dylid defnyddio uchder o 600 milimetr fel y pwynt y dylid darparu gwelededd di-rwystr uwch ei ben, ble bynnag y ceir y potensial o wrthdrawiadau rhwng modurwyr a phlant ifanc. Ystyrir mai hyd at 2 fetr yw'r uchafswm uchder ar gyfer yr amlen gwelededd fertigol ar gyfer cerbydau nwyddau trwm; mae Cyngor Sir Caerfyrddin o'r farn felly bod yr amlen yn 0.6 metr (isafswm) hyd at 2 fetr (uchafswm).

O dan amgylchiadau penodol, efallai y bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn gofyn bod yr uchafswm uchder gwrthrych yn cael ei ostwng i 0.26 metr, gan gydymffurfio â safonau DMRB.



Gwelededd Cyffyrdd

Dylid mesur gwelededd cyffyrdd trwy bennu gwerthoedd 'X' ac 'Y'.



2.4 metr yw'r pellter 'X' a ddisgwylir gan Gyngor Sir Caerfyrddin, sy'n cynrychioli'r pellter nodweddiadol rhwng y gyrrwr a blaen y cerbyd, a mesurir pellter gwelededd 'Y' ar hyd ymyl ochr agosaf y gerbyttfordd. Er bod MfS yn cydnabod y bydd cerbydau fel rheol yn teithio rywfaint oddi wrth linell y cwrw, mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i bellter Y gael ei fesur ar hyd llinell y cwrw i ddiogelu beicwyr a cherddwyr a allai fod ar linell y cwrw neu'n agos ati. Fel canllaw, ar gyfer ffyrdd lle nad yw'r terfyn cyflymder yn hysbys, gellir cyfeirio at Dabl B yn TAN 18, a nodir isod at ddiben cyfeirio.

Tabl 4-3 Safonau Gwelededd

Cyflymder	Cilometrau yr awr	16	20	24	25	30	32	40	45	48	50	60
	Milltiroedd yr awr	10	12	15	16	19	20	25	28	30	31	37
SSD (metrau)		9	12	15	16	20	22	31	36	40	43	56
SSD wedi ei addasu ar gyfer hyd y bonet. (2.4 metr)		11	14	17	18	23	25	33	39	43	45	59
Bydd angen nodweddion ychwanegol i sicrhau cyflymderau isel												

Fodd bynnag, mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn cefnogi'r safonau gwelededd a nodir yn MfS2 ac yn disgwyl i Ddylunwyr gyfeirio at y fformiwla Pellter Stopio Safle (SSD) a gyflwynir yn MfS2:

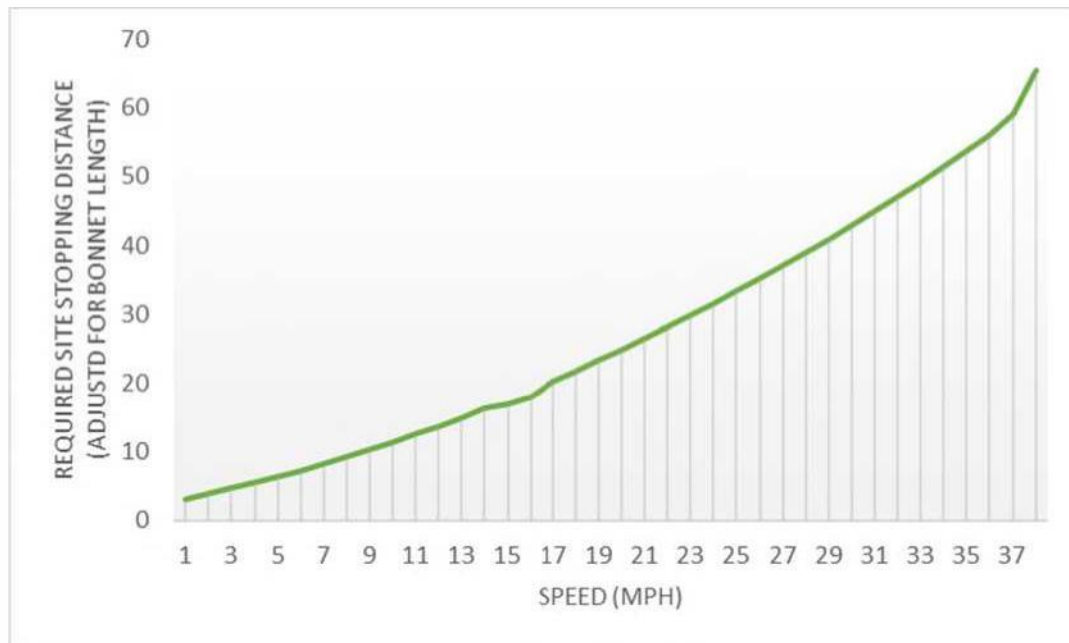
SSD = vt + v²/2(d+0.1a), lle:

- V= cyflymder mewn metrau yr eiliad;
- T= amser ymateb canfyddiad gyrrwr mewn eiliadau;
- D= arafiad mewn metrau yr eiliad²; ac
- A= graddiant hydredol (positif ar gyfer esgyniadau a negyddol ar gyfer disgyniadau).

Ar gyfer strydoedd newydd, dylid pennu'r cyflymder dylunio trwy ystyried i'r swyddogaeth a fwriedir ar gyfer y gyffordd sy'n cael ei dylunio. Ar gyfer strydoedd presennol, dylid defnyddio cyflymder tywydd gwlyb y 85^{fed} ganradd, a ganfyddir trwy ddefnyddio arolygon arsylwi safle yn ystod amodau llif rhydd. Os cynhelir arolygon mewn amodau tywydd sych, yna caiff cywiriad o -4 cilometr yr awr ei gymhwyso i bennu cyflymderau tywydd gwlyb.

Mae graff isod yn cyflwyno gofynion Pellter Stopio Safle dangosol ar gyfer gwerth 'Y'.

Ffigur 4-2 – Pellter Stopio Safle



Mae'r graff yn seiliedig ar amseroedd ymateb sy'n briodol ar gyfer ceir a Cherbydau Nwyddau Ysgafn (1.5 eiliad) â graddiant o sero a graddiant o 5% at ddibenion dangosol. Fodd bynnag, byddai disgwyl i Ddatblygwyr ddefnyddio'r fformiwla a nodir uchod i bennu gofynion gweleddd priodol. Dylid nodi hefyd efallai y bydd gan Gerbydau Trwm wahanol nodweddion arafu. Fel canllaw, mae MfS2 yn awgrymu na ddylai fod angen asesu Pellteroedd Stopio Safle bysiau/cerbydau nwyddau trwm pan fydd cyfran gyfunol traffig cerbydau nwyddau trwm yn llai na 5% o lif y traffig.

Fel y disgrifiwyd yn flaenorol, mae'r safonau hyn yn ymwneud â ffyrdd nad ydynt yn gefnffyrdd a strydoedd â chyflymder nodweddiadol o 30mya neu lai. Ar gyfer pob ffordd arall, dylid defnyddio canllawiau DMRB i bennu gweleddd.

Blaenweleddd

Blaenweleddd yw'r pellter y mae angen i yrwyr ei weld o'u blaenau, i stopio'n ddiogel ar gyfer unrhyw rwystrau ar y gerbyttfordd.

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl y dylid cyfrifo isafswm y blaenweleddd ar gyfer pob math o ffordd yn seiliedig ar y fformiwla SSD a nodir yn adran *Gweleddd Cyffyrdd* y CDP hwn. Dylid mesur y blaenweleddd ar hyd llinell ganol y lôn draffig fewnol.

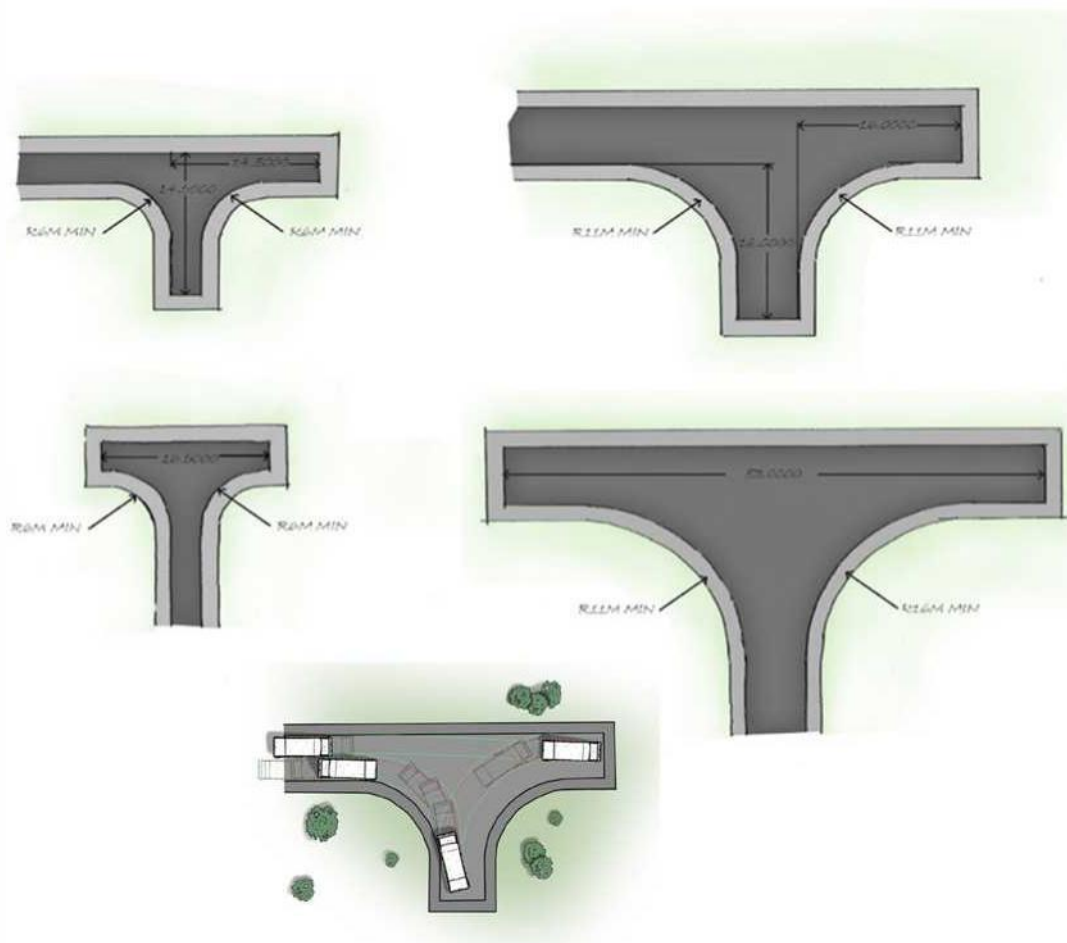
Ar gyfer mathau o ffyrdd nad ydynt yn cael eu hystyried yn y CDP hwn, dylid dilyn y safonau gweleddd a nodir yn y DMRB.

4.4.2. Paramedrau Gweithredol

Mae'r adran hon yn amlinellu disgwyliadau Cyngor Sir Caerfyrddin o ran paramedrau gweithredol dylunio priffyrdd, pan ddylai'r Dylunydd fod yn ystyried swyddogaeth y stryd a sut y mae defnyddwyr ffordd yn gweithredu o fewn ardal y briffordd.

Pennau troi

Dylai pennau troi ganiatáu i gerbydau fynd i mewn ac allan o fan mewn gêr tuag ymlaen. Dylid diogelu eu dyluniad ar gyfer y dyfodol i ganiatáu mynediad at barseli tir cyfagos a allai gael eu datblygu. Dylid darparu pob pen troi â dadansoddiad llwybr ysgubo i ddangos eu bod yn addas ar gyfer y datblygiad ac y gallant hwyluso'r maint priodol o gerbyd (e.e. cerbydau gwasanaeth, danfon a gwastraff).



Rheoli Cyflymder

Dylid dylunio pob datblygiad i gynnal terfynau cyflymder priodol, a fydd yn amrywio yn dibynnu ar natur y ffordd a chyd-destun y datblygiad.

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin bob amser yn croesawu dyluniadau rheoli cyflymder arloesol y gellir eu hintegreiddio yn y rhwydwaith priffyrdd, ond rhoddir ffafriaeth i wyriadau llorweddol a rheolaeth cyflymder geometrig yn hytrach na mesurau gwyro fertigol.

Efallai y bydd y Datblygwr yn dymuno cynnig newidiadau i adeiledd yr arwyneb yn rhan o integreiddio camau rheoli cyflymder i'r dyluniad, ond mewn achosion o'r fath mae'n rhaid i'r Datblygwr sicrhau bod y deunydd arfaethedig yn hawdd cael gafael arno ac yn cynnig gwerth am arian.

Dylid ystyried camau rheoli cyflymder yn y dyluniad cyn y cam cais cynllunio, i sicrhau bod nodweddion rheoli cyflymder yn rhan annatod o gynllun y datblygiad preswyl. Mae hyn yn sicrhau bod nodweddion 'atodol', sy'n cael eu cynnwys ar gam diweddarach, yn cael eu hosgoi.

Parcio

Dylid darparu lleoedd parcio ar gyfer datblygiadau newydd yn unol â Safonau Parcio CSS (2014), gan gyfeirio at y math o ddatblygiad a neilltuedd parth priodol. Nid yw Cyngor Sir Caerfyrddin wedi datblygu cynllun parthau, ond yn hytrach mae'n disgwyl i'r Datblygwr ddynodi'r neilltuedd parth arfaethedig, a fydd yn cael ei gytuno ar sail safleoedd unigol.

Mae CSS 2014 yn cynnwys canllawiau dylunio ar gyfer cynlluniau parcio ac yn nodi'r nifer lleoedd a argymhellir ar gyfer datblygiadau newydd.

I gael cyfarwyddyd ychwanegol ar Barcio Beiciau, dylai Dylunwyr gyfeirio hefyd at ganllawiau a roddir yn nogfen Llywodraeth Cymru 'Canllaw Dylunio: Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013'.

Mae strategaeth Road to Zero y Llywodraeth ganolog yn cyflwyno uchelgais i sicrhau bod o leiaf 50% o geir ar y ffordd yn gerbydau allyriadau isel iawn erbyn 2030, wedi ei gefnogi gan gyflwyniad sylweddol o seilwaith cerbydau trydan. Mae cynorthwyo a hwyluso pobl i ddefnyddio cerbydau tanwydd amgen yn un o nodau polisi allweddol Cyngor Sir Caerfyrddin, fel y nodir yn Strategaeth Parcio Sir Caerfyrddin 2018.

Er mwyn sicrhau bod gan bob datblygiad newydd y seilwaith sy'n ofynnol trwy gynyddu niferoedd cerbydau trydan, a dyheadau Cyngor Sir Caerfyrddin i bobl fanteisio ar gerbydau trydan yn y dyfodol, bydd disgwyl i bob datblygiad ddarparu pwyntiau gwefru mewn canran o'r ddarpariaeth barcio lawn.

Bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i bwyntiau gwefru trydanol gael eu darparu ar gyfradd o **3%** o gyfanswm y ddarpariaeth barcio ym mhob datblygiad masnachol, a dylid cynnwys manylion sut y byddant yn cael eu darparu a'u rheoli yn yr Asesiad Trafndiaeth / Datganiad Trafndiaeth ategol fel y disgrifir yn Rhan 5.2.3 y CDP hwn.

Codi / Gollwng

O ran sefydliadau addysgol, mae CSS 2014 hefyd yn nodi'r gofynion ar gyfer manau codi a gollwng disgyblion mewn datblygiadau ysgol newydd. Dylid darparu ardal ar gyfer codi a gollwng plant ysgol o fewn cwrtill safle'r ysgol, a dylai hyn gynnwys cyfleuster i gerbydau droi heb fynd tuag yn ôl. Dylai manau troi fod ar wahân i ardaloedd lle mae disgyblion yn ymgasglu i sicrhau diogelwch disgyblion sy'n cerdded neu'n beicio i'r ysgol.

Ar gyfer meithrinfeydd / sefydliadau gofal plant, dylid ystyried y capasiti ymyl cwrw digonol (h.y. lleoedd parcio heb gyfyngiad) sydd ar gael. Mae'n rhaid i ddatblygwyr ddangos bod digon o gapasiti i hwyluso'r gallu i godi a gollwng plant heb gael effaith niweidiol ar lif rhydd traffig ar y briffordd.

Gwasanaethu

Dylid dylunio pob datblygiad i hwyluso mynediad rhwydd i gerbydau gwasanaethu, gan gynnwys gwasanaethau brys, danfoniadau, a cherbydau gwastraff. Mae dadansoddiad llwybr ysgubo o gerbydau gwastraff a brys yn orfodol ar gyfer pob datblygiad newydd.

Dylid gwneud darpariaeth i gerbydau gwasanaethau brys allu cael mynediad at bob annedd preswyl, ac i Ddiffoddwyr Tân allu cyrraedd o fewn pellter pibell ddŵr 45 metr o bob rhan o bob tŷ annedd. Ni ddylai cerbydau brys orfod gyrru tuag yn ôl mwy na 10 metr o waelod ffordd fynediad; dylid darparu cyfleoedd troi diogel ac effeithlon. Fel canllaw, dylai fod lled weithredol o 3.5 metr neu fwy i gerbydau brys rhwng cyrbau i ganiatáu lle gweithredu addas, ond dylid cynyddu hyn i 3.7 metr pan fo waliau yn creu rhwystr.

Dylai cerbydau gwastraff allu llywio'n ddiogel trwy ddatblygiadau newydd, a gallu cyrraedd o fewn 25 metr o bob tŷ annedd neu leoliad storio gwastraff. Ni ddylai cerbydau gwastraff orfod gyrru tuag yn ôl am fwy na 12 metr o waelod ffordd fynediad; dylid darparu cyfleoedd troi diogel ac effeithlon.

Disgwylir i'r Datblygwr ddangos bod cynllun y briffordd yn addas gan ddefnyddio dadansoddiad llwybr ysgubo, fel y disgrifir yn Rhan 5.2.3. Fel rheol, mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn gweithredu **Cerbydau Casglu Gwastraff 26 tunnell tair echel anhyblyg, â gallu llywio olwynion cefn**, a dylid defnyddio manylebau'r cerbydau hyn ar gyfer unrhyw ddadansoddiad llwybr ysgubo cysylltiedig.

Ar gyfer datblygiadau manwerthu, a siopau cyfleustra bach yn arbennig, dylid cyflwyno trefniadau gwasanaethu priodol yn rhan o'r cais cynllunio. Dylid dangos bod y rhwydwaith priffyrdd presennol ac arfaethedig yn addas i hwyluso'r cerbyd gwasanaethu rhagnodedig. Dylai'r Datblygwr gytuno ar drefniadau gwasanaethau cyn cyflwyno'r cais cynllunio trwy gynnwys manylion perthnasol yn y trafodaethau cyn-ymgeisio a drafodir yn Rhan 5.

4.4.3. Paramedrau Peirianeg

Mae'r adran hon yn cynnig gwybodaeth am y disgwyliadau gan Gyngor Sir Caerfyrddin o ran draenio a strwythurau sy'n gysylltiedig â'r briffordd.

Strwythurau

Dylid ystyried bod unrhyw strwythur sy'n cynnal y briffordd (fel pont, cwlfer, neu wal gynnal) yn rhan o'r briffordd, ac felly dylid ei gynnwys yn y cytundeb mabwysiadu. Dylid trafod yr ymddangosiad a'r dewis o ddeunydd gyda Chyngor Sir Caerfyrddin cyn gynted â phosibl, a bydd disgwyl iddynt gael eu hadeiladu i sicrhau bod costau cynnal a chadw yn y dyfodol cyn lleied â phosibl.

Mae angen Cymeradwyaeth mewn Egwyddor (yn unol â DMRB BD2/12) ar bob strwythur a gynigir yn rhan o ddatblygiad newydd cyn y gellir cychwyn unrhyw waith ar safle.

Draenio

Dylai draenio dŵr wyneb gydymffurfio â'r gofynion a nodir yn strategaeth ddraenio Cyngor Sir Caerfyrddin, i liniaru effaith niweidiol bosibl unrhyw ddatblygiad newydd ar berygl llifogydd. Dylid cynnal asesiad perygl llifogydd dŵr daear ar gyfer pob datblygiad newydd mewn unrhyw ardal lle gallai fod perygl uchel o lifogydd dŵr daear. Ni chaniateir gollwng dŵr preifat i'r systemau draenio priffyrdd.

Dylai pob dyluniad draenio gael ei wirio gan ymgynghorydd draenio priodol cyn rhoi cymeradwyaeth dechnegol. Pan fydd angen gosod seilwaith draenio o dan y briffordd i'w mabwysiadu mae'n rhaid i Dŵr Cymru ddarparu sicrwydd ysgrifenedig bod cytundeb mabwysiadu rhwng y Datblygwr a Dŵr Cymru wedi ei sefydlu.

Dylid lleoli pob darpar ddraen priffordd i'w gynnal a'i gadw ar dir sydd i gael ei fabwysiadu gan Gyngor Sir Caerfyrddin. Dylid cyfyngu'r holl ddŵr wyneb ffo o fewn cwrtel y datblygiad, ac ni chaniateir iddo lifo ar y briffordd a fabwysiedir.

Systemau Draenio Cynaliadwy

Bydd Systemau Draenio Cynaliadwy sydd wedi eu dylunio i sicrhau bod cymaint â phosibl o ddŵr yn cael ei gadw o fewn datblygiad yn cael eu hystyried gan Gyngor Sir Caerfyrddin ar sail achosion unigol. Fel egwyddor gyffredinol, cefnogir y defnydd o Systemau Draenio Cynaliadwy mewn datblygiadau mwy ar hyn o bryd, ond mae'n rhaid i'r Datblygwr ddangos bod capasiti storio digonol trwy ddefnyddio pyllau cydbwysu ac ardaloedd gwlyptir (y tu allan i ffin y briffordd) i leihau effeithiau unrhyw lifogydd posibl.

Mae deddfwriaeth sy'n weithredol o 7 Ionawr 2019 yn gorchymyn y bydd angen cydsyniad i unrhyw seilwaith draenio gan y Corff Cymeradwyo Draenio Cynaliadwy. Mae rhagor o wybodaeth am y broses ar gael yn <https://www.sirgar.llyw.cymru/> a dylid anfon unrhyw ymholiadau cysylltiedig i SAB@sirgar.gov.uk.

Dylai datblygiadau nodi os yw'r cwantwm datblygu yn ddau eiddo neu fwy, dros 100 metr² o arwynebedd adeiladu, neu'n cynnwys unrhyw oblygiadau draenio, yna mae'n **rhaid ceisio cymeradwyaeth SAB yn annibynnol ar y caniatâd cynllunio**. Ni all gwaith adeiladu gychwyn tan fod y ddau ganiatâd (cynllunio ac SAB) wedi cael eu rhoi.

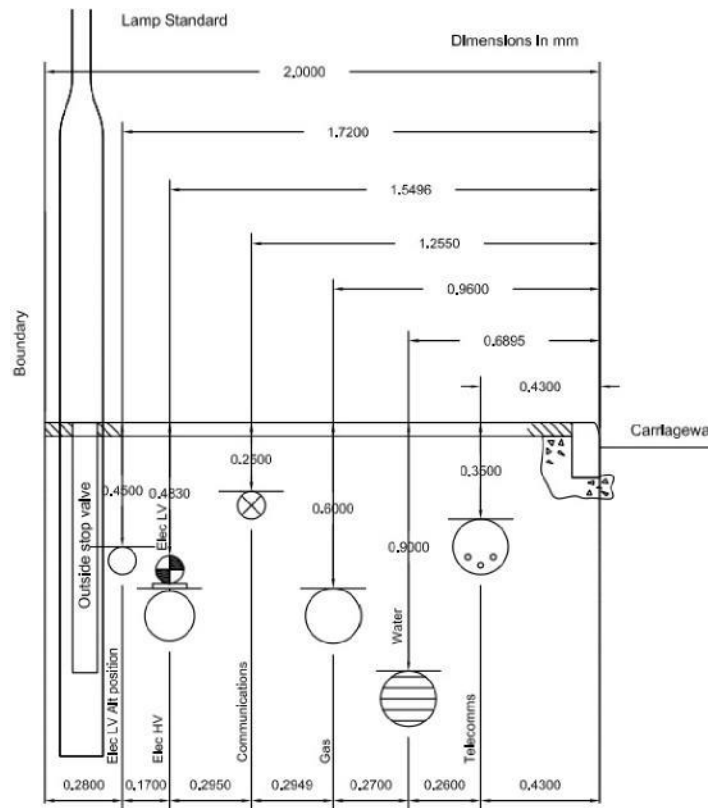
Bydd angen cymeradwyaeth y Corff Cymeradwyo Draenio Cynaliadwy hefyd ar unrhyw ganiatâd cynllunio a roddir yn destun amod, pan nad oes cais i gyflawni'r amod wedi ei wneud cyn 7 Ionawr 2020.

Gwasanaethau Statudol ac Eraill

Dylid ystyried anghenion yr awdurdodau statudol ar gam cynnar wrth ddylunio unrhyw ddatblygiad. Er mwyn sicrhau rhwyddineb gwaith cynnal a chadw yn y dyfodol, mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i brif gyflenwadau gael eu lleoli mewn troetffyrdd neu leiniau, ond os nad oes unrhyw lwybr arall ar gael yna dylid trafod trefniadau gosod priodol eraill gyda Chyngor Sir Caerfyrddin a'r holl ymgymerydd statudol perthnasol.

Argymhellir bod Datblygwyr yn cysylltu â phob ymgwymerwr statudol perthnasol arall ar y camau dylunio cynnar i sicrhau y gellir gosod eu cyfarpar mewn modd effeithlon, a chydymffurfio ag argymhellion y Cyd-Grŵp Cyfleustodau Cenedlaethol gymaint ag sy'n ymarferol o ran trefnu prif gyflenwadau mewn coridor gwasanaeth, fel y dangosir yn **Ffigur 4.3**:

Ffigur 4-3 – Argymhellion y Cyd-Grŵp Cyfleustodau Cenedlaethol ar gyfer trefnu prif bibellau mewn coridor gwasanaeth



Dylai'r Dylunydd ystyried lleoliad a lefel gorchuddion cyfleustodau yn nyluniad cynllun ffyrdd newydd, yn enwedig ar gorneli neu mewn manau brecio/ llywio. Efallai y bydd angen gorchudd gwrth-sgid addas, a dylid trafod hyn gyda Chyngor Sir Caerfyrddin.

4.4.4. Paramedrau Estheteg

Mae'r adran hon yn nodi disgwyliadau Cyngor Sir Caerfyrddin o ran estheteg amgylchedd priffyrdd, sy'n ddibynnol ar y deunyddiau, y tirlunio a'r goleuo a ddarperir mewn amgylchedd priffyrdd.

Deunyddiau a Manyleb

Dylai pob ffordd a stryd breswyl gydymffurfio â safonau'r fanyleb deunyddiau ac adeiladu a gyflwynir gan Gyngor Sir Caerfyrddin. Mae'r defnydd o ddeunyddiau safonol yn sicrhau bod y dyluniadau yn ystyried materion cynnal a chadw'r datblygiad yn y dyfodol.

Pan fo Datblygwr yn bwriadu defnyddio deunyddiau ansafonol, mae'n rhaid dangos bod y deunyddiau yn hawdd ac yn gost-effeithiol dod o hyd iddynt o'u cymharu â'r deunyddiau safonol a hyrwyddir gan Gyngor Sir Caerfyrddin. Efallai y bydd yn ofynnol i'r Datblygwr gytuno ar symiau gohiriedig i dalu am unrhyw ddeunyddiau a manylebau adeiladu ansafonol, fel y nodir yn Rhan 6.3.

Tirlunio

Dylid ystyried dyluniad ffyrdd sy'n cynnwys tirlunio yn sensitif gan feddwl am gynnal a chadw yn y dyfodol. Fel rheol, bydd Cyngor Sir Caerfyrddin dim ond yn mabwysiadu'r gwasanaethau a'r lleiniau pafin sy'n hanfodol i weithrediad y briffordd, felly ni ddylid lleoli unrhyw blanhigion ger strwythurau neu wasanaethau.

Dylid dewis rhywogaethau coed sydd â gorchudd bach a'u plannu yn briodol gan ddefnyddio gridiau coed a rhwystrau gwreiddiau, ac efallai y bydd yn ofynnol i'r Datblygwr dalu symiau gohiriedig ar gyfer cynnal a chadw yn y dyfodol. Pan gynigir tirlunio yn agos at droetffyrdd neu lwybrau beiciau, ni fydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn cefnogi rhywogaethau dreiniog. Os bydd perthi presennol yn cynnwys rhywogaethau dreiniog, bydd llwybrau beiciau yn cael eu lleoli o leiaf 3 metr o eithafoedd y berth i atal problemau o ran gweddillion torri perthi. Bydd perthi presennol gyfochr â'r briffordd bresennol yn cael eu trosglwyddo i ffryntiadau i'w cynnal a'u cadw.

Os oes nodweddion tirwedd presennol y mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn ystyried eu bod o werth, mae'n rhaid i'r Datblygwr, yn rhan o'r broses ddylunio, ymdrechu pan fo'n bosibl i leoli'r fynedfa mewn lleoliad diogel sy'n caniatáu i'r nodwedd tirwedd gael ei chadw.

Dylai coed presennol, y gallai Cyngor Sir Caerfyrddin gymryd cyfrifoldeb am eu cynnal a'u cadw, fod yn destun arolwg cyflwr i bennu eu pwysigrwydd, ac efallai y byddant yn destun taliadau symiau gohiriedig i dalu costau cynnal a chadw yn y dyfodol.

Goleuadau Stryd

Mae goleuadau stryd yn ystyriaeth bwysig wrth ddylunio datblygiad newydd a ffyrdd. Dylai goleuadau stryd helpu i greu datblygiadau sy'n sicrhau bod cyn lleied â phosibl o ofn trosedd a hefyd sicrhau cyn lleied â phosibl o unrhyw effaith amgylcheddol bosibl. Anogir Dylunwyr i ddefnyddio arferion gorau mewn systemau a gweithrediadau ar gyfer goleuadau stryd, a dylent ymgysylltu â thîm goleuadau stryd Cyngor Sir Caerfyrddin i weld y manylebau cyfredol.

Mewn ardaloedd o bwys hanesyddol, efallai y bydd yn ofynnol i Ddatblygwyr ddod o hyd i fanylebau goleuo sy'n ystyried yr amgylchedd hanesyddol i sicrhau bod cymeriad yr ardal yn cael ei gadw.

5. Y Broses Ddylunio

5.1. Trosolwg

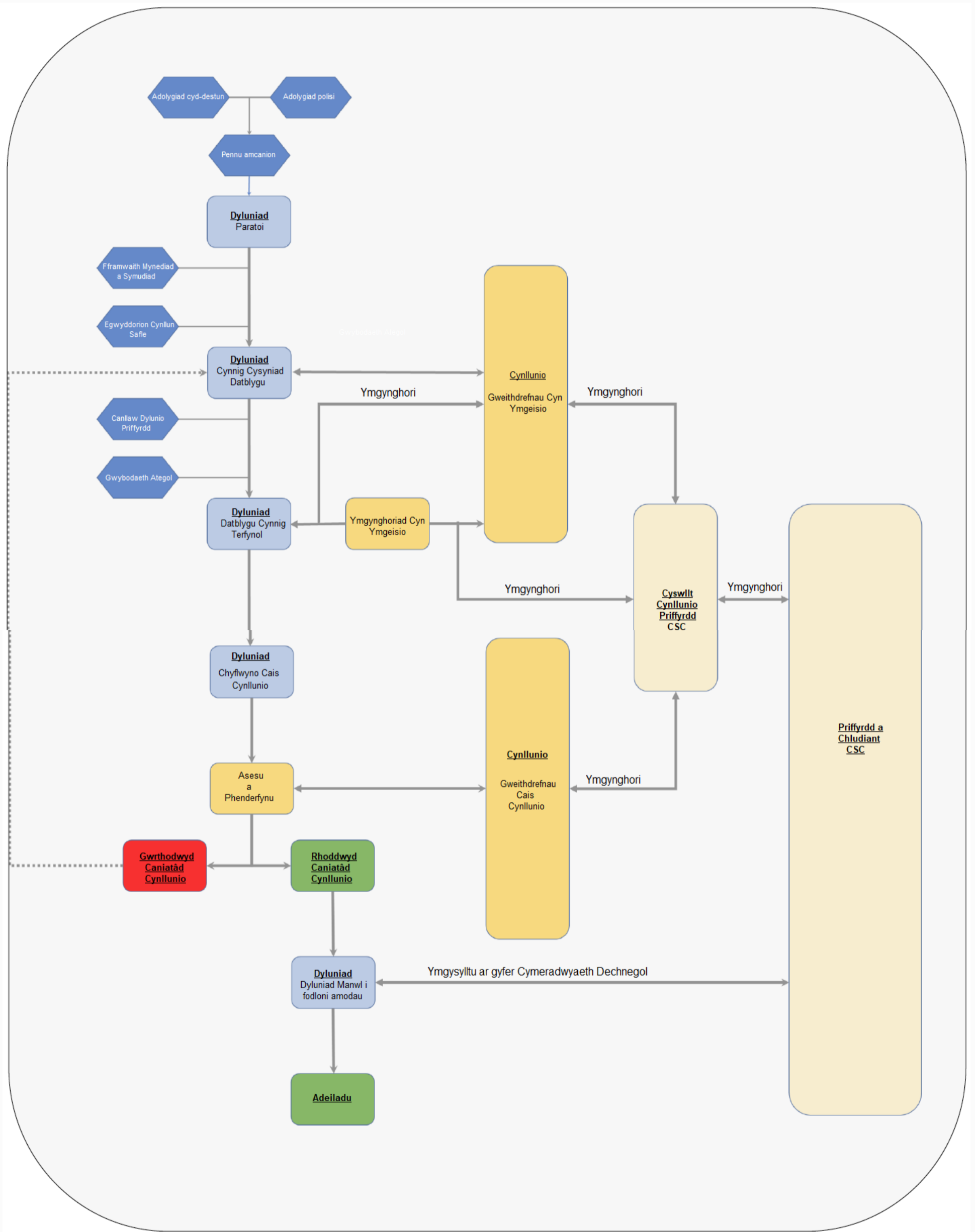
Dylid datblygu dyluniadau newydd mewn ymgynghoriad ac ymgysylltiad â'r awdurdod cynllunio lleol, rhanddeiliaid a'r gymuned. Fodd bynnag, mae'n bwysig bod ymgynghori ac ymgysylltu yn cael eu sefydlu yn ffurfiol ar gamau priodol yn ystod y broses gynllunio a bod cylch oes llawn cynllun yn cael ei ystyried o'r cychwyn. Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i Ddylunwyr ddefnyddio'r CDP hwn fel pecyn cymorth i hysbysu dyluniad datblygiad, fel ffordd o sicrhau cyn lleied â phosibl o angen i ymgysylltu dro ar ôl tro â'r tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd.

Mae'r Rhan hon o'r CDP yn amlinellu'r dull y mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i Ddatblygwyr ei ddilyn wrth ystyried dyluniad priffyrdd mewn datblygiad newydd.

5.2. Cylch Oes Cynllun

Mae **Ffigur 5-1** yn cynnig trosolwg o'r camau dylunio allweddol, o'r dechrau i'r gweithredu, fel yr argymhellir gan Gyngor Sir Caerfyrddin. Cyflwynir y camau dylunio ochr yn ochr â'r cerrig milltir cyn cynllunio a chais cynllunio allweddol a ddisgrifir yn Rhan 2 y CDP hwn. Mae gweddill yr adran hon yn ymhelaethu ar yr elfennau dylunio unigol gan gynnig rhagor o gyngor ar gyfleoedd ar gyfer ymgysylltu ffurfiol o fewn y fframwaith cynllunio.

Ffigur 5-1 – Cylch Oes Cynllun

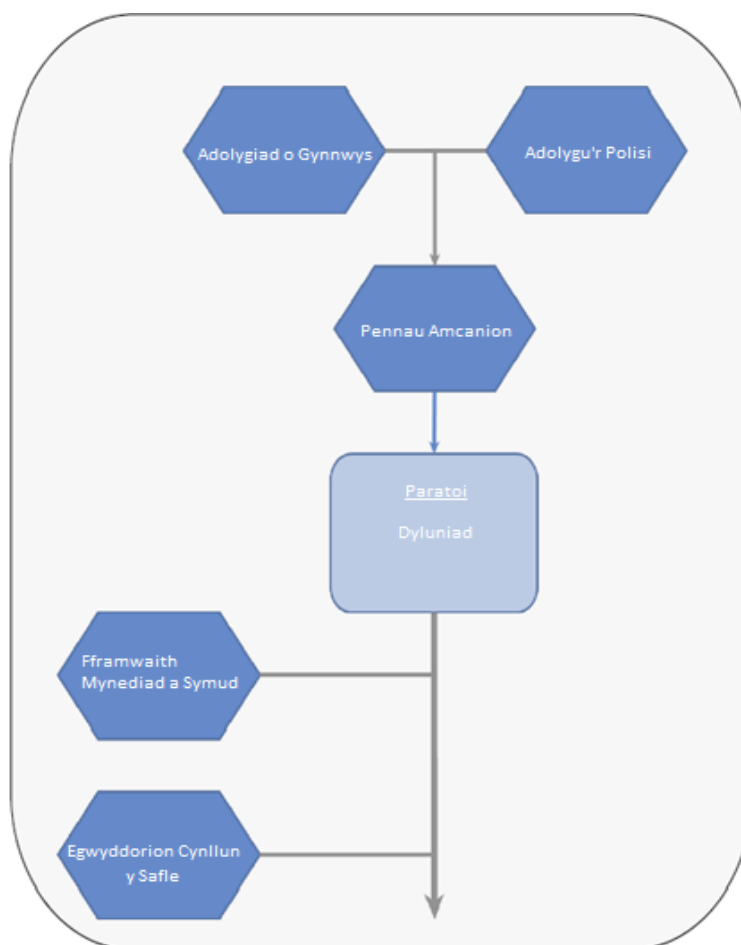


5.2.1. Paratoi Dyluniad

Mae **Ffigur 5-2** isod yn amlinellu'r dull y dylai Datblygwyr ei ddefnyddio wrth baratoi dyluniad ar gyfer datblygiad newydd yn Sir Gaerfyrddin.

Dylai'r broses ddechrau gydag adolygiad polisi a chyd-destun i sicrhau bod amcanion dylunio priodol yn cael eu sefydlu o'r cychwyn. Bydd y dull hwn yn sicrhau bod cynllun y safle a'r fframwaith mynediad a symudiad ategol yn cydymffurfio â pholisi ac yn cyd-fynd â chymeriad a rhwydwaith trafndiaeth yr ardal gyfagos.

Ffigur 5-2 – Paratoi Dyluniad



Adolygiad Polisi a Chyd-destun

Dylai'r **adolygiad polisi** ystyried polisiâu cynllunio a chludiant, ac mae angen i'r amcanion dylunio cyffredinol a'r cynnig datblygu dilynol gydymffurfio â pholisi cenedlaethol, rhanbarthol a lleol (gweler Rhan 3 y CDP hwn am ragor o wybodaeth am bolisiâu).

Dylai'r **adolygiad cyd-destun** ystyried cymeriad yr ardal gyfagos a'r system drafnidiaeth sy'n gwasanaethu safle'r datblygiad. Mae sefydlu gwybodaeth drafnidiaeth sylfaenol i hysbysu'r dyluniad yn arbennig o bwysig a dylai nodi cyfleoedd a chyfyngiadau o ran teithio i'r safle trwy bob dull teithio. Mae amrywiaeth o dechnegau ar gael wrth asesu'r system drafnidiaeth, gan gynnwys arsylwadau ac arolygon safle, adolygu cofnodion hanesyddol, archwilio mynediad a dadansoddi gwybodaeth sydd gan ymgwymerwyr ac asiantaethau statudol.

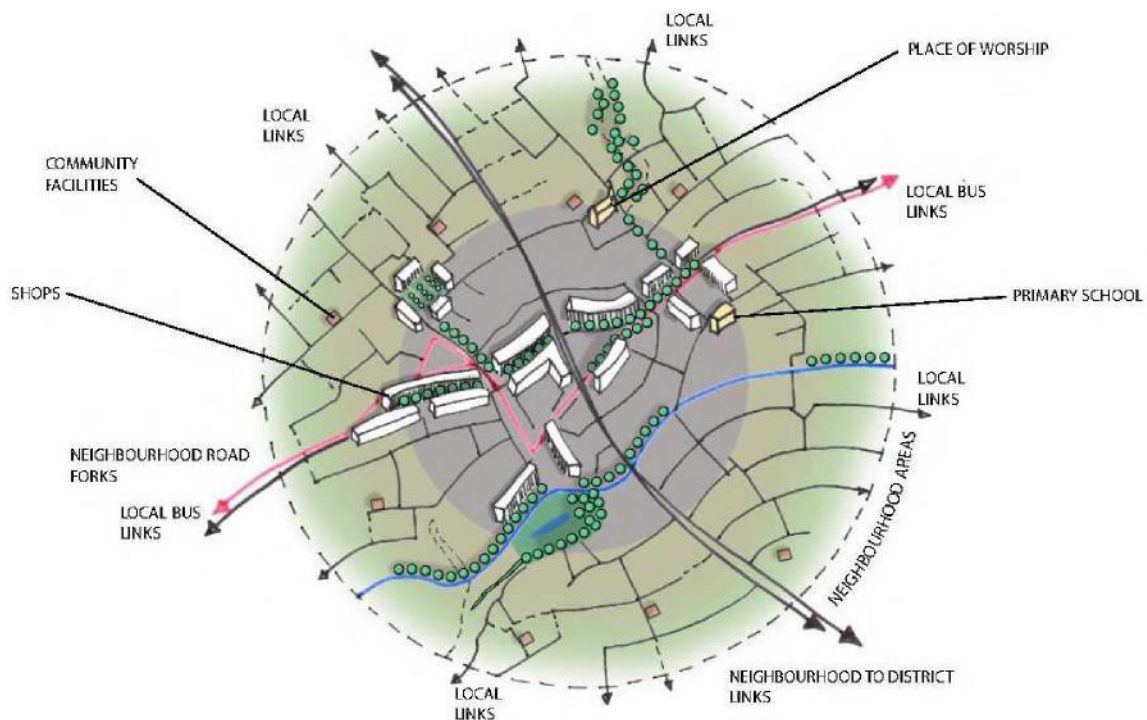
Pennu Amcanion

Ar ôl cwblhau'r adolygiad polisi a chyd-destun, dylid sefydlu **amcanion dylunio** mesuradwy, gan adlewyrchu gweithgareddau disgwylid ar y safle. Gallai amcanion nodweddiadol sy'n ymwneud â thrafnidiaeth gynnwys, ond ni ddylid eu cyfyngu i:

- Sicrhau cysylltiadau teithio llesol diogel a chyfleus â gwasanaethau a chyfleusterau cyfagos;
- Sicrhau bod y safle yn cael ei wasanaethu'n ddigonol gan drafnidiaeth gyhoeddus;
- Sicrhau mynedfeydd cerbydau lluosog i'r safle; a
- Chadw cyflymderau traffig i uchafswm o 20mya ar gyfer datblygiad preswyl.

Fframwaith Mynediad a Symudiad ac Egwyddorion Cynllun Safle

Dylai'r fframwaith mynediad a symudiad ystyried symudiad cyffredinol i'r safle a thrwyddo. O ran datblygiadau newydd, bydd deall swyddogaeth symudiad a lle yr ardal gyfagos yn caniatáu i bwyntiau cysylltu a chysylltiadau priodol gael eu nodi fel y gellir sicrhau llwybrau dymuniad pwysig. Dylai Dylunwyr ddefnyddio'r wybodaeth hon wrth wneud yr ystyriaethau gofynnol ynghylch mynediad a chysylltedd fel yr amlinellir yn Rhan 4.3 y CDP hwn. Bydd datblygu fframwaith mynediad a symudiad sydd wedi ei hysbysu'n dda yn sicrhau bod y cynigion datblygu yn gwella fframwaith symudiad presennol yr ardal gyfagos.



Fel y trafodwyd yn Rhan 4.2, disgwylir i Dylunwyr ystyried yr hierarchaeth dulliau teithio a ddangosir yn **Ffigur 4-1** wrth ddatblygu'r fframwaith mynediad a symudiad a sefydlu egwyddorion cynllun safle. O gydymffurfio â'r hierarchaeth dulliau teithio hon, bydd y ddarpariaeth ar gyfer dulliau teithio cynaliadwy yn rhan annatod o'r dyluniad ac yn helpu i sicrhau bod priffyrdd yn gwasanaethu pob defnyddiwr trafnidiaeth mewn ffordd gytbwys.

I annog teithio trwy ddulliau llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus ymhellach, dylid mabwysiadu'r **egwyddorion cynllun safle** cyffredinol canlynol:

- Dylai'r safle fod yn ddiogel, yn hydraidd ac yn hawdd ei lywio;
- Dylid hwyluso cerddwyr a beicwyr ar stryd yn hytrach nag ar lwybrau sydd wedi eu gwahanu oddi wrth draffig modur; a
- Dylai'r safle fod wedi ei gysylltu'n dda â darpariaeth a gwasanaethau trafnidiaeth cyfagos.

Darperir rhagor o wybodaeth am yr egwyddorion priffyrdd a chlodiant y mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i Ddatblygwyr eu mabwysiadu yn Rhan 4 yr adroddiad hwn.

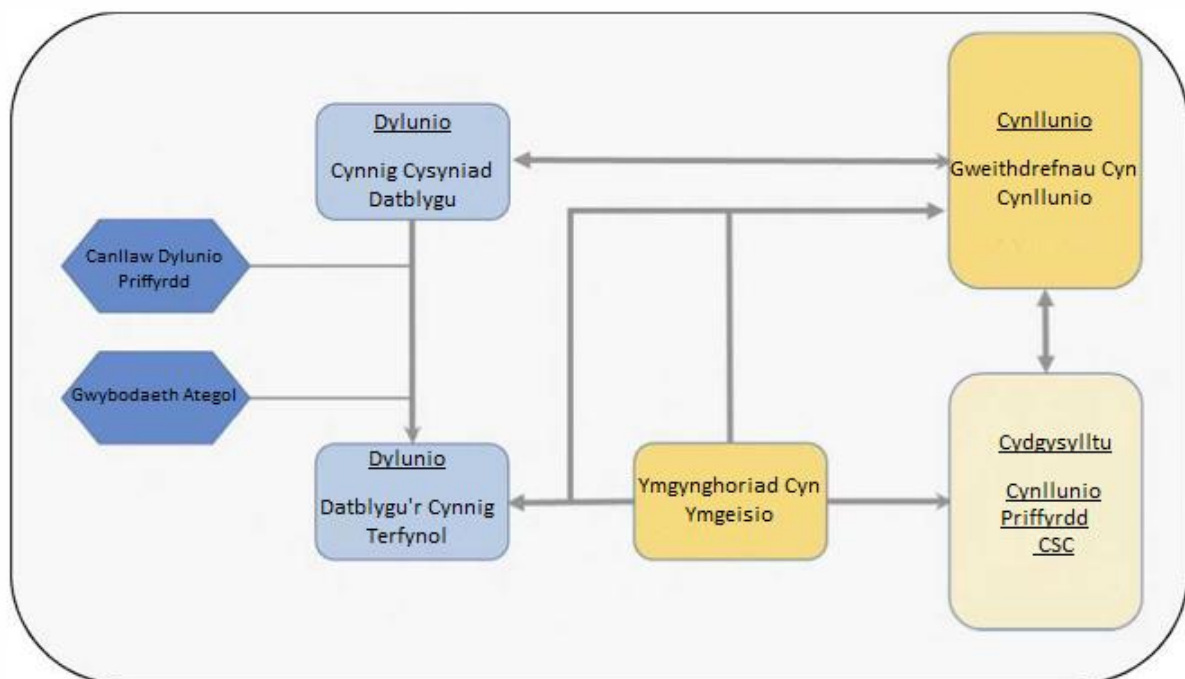
5.2.2. Datblygu Cynnig

Pan fo'r fframwaith mynediad a symudiad ar waith a'r egwyddorion cynllun safle wedi eu sefydlu, dylid llunio cynnig datblygiad a chynllun safle (neu uwchgyllun ar gyfer datblygiadau mwy, mwy cymhleth).

O safbwynt trafniadaeth, dylai'r cynnig ddangos sut y bydd cynllun yn cael ei ddarparu sy'n ddiogel, yn hygyrch, yn un y gellir ei gynnal a'i gadw ac a fydd yn barod ar gyfer y dyfodol. Dylid datblygu'r cynllun safle (neu uwchgyllun safle) yn unol â chanllawiau a ddarperir yn Rhan 4 y CDP hwn o ran yr egwyddorion a'r safonau dylunio cyffredinol.

Mae **Ffigur 5-3** isod yn dangos y dulliau y gellir eu defnyddio wrth lunio cynnig datblygu yn Sir Gaerfyrddin.

Ffigur 5-3 – Datblygu Cynnig



Cynnig Cysyniad

Ar gyfer datblygiadau mawr a chynlluniau mwy cymhleth, argymhellir bod Datblygwyr / Ymgeiswyr yn ymgynghori â Chyngor Sir Caerfyrddin ar eu fframwaith mynediad a symudiad a'u hegwyddorion cynllun safle wrth ddatblygu cynnig cysyniad. Mae'r adran gynllunio yn cynnig gwasanaethau cyn ymgeisio i'r rhai sy'n gofyn amdanynt, gan ganiatáu i broblemau sylweddol gael sylw cyn gwneud cais ffurfiol.

Nod gweithdrefnau cyn ymgeisio yw sicrhau bod ceisiadau cynlluniau yn mynd rhagddynt yn ddidrafferth ac yn gyflym ar ôl eu cyflwyno yn ffurfiol. Mae'r broses yn caniatáu i swyddogion cynllunio, mewn ymgynghoriad â'r tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd a rhanddeiliaid eraill, roi eu barn broffesiynol ar y posibiladau o gael caniatâd cynllunio. Serch hynny, mae unrhyw gyngor a roddir ar yr adeg hon yn anffurfiol ac ni fydd yn rhwymo'r ACLI os caiff cais cynllunio ffurfiol ei wneud.

Anogir ymgeiswyr i gytuno ar ofnyon gwybodaeth gyda'r ACLI (gan gynnwys ar gyfer y PAC) cyn cyflwyno, trwy drafodaethau cyn ymgeisio, fel bod yr wybodaeth y gofynnir amdani yn gymesur â natur y cynllun, pan fo hynny'n bosibl.

Ar gyfer cynlluniau llai, llai cymhleth, nid yw'n ofynnol datblygu cynnig cysniad mewn ymgynghoriad â Chyngor Sir Caerfyrddin fel arfer.

Cynnig Terfynol

Wrth ddatblygu cynnig terfynol, mae'n ofynnol ystyried yn ofalus yr holl nodweddion priffyrdd a chludiant critigol sy'n effeithio ar effeithlonrwydd ac ansawdd y datblygiad. Dylai hyn gynnwys ond heb gael ei gyfyngu i:

- Cysylltedd mewnol ac allanol trwy bob dull teithio;
- Cynlluniau a dimensiynau stryd;
- Darpariaeth a dyluniad lleoedd parcio;
- Tirlunio;
- Deunyddiau, rheoli a chynnal a chadw;
- Mynediad i gerbydau gwasanaeth gan gynnwys gwasanaethau brys;
- Rheoli cyflymder;
- Draenio; a
- Llwybrau ar gyfer cyfleustodau.

Mae Rhan 4 y CDP hwn yn nodi'r egwyddorion a'r safonau y dylid eu mabwysiadu wrth ddylunio'r nodweddion critigol hyn ar gyfer datblygiad newydd. Amlinellir yr wybodaeth y dylid ei darparu i gefnogi cynnig datblygu yn ddiweddarach yn yr adran hon o'r CDP. Bydd yr wybodaeth hon yn ofynnol i'r cynnig gael ei asesu yn briodol.

Ymgynghoriad Cyn Ymgeisio (PAC)

Mae PAC yn ofynnol ar gyfer pob cais datblygu 'mawr', boed am ganiatâd llawn neu amlinellol. Mae'n ofynnol i'r Datblygwr ymgynghori ag ymgynghoreion arbenigol pan fydd datblygiad yn uwch na'r trothwyon a nodir gan Lywodraeth Cymru. Fel **ymgynghorai arbenigol**, bydd angen ymgynghori â thîm **Cyswllt Cynllunio Priffyrdd** Sir Gaerfyrddin pan ddisgwylir i ddatblygiad newid neu ddiwygio'r seilwaith priffyrdd presennol (gan gynnwys troetffyrdd, llwybrau troed neu leiniau) a / neu yn fwy na'r trothwyon Llywodraeth Cymru a amlinellir yn Rhan 2.3.1 y CDP hwn. Mae'n rhaid i bob cais cynllunio ar gyfer cynigion datblygu sy'n destun PAC gael ei ategu gan adroddiad PAC er mwyn bod yn ddilys. Mae'n rhaid i adroddiad y PAC roi sylw i'r ymateb o sylwedd a ddarparwyd gan y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd. Dylid ymdrin â'r pwyntiau a godir gan y tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd yn yr ymateb o sylwedd yn adroddiad y PAC, gan ddarparu manylion am sut y mae'r Datblygwr wedi rhoi sylw iddynt mewn colofn gyfagos.

Yn ystod Ymgynghoriad Cyn Ymgeisio, byddai angen i'r tîm Cyswllt Cynllunio Priffyrdd gael yr holl wybodaeth y byddai'n ofynnol ei chyflwyno yn rhan o gais cynllunio ffurfiol. Mae'r adran ganlynol yn nodi'r wybodaeth y dylid ei darparu i gefnogi cynnig datblygu yn ystod Ymgynghoriad Cyn Ymgeisio ac ar gyfer cais cynllunio ffurfiol.

5.2.3. Gwybodaeth Ategol

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i gyflwyniadau cynllunio gael eu hategu gan gynlluniau a gwybodaeth priodol i sicrhau bod eu hargymhelliad ar dderbynadwydd datblygiad o safbwynt trafndiaeth yn seiliedig ar dystiolaeth gadarn.

Bydd lefel yr wybodaeth sy'n ofynnol ar gyfer ymgynghoriad cyn ymgeisio neu i ategu cais cynllunio yn amrywio yn dibynnu ar y math o ddatblygiad sy'n cael ei gynnig a'r ystyriaethau allweddol y mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn eu disgwyl wrth ddatblygu dyluniad penodol. Mae **Tabl 5-1** yn amlinellu'r ystyriaeth allweddol a ddisgwylir ar gyfer y gwahanol fathau o ddatblygiad canlynol:

- Preswyl
- Manwerthu
- Lletygarwch (Manwerthu Bwyd)
- Addysg
- Meithrinfa / Gofal Plant
- Iechyd
- Dwysáu Amaethyddol

Darperir manylion y gofynion asesu a gwybodaeth ategol cysylltiedig yn y Tabl 5-1 canlynol.

Tabl 5-1 Ystyriaethau Dylunio Allweddol fesul Math o Ddatblygiad

Maeth o Ddatblygiad Ystyriaethau	Preswyl	Manwerthu	Lletygarwch (Manwerthu Bwyd)	Addysg	Meithrinfa / Gofal Plant	Iechyd	Dwysáu Amaethyddol
Mynediad drwy bob dull	1	1	1	1	1	1	1
Cynllun cyffordd fynediad	1	1	1	1	1	1	1
Opsiynau trafniadaeth gynaliadwy	1	1	1	1	1	1	-
Asesiad Teithio gan Ddysgwyr	1	-	-	1	-		
Parcio	1	1	1	1	-	1	-
Codi / gollwng	-	-	-	1	1	1	-
Danfoniadau a Gwasanaethu	-	1	1	1	-	1	-
Cynllun Rheoli Danfoniadau / Gwasanaethu	-	1	1	1	-	1	-
Mynediad i gerbydau brys	1	1	1	1	1	1	1
Oriau agor / gweithredu	-	1	1	1	1	1	-
Teithiau a wneir yn ystod oriau brig	1	1	1	1	1	1	1
Cynllun Teithio	1	1	1	1	-	1	-
Diogelwch ar y ffordd i bob defnyddiwr	1	1	1	1	1	1	1
Defnydd y tu allan i oriau	-	-	-	1	1	1	
Cynnydd graddol i ddefnydd	-	-	-	-	-	-	1
Lleoedd pasio	-	-	-	-	-	-	1
Difrod ac effaith i'r briffordd	-	-	-	-	-	-	1

□ **Mynediad drwy bob dull** – hygyrchedd y safle arfaethedig trwy bob dull o deithio. Mae hyn yn cynnwys ystyriaeth o fynediad i'r safle gan gerbydau trwm, sy'n cynnwys 'dadansoddiad llwybr ysgubo';

- **Cynllun cyffordd fynediad** – priodoldeb y gyffordd fynediad arfaethedig, yn enwedig o ran trafndiaeth gynaliadwy a symudiadau cerbydau trwm, sy'n cynnwys 'dadansoddiad llwybr ysgubo';
- **Opsiynau trafndiaeth gynaliadwy** – hygrychedd presennol y safle trwy ddulliau teithio cynaliadwy, yn ogystal â'r gwelliannau posibl y gellir eu cyflwyno yn y dyfodol i wella mynediad cynaliadwy. Bydd angen i hyn gyfeirio'n eglur at y Map Rhwydwaith Integredig, a luniwyd gan Gyngor Sir Caerfyrddin sy'n crynhoi dyheadau'r presennol a'r dyfodol ar gyfer teithio llesol yn Sir Gaerfyrddin;
- **Asesiad Teithio gan Ddysgwyr** – mae Pennod 5 canllawiau Teithio gan Ddysgwyr Cymru yn cynnig canllawiau statudol ar asesu risg llwybrau cerdded i'r ysgol. Diben yr asesiad hwn yw sicrhau llwybrau diogel i'r ysgol i bob disgybl ysgol. Os caiff problemau eu nodi yn rhan o'r asesiad llwybrau diogel i'r ysgol, bydd disgwyl i Ddatblygwyr gyfrannu at ymdrin â'r broblem, neu gefnogi trafndiaeth i'r ysgol am ddim.
- **Parcio** – y lefelau parcio arfaethedig wedi eu gwerthuso yn unol â'r safonau, ar gyfer cerbydau a beiciau pedalaau;
- **Codi / gollwng** – y trefniadau codi / gollwng arfaethedig, a'r goblygiadau ehangach posibl;
- **Danfoniadau a Gwasanaethu** – effaith y symudiadau danfon a gwasanaethu arfaethedig, gan gynnwys 'dadansoddiad llwybr ysgubo';
- **Cynllun Rheoli Danfoniadau / Gwasanaethu** – cynllun rheoli i liniaru unrhyw gyfyngiadau diogelwch neu weithredol posibl yn gysylltiedig â symudiadau danfon a gwasanaethu;
- **Mynediad i gerbydau brys** – y trefniadau mynediad ar gyfer cerbydau sy'n dod i'r safle mewn achos brys. Bydd angen i'r rhain ystyried priodoldeb y mynediad arfaethedig, a thrafod a oes angen mynediad brys ar wahân;
- **Oriau agor / gweithredol** – oriau agor / gweithredol arfaethedig y datblygiad;
- **Teithiau a gynhyrchir yn ystod oriau brig** – y teithiau y rhagwelir y byddant yn cael eu cynhyrchu gan y datblygiad arfaethedig yn ystod yr oriau brig, ac effaith y teithiau cerbydau ar y rhwydwaith priffyrdd ehangach;
- **Cynllun Teithio** – Cynllun Teithio sy'n amlinellu rhestr o fesurau i annog teithio cynaliadwy yn y datblygiad arfaethedig;
- **Diogelwch ar y ffordd i bob defnyddiwr** – goblygiadau y datblygiad arfaethedig o ran diogelwch ar y ffyrdd i holl ddefnyddwyr y ffyrdd;
- **Defnydd y tu allan i oriau** – unrhyw ddefnyddiau eraill posibl o'r datblygiad arfaethedig a fydd yn digwydd y tu allan i'r oriau gweithredol datganedig;
- **Cynnydd graddol i ddefnydd** – y cynnydd i ddefnydd yn y datblygiad arfaethedig, a fydd yn effeithio ar y rhwydwaith priffyrdd cyfagos i'r holl ddefnyddwyr;
- **Lleoedd pasio** – lleoliad lleoedd pasio; bydd angen iddynt fod mewn manau priodol drwy gyfundeb â Chyngor Sir Caerfyrddin; a
- **Difrod ac effaith i'r briffordd** – y difrod posibl i'r seilwaith priffyrdd y gellid ei briodoli i'r datblygiad arfaethedig.

Mae'r ystyriaethau allweddol a amlinellir yn Nhabl 5-1 ac a ddisgrifir uchod yn adlewyrchu'r gofynion sylfaenol ar gyfer y gwahanol fathau o ddatblygiad. Bydd angen Datganiad Dylunio a Mynediad a Chyflwyniad ar sail Tystiolaeth i ddangos bod ystyriaeth briodol wedi'i rhoi yn unol â Thabl 2.1 ar gyfer pob cais datblygu.

Datganiad Dylunio a Mynediad

Mae Datganiadau Dylunio a Mynediad yn ofynnol i sicrhau y rhoddir ystyriaeth briodol i ansawdd dylunio a mynediad a chysylltedd cynhwysol yn y broses gynllunio. Mae gofynion Datganiadau Dylunio a Mynediad yn adlewyrchu amcanion dylunio da fel y nodir ym Mholisi Cynllunio Cymru a TAN 12.

Dylai Datganiadau Dylunio a Mynediad ddangos a chyfathrebu yn eglur y broses ddylunio resymegol, gan nodi prif elfennau mynediad cynllun a dangos cydymffurfriad ag amcanion y CDP hwn a Pholisi Cyngor Sir Caerfyrddin. Dylid datgan elfennau o'r datblygiad y cynigir eu mabwysiadu yn eglur yn y datganiad Dylunio a Mynediad, ynghyd â manylion trefniadau mynediad gwasanaethu a brys.

Cyflwyniadau ar sail Tystiolaeth

Dylid ategu ceisiadau cynllunio â chynlluniau priodol i sicrhau y gellir asesu'r cynnig yn briodol. Disgwylir y bydd cynlluniau yn cael eu cyflwyno i Gyngor Sir Caerfyrddin i ddangos y gall y dyluniad hwyluso mathau priodol o gerbydau a bod cynlluniau yn gyflawnadwy.

Dylid defnyddio **dadansoddiad llwybr ysgubo** i benderfynu ar addasrwydd dyluniad i hwyluso'r maint priodol o gerbyd. Er y gallai fod yn dderbyniol i ambell gerbyd mawr orfod croesi lonydd i symud trwy gyffordd benodol (e.e. cerbyd gwastraff), efallai y bydd angen llwybrau ysgubo mwy ar ddatblygiad a fydd angen hwyluso cerbydau mawr yn amlach (e.e. bysiau, cerbydau danfon neu gwasanaethu).

Dylai strydoedd y mae'n ofynnol iddynt hwyluso llwybr bysiau alluogi dau fws i basio ei gilydd mewn gwahanol gyfeiriad, a dylid dangos hyn yn eglur ar gynllun priodol.

Dylid cynnal yr holl ddadansoddiadau llwybr ysgubo ar gyfer cerbydau gwasanaethu gan ddefnyddio'r **Cerbydau Casglu Gwastraff 26 tunnell tair echel anhyblyg â gallu llywio olwynion cefn**, a ddefnyddir yn y sir.

Ar gyfer tramwyfeydd preifat a manau parcio preswyl, mae Cyngor Sir Caerfyrddin fel rheol yn disgwyl i ddadansoddiad llwybr ysgubo gael ei gynnal gan ddefnyddio car safonol, i ddangos bod y ddarpariaeth lleoedd parcio yn ddigonol i ganiatáu i gerbydau symud i'r lleoedd yn ddiogel heb darfu ar y llif rhydd o draffig a diogelwch y briffordd.

Un ystyriaeth bwysig wrth ddylunio priffyrdd yw'r perchnogaeth tir presennol lle bydd y cynllun yn cael ei adeiladu. Os bydd angen tir sy'n eiddo i drydydd parti ar gynllun priffyrdd yna bydd yn ofynnol i'r Datblygwr ddangos bod cytundeb priodol wedi ei wneud a'i gymeradwyo trwy gynllunio (e.e. Adran 106). Mae hyn i sicrhau y gellir sicrhau'r tir i ddiogelu gweithrediad diogel y cynllun priffyrdd arfaethedig.

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn disgwyl i bob lluniad cynllun priffyrdd gael ei ategu gan gynllun perchnogaeth tir i sicrhau bod camau lliniaru arfaethedig yn gyflawnadwy o fewn cyfyngiadau'r tir sydd ar gael.

Cyflwyniadau Priffyrdd a Chludiant Ychwanegol

Efallai y bydd angen rhagor o wybodaeth ar Gyngor Sir Caerfyrddin i gefnogi cais cynllunio yn dibynnu ar union natur y datblygiad arfaethedig. Darperir trosolwg o gyflwyniadau priffyrdd eraill a allai fod yn ofynnol i gefnogi cynnig datblygu isod.

Asesiad Trafnidiaeth

Efallai y bydd angen Asesiad Trafnidiaeth neu Ddatganiad Trafnidiaeth ar geisiadau cynllunio ar gyfer datblygiad newydd yn Sir Gaerfyrddin i adolygu effaith bosibl y cynllun ar y rhwydwaith cludiant cyfagos. Dylid cyfeirio at ddogfen Cyngor Sir Caerfyrddin: 'Canllawiau Asesu Trafnidiaeth ar gyfer Datblygiadau yn Sir Gaerfyrddin', yn ogystal â TAN 18.

Mae 'Canllawiau Asesu Trafnidiaeth ar gyfer Datblygiadau yn Sir Gaerfyrddin' Cyngor Sir Caerfyrddin ac Atodiad D TAN 18 yn cynnig canllawiau ar strwythur a chynnwys gofynnol Asesiadau Trafnidiaeth a Datganiadau Trafnidiaeth. Maent hefyd yn nodi'r trothwyon nodweddiadol ar gyfer datblygiadau y mae angen asesiadau arnynt; mae'r rhain wedi eu cynnwys yn Atodiad B. Bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn ystyried a yw Asesiad Trafnidiaeth neu Ddatganiad Trafnidiaeth yn briodol ar gyfer datblygiad newydd ar sail achosion unigol.

Cynllun Teithio

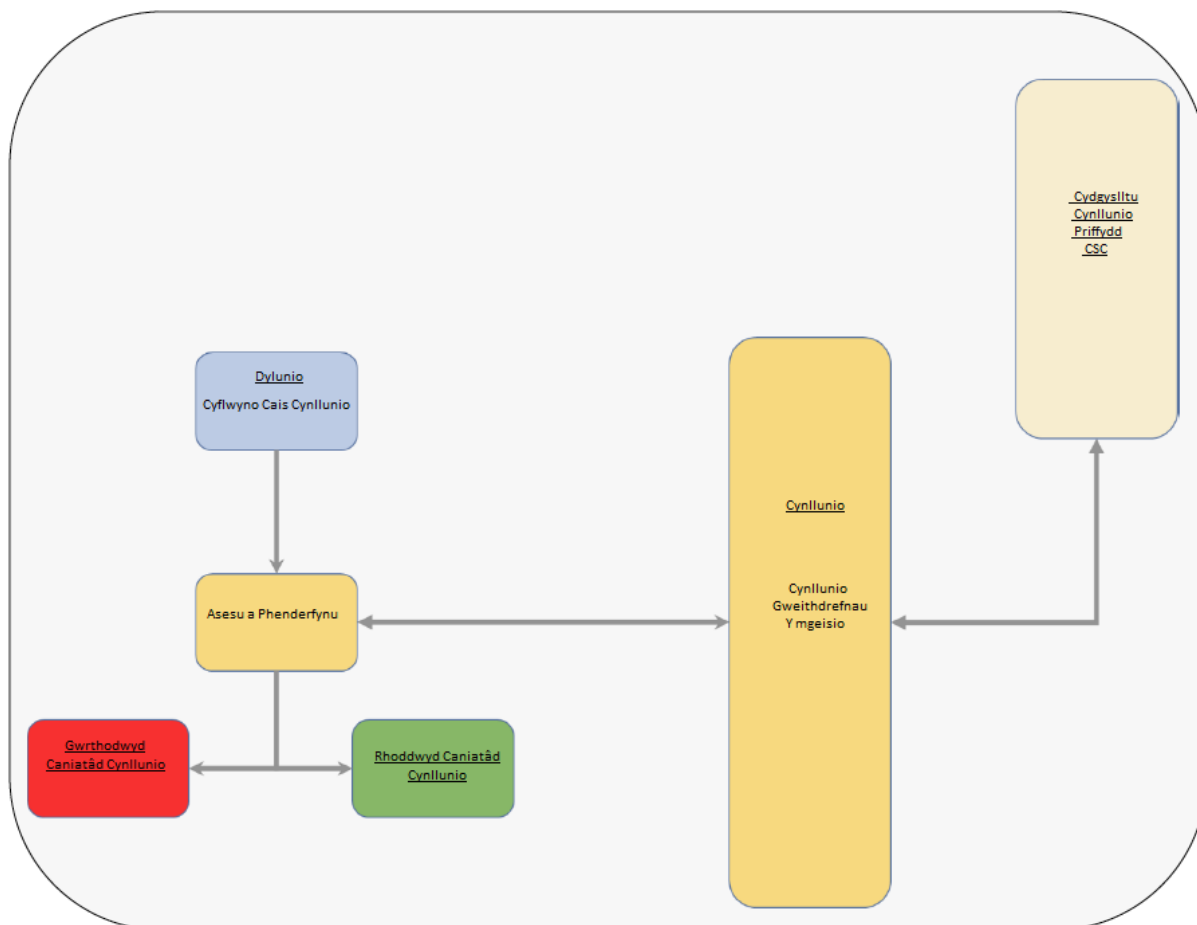
Gall Cynllun Teithio llwyddiannus ostwng cyfanswm y traffig a gynhyrchir gan ddatblygiad a gall chwarae rhan allweddol yn y broses o wella ansawdd aer lleol ac iechyd y boblogaeth. Bydd dyfarniad o ran pa un a ddylai datblygiad arfaethedig gael ei ategu gan Gynllun Teithio yn cael ei wneud ar sail achosion unigol. Dylai Cynllun Teithio fod yn benodol i safle a dylid ei ddatblygu i gynnig amrywiaeth o ddulliau o leihau'r angen i deithio trwy ddefnyddio car preifat.

Ni ddylid defnyddio Cynllun Teithio fel modd o osgoi cyfrifoldebau lliniaru angenrheidiol eraill y gellir eu sicrhau drwy'r broses A106 a ddisgrifir yn Rhan 6.2.

5.2.4. Cynllunio – Gwneud Cais, Asesu a Phenderfynu

Mae **Ffigur 5-4** isod yn amlinellu'r broses gwneud cais cynllunio fel y'i disgrifir yn Rhan 2 y CDP hwn.

Ffigur 5-4 – Y Broses Gwneud Cais, Asesu a Phenderfynu



Anogir ymgeiswyr i gytuno ar union ofynion gwybodaeth gyda'r ACLI cyn cyflwyno, trwy drafodaethau cyn ymgeisio, fel bod yr wybodaeth y gofynnir amdani yn gymesur â natur y cynllun pan fo'n bosibl. Mae porth cynllunio Cyngor Sir Caerfyrddin yn galluogi cyflwyniad electronig ceisiadau cynllunio ac anogir ymgeiswyr i wneud cais yn electronig.

Yr Awdurdod Cynllunio Lleol (ACLI) sy'n gyfrifol am bron i bob cais cynllunio yn Sir Gaerfyrddin. Fel ymgynghorai statudol, mae'n ofynnol i'r tîm Cyswllt Cynllunio Prifffyrdd ddarparu ymateb cytbwys ac argymhellion ar geisiadau cynllunio unigol sy'n cyd-fynd â throthwyon ymgynghori Llywodraeth Cymru i'r ACLI. Fodd bynnag, dylid nodi y gall y tîm Cyswllt Cynllunio Prifffyrdd wneud argymhellion yn unig ac mai'r ACLI sy'n gyfrifol am wneud y penderfyniad terfynol ar ba un a ddylid rhoi caniatâd cynllunio.

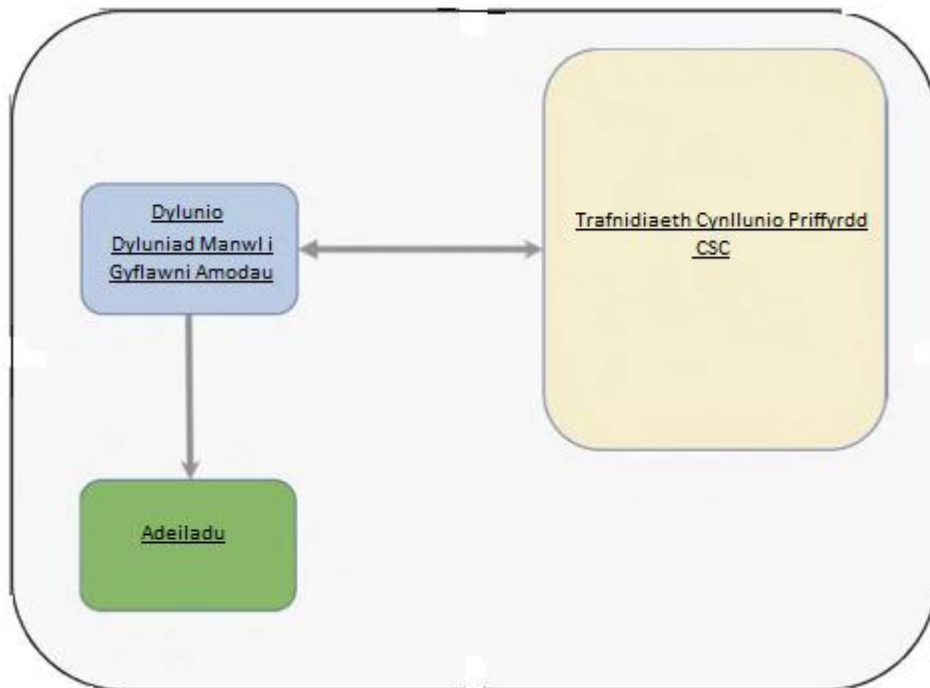
Cydymffurfriad â'r canllawiau a ddarperir yn y ddogfen hon fydd sail argymhellion a wneir gan adran Rheoli Datblygiad Prifffyrdd Cyngor Sir Caerfyrddin i'r ACLI o ran ceisiadau cynllunio unigol.

Bydd yr adran Rheoli Datblygiad Priffyrdd yn gwneud un o'r tri argymhelliad canlynol i'r ACLI.

- Dim gwrthwynebiadau o ran priffyrdd i'r cynnig datblygu;
- Argymhelliad i gymeradwyo yn destun amodau cynllunio; neu
- Argymhelliad i gymeradwyo.

Gall yr ACLI roi caniatâd cynllunio yn destun amodau neu gytundebau statudol, gan wneud cymeradwyaeth benodol yn ofynnol ar gyfer agweddau ar y datblygiad cyn ei weithredu. Dangosir y broses hon yn **Ffigur 5-5** ac fe'i trafodir yn Rhan 6 y CDP hwn.

Ffigur 5-5 – Dyluniad Manwl a Chymeradwyaeth Dechnegol



6. Adeiladu, Cytundebau Statudol a Chynnal a Chadw

Mae'r adran hon o'r CDP yn darparu gwybodaeth i Ddatblygwyr am ddisgwyliadau Cyngor Sir Caerfyrddin o ran adeiladu datblygiad yn y sir. Mae hefyd yn cynnig trosolwg o'r cytundebau statudol allweddol y dylid eu gwneud yn rhan o'r prosesau cynllunio a dylunio a nodir yn Rhannau 2 a 5 y CDP hwn. Mae hefyd yn tanlinellu pwysigrwydd deall cyfrifoldebau cynnal a chadw Cyngor Sir Caerfyrddin yn y dyfodol, ac yn rhoi dulliau ar waith i sicrhau bod gweithdrefn cynnal a chadw gost-effeithiol ar waith ar gyfer amgylchedd priffyrdd yn y sir.

Dylid darllen yr adran hon o'r CDP ar y cyd â phecyn cymorth y CDP sydd ar gael gan Gyngor Sir Caerfyrddin ar gais.

6.1. Adeiladu

Ar adegau gall gweithgareddau adeiladu gael effaith sylweddol ar y gymuned gyfagos, yn enwedig o ran effeithiau ar ffyrdd, sŵn ac ansawdd aer. Disgwylir i ddatblygwyr baratoi Cynllun Rheoli Adeiladu, y dylid ei ddatblygu i sicrhau bod effaith adeiladu cyn lleied â phosibl.

Dylai'r Datblygiad (a Chontractwyr) sicrhau **bod y CMP yn cael ei gymeradwyo'n llawn cyn cychwyn rhaglenni adeiladu.**

Dylai Cynlluniau Rheoli Adeiladu gynnwys y canlynol o leiaf:

- Rhaglen adeiladu;
- Cynllun safle adeiladu;
- Teithiau a gynhyrchir gan gerbydau adeiladu a'u manylebau;
- Llwybrau cerbydau nwyddau trwm i/o'r safle adeiladu; a
- Lliniaru priodol.

Mae ffermydd gwynt yn enghraifft wych o fath o ddatblygiad lle mae Cynlluniau Rheoli Adeiladu yn hanfodol ac yn ofynnol i sicrhau na fydd gweithgareddau adeiladu (gan gynnwys cludo cydrannau allweddol i / o'r safle) yn cael effaith ormodol ar y rhwydwaith priffyrdd cyfagos. Darperir rhagor o wybodaeth am Ffermydd Gwynt a gofynion cysylltiedig yn **Atodiad D**.

6.2. Amodau Cynllunio a Chytundebau Statudol

Gall yr ACLI roi caniatâd cynllunio yn destun amodau neu gytundebau statudol fel yr amlinellwyd yn gynharach yn y CDP hwn. Darperir gwybodaeth am amodau cynllunio cysylltiedig â phriffyrdd, cytundebau statudol a gofynion cysylltiedig isod.

Rhwymedigaethau Cynllunio Adran 106

Cytundeb Adran 106 yw'r broses lle rhoddir rhwymedigaeth ar y Datblygwr ar waith i wneud y datblygiad yn dderbyniol i Gyngor Sir Caerfyrddin. Gwneir cytundeb Adran 106 rhwng Cyngor Sir Caerfyrddin a'r tirfeddiannwr a / neu'r Datblygwr a gallai gynnwys gwaith ffisegol neu gyfraniadau ariannol yn dibynnu ar natur y datblygiad a mesurau lliniaru cysylltiedig. Darperir rhagor o wybodaeth am gytundebau Adran 106 yn Rhwymedigaethau Cynllunio Canllawiau Creu Ymdeimlad o Le a Dylunio Cyngor Sir Caerfyrddin sydd ar gael ar [wefan](https://www.carmarthenshire.gov.wales/media/3701/planning-obligations-spg.pdf)⁶ Cyngor Sir Caerfyrddin.

Dylai'r Datblygwr geisio sicrhau ymgysylltiad cynnar ar gyfraniadau Adran 106 posibl.

⁶ <https://www.carmarthenshire.gov.wales/media/3701/planning-obligations-spg.pdf>

Ceisiadau Adran 278

Yn unol â Deddf Priffyrdd 1980, byddai'n ofynnol i'r Datblygwyr ddod i gytundeb Adran 278 gyda Chyngor Sir Caerfyrddin pan fo datblygiad newydd yn gofyn am unrhyw waith i'r briffordd bresennol. Mae hyn yn galluogi'r Datblygwr i wneud addasiadau neu welliannau i'r briffordd bresennol a fabwysiadwyd. Pan fo angen cytundeb Adran 278, dylai'r Datblygwr geisio ymgysylltu'n gynnar â Chyngor Sir Caerfyrddin, a dylid cyflawni'r cytundeb (gan gynnwys Cymeradwyaeth Dechnegol) cyn i'r gwaith adeiladu gychwyn.

Bydd yn ofynnol i ddatblygwyr sicrhau hysbysiad Adran 58 ar gyfer pob gwaith Adran 278, i atal priffordd newydd rhag cael ei chodi o fewn 3 i 5 mlynedd o'i hadeiladu.

Pan fo'r gwaith i'r briffordd bresennol yn gofyn am dir ychwanegol y tu allan i ffin y briffordd, a fydd yn cael ei mabwysiadu gan Gyngor Sir Caerfyrddin, efallai y bydd angen cytundeb Adran 38/278 cyfunol.

Ceisiadau Adran 38 a Mabwysiadu

Wrth ddylunio ffyrdd a strydoedd newydd, dylid rhagdybio y byddant yn cael eu mabwysiadu gan Gyngor Sir Caerfyrddin. Bydd angen darparu seilwaith priffyrdd newydd yn unol â gofynion a manylbau'r adran priffyrdd fel y nodir yn y Canllaw Dylunio Priffyrdd hwn. Bydd angen cymeradwyaeth dechnegol gan Gyngor Sir Caerfyrddin. Ceir rhagor wybodaeth am Geisiadau Adran 38 a Mabwysiadu yn Rhan 6.3

Gorchmynion Rheoleiddio Traffig

Dogfennau cyfreithiol yw Gorchmynion Rheoleiddio Traffig (TRO), ac fe'u defnyddir i orfodi cyfyngiadau cerbyttffordd, gan gynnwys:

- Terfyn cyflymder;
- Cyfyngiadau parcio;
- Strydoedd un ffordd;
- Llwytho/ gwasanaethu
- Troadau wedi eu gwahardd; a
- Lonydd bysiau.

Ni ddylai unrhyw gynlluniau priffyrdd sy'n dibynnu ar TROs parhaol gychwyn **tan i'r Gorchmynion perthnasol gael eu cymeradwyo** gan Gyngor Sir Caerfyrddin.

Er mwyn creu TRO, mae'n rhaid i'r Datblygwr ddilyn y broses TRO safonol a all gymryd amser ac a **all effeithio ar y rhaglen ddatblygu** oherwydd natur y broses.

Mae'r broses yn cynnwys cyfnod ymgynghori cyhoeddus pan ymgynghorir â rhanddeiliaid allweddol ar ddyluniad y TRO. Mae'n rhaid hysbysebu TRO yn y wasg leol, gan wahodd y cyhoedd i wneud sylwadau ar y cynigion yn ystod cyfnod Hysbysu penodedig (21 diwrnod). Nid oes unrhyw amserlen bendant ar gyfer gwneud TRO, gan fod pob Gorchmyn yn wahanol ac mae'r amserlenni yn aml yn gysylltiedig â nifer y gwrthwynebiadau a dderbynnir.

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn argymhell bod **Datblygwyr yn ymgorffori'r broses TRO yn y rhaglen ddatblygu ar gam cynnar**, i osgoi oedi gweithrediad datblygiad oherwydd dibyniaeth ar gymeradwyaeth TRO nad yw wedi ei derbyn.

Er mwyn caniatáu i'r cais am TRO gael ei brosesu, dylai'r Datblygwr ddarparu'r canlynol i Gyngor Sir Caerfyrddin:

- Cynllun Lleoliad Gorchmynion Rheoleiddio Traffig;

- Lluniad manwl yn cyflwyno'r cynllun llawn o waith priffyrdd, yn darnodi'r Gorchymyn yn eglur â manylion perthnasol;
- Atodlen Gorchymyn drafft (mewn fformat testun); a
- Data ategol perthnasol, a all gynnwys ond nad yw wedi ei gyfyngu i ddata cyflymder ac adroddiadau damweiniau.

Bydd y costau y mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn eu hysgwyddo wrth brosesu cais TRO yn cael eu talu gan y Datblygwr, a darperir ar gyfer adennill costau i Gyngor Sir Caerfyrddin yn y cytundeb Adran 278 neu 38.

Hysbysiadau Gwaith Stryd a Gwaith Ffordd

Efallai y bydd angen i ddatblygwyr osod cyfleustodau a gwasanaethau newydd o fewn ffin y briffordd fabwysiedig, neu newid y gwasanaethau presennol sydd eisoes o fewn ffin y briffordd fabwysiedig. O dan y Ddeddf Ffyrdd Newydd a Gwaith Stryd mae trwydded Adran 50 yn caniatáu i berson heb hawl statudol, i osod, cadw a symud cyfarpar yn y stryd, ac i wneud gwaith sy'n angenrheidiol at y diben hwnnw.

Ar gyfer gwaith stryd, mae Adran 50 ac Atodlen 3 o'r Ddeddf Ffyrdd Newydd a Gwaith Stryd yn caniatáu i'r Datblygwr ymgymryd â'r gwaith angenrheidiol.

Pan fo angen cynnal gwaith preifat ar briffordd neu lle bydd gwaith yn effeithio ar unrhyw ran o'r briffordd gan gynnwys gosod arwyddion neu gonau; heblaw am waith nad oes angen cloddio, gosod, newid neu drwsio cyfarpar cyfleustodau, bydd yn ofynnol i'r Datblygwr gael caniatâd i archebu lle ar y ffordd er mwyn gweithio ar y briffordd. I drafod yr union ofynion dylai'r Datblygwr gysylltu â Chyngor Sir Caerfyrddin ar yn cynllunio@sirgar.gov.uk

Codau Rhagdaliadau

Mae'r Côt Taliadau Ymlaen Llaw yn ofyniad cyfreithiol o dan Adrannau 219-225 o Ddeddf Priffyrdd 1980, a'i fwriad yw sicrhau bod atebolrwydd yn cael ei gynnwys ar gyfer ar unrhyw waith stryd newydd sydd i'w gyflawni ar gyfer datblygiad newydd. Mae'n gwarantu y bydd digon o arian ar gael i dalu'r gost o wneud iawn am unrhyw stryd yr effeithir arni gan y gwaith a hynny at safonau mabwysiadau.

Ni chaniateir i'r Datblygwr ddechrau adeiladu unrhyw briffordd newydd cyn naill ai llofnodi cytundeb Adran 38, neu cyn cael y taliadau ymlaen llaw. Yn ogystal, ni ddylid dechrau adeiladu newydd hyd nes bydd y ffyrdd mynediad newydd wedi'u cwblhau â haen sylfaenol.

6.3. Cynnal a Chadw

Mae cynnal a chadw amgylchedd y briffordd yn agwedd allweddol ar sicrhau diogelwch a llesiant pobl Sir Gaerfyrddin. Mae gan amgylcheddau priffordd wedi eu cynnal a'u cadw'n wael y potensial i leihau ansawdd a rhwyddineb teithiau bob dydd, pa un a ydynt yn cael eu gwneud ar droed, ar feic, ar drafnidiaeth gyhoeddus neu mewn car preifat.

Felly, wrth ddylunio datblygiadau dylid rhagdybio y byddant yn cael eu mabwysiadu gan Gyngor Sir Caerfyrddin, ac felly dylai'r holl strydoedd gydymffurfio â'r gofynion a'r manylebau a nodir yn y ddogfen hon. Yn ogystal, o ran y strydoedd hynny lle nad oes bwriad i'w cynnig i gael eu mabwysiadu, dylent barhau i gael eu dylunio yn unol â'r safon mabwysiadu er mwyn diogelu gwaith cynnal a chadw effeithlon ar briffyrdd y datblygiad yn y dyfodol.

Pan nad yw'r dyluniad yn cydymffurfio â'r cynlluniau safonol a nodir gan Gyngor Sir Caerfyrddin, dylid ceisio ymgysylltiad cynnar â'r tîm mabwysiadu a bydd yn ofynnol i'r Datblygwr **ddarparu symiau gohiredig i dalu costau** a rhwymedigaethau cynnal a chadw yn y dyfodol.

Gofynion mabwysiadu a cheisiadau Adran 38

Mae'n ofynnol i Gyngor Sir Caerfyrddin, o dan adrannau 2019-225 Deddf Priffyrdd 1980, ar ôl i'r rheoliadau adeiladu gael eu cymeradwyo i gyflwyno hysbysiad i ddatblygwyr i sicrhau bond mewn perthynas â'r gwaith stryd sy'n gysylltiedig â'r datblygiad newydd. Dylai dylunwyr adeiladu a chynnig y briffordd newydd ei hadeiladu ar gyfer ei mabwysiadu a gwneud y gwaith stryd fel rhan o gytundeb Adran 38 o'r Ddeddf Priffyrdd.

Dylai'r datblygwr wneud cais am fabwysiadu yn ysgrifenedig a chyflwyno darluniau manwl i Gyngor Sir Caerfyrddin ynghyd â'r wybodaeth ganlynol:

- Cynllun lleoliad
- Cynllun peirianeg manwl;
- Adrannau hydredol;
- Manylion adeiladu'r briffordd;
- Cynllun draeniau ac atodlen tyllau caead;
- Lluniad adeiladu system draenio;
- Archwilio Diogelwch Ffordd Camau 1 a 2, gan gynnwys Ymateb y Dylunydd ac Adroddiad Esemptiad pan fo'n angenrheidiol;
- Tystiolaeth o sicwydd ysgrifenedig a ddarparwyd gan Dŵr Cymru bod cytundeb mabwysiadu rhwng y Datblygwr a Dŵr Cymru wedi ei wneud;
- H/D 42/17 – yr asesiad a'r adolygiad cerdded, seiclo a marchogaeth lle bo angen;
- Copi o'r hysbysiad caniatâd cynllunio;
- Cynlluniau a manylebau goleuadau stryd;
- Manylion Gorchymynion Rheoleiddio Traffig pan fo'n ofynnol;
- Manylion draenio'r briffordd, gan gynnwys cyfrifiadau a chynlluniau dalgylch pan fo'n ofynnol;
- Tystiolaeth o Gymeradwyaeth mewn Egwyddor i strwythurau priffordd pan fo'n ofynnol; a
- Chynlluniau manwl o ddyluniadau cyffordd, arwyddion traffig a marciau ffordd pan fo'n ofynnol.

Os oes unrhyw fanylion wedi cael eu diwygio o'r lluniadau gwreiddiol a gymeradwywyd yn rhan o roi caniatâd cynllunio, yna dylid dangos y rhain yn eglur yn y wybodaeth a gyflwynir.

Mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn ei gwneud yn ofynnol i dalu holl gostau gwirio'r dyluniad a pharatoi'r cytundeb Adran 38, i dalu unrhyw gostau y bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn mynd iddynt pe na bai'r datblygiad yn digwydd.

Bydd y costau hyn yn cael eu didynnu o'r ffioedd gweinyddu ac arolygu terfynol ar ôl cyflawni'r cytundeb Adran 38. Yn amodol ar archwiliadau technegol a derbyn ffioedd priodol, bydd Cyngor Sir Caerfyrddin yn hysbysu'r Datblygwr am y dyddiad mabwysiadu ac yn hysbysu pob parti arall â buddiant.

Symiau Cyfnewid

O ran Mabwysiadu Priffyrdd, bydd disgwyliad y bydd pob Datblygwr yn cyflwyno dyluniadau sy'n bodloni gofynion mabwysiadu priffyrdd fel y'u nodir yn y CDP hwn o dan amgylchiadau arferol. Pan fwriedir cynnig mabwysiadu, bydd yn ofynnol i'r Datblygwr ddarparu symiau gohiriedig fel y disgrifir isod.

Y cyfraniadau ariannol a wneir gan Ddatblygwyr (trydydd partion) i Awdurdodau Priffyrdd yw symiau gohiriedig, fel iawndal am gymryd **cyfrifoldeb am gynnal a chadw priffyrdd newydd neu welliannau i briffyrdd yn y dyfodol**. Fel rheol, ond nid bob amser, caiff y cyfraniadau ariannol eu sicrhau trwy gytundebau cyfreithiol o dan Adran 38 a / neu Adran 278 o Ddeddf Priffyrdd 1980.

Mae'r arfer o gytuno ar symiau gohiriedig wedi amrywio yn ôl Awdurdod Priffyrdd yn hanesyddol, ond mae Cyngor Sir Caerfyrddin yn ceisio egluro'r broses. Bydd hyn yn gwella effeithlonrwydd y broses symiau gohiriedig, gan sicrhau bod amgylchedd o ansawdd â deunyddiau a dyluniad stryd gwell yn cael ei gyflawni.

Bydd symiau gohiriedig yn ofynnol ar gyfer cynnal a chadw priffyrdd sydd o dan y categorïau canlynol yn y dyfodol:

- Addasiadau i'r briffordd bresennol i ffurfio mynediad i ddatblygiad;
- Adeiladu priffyrdd newydd;
- Nodweddion ychwanegol i'w mabwysiadu y mae angen eu cynnal a'u cadw mewn ffordd sy'n ychwanegol at yr hyn a ddisgwylir fel rheol i gael mynediad at ddatblygiad;
- Y defnydd o ddeunyddiau amgen cymeradwy sy'n well na deunyddiau adeiladu priffyrdd safonol; a
- Defnydd o seilwaith priffyrdd presennol gan ddatblygiad arfaethedig.

Wrth gytuno symiau gohiriedig gyda Chyngor Sir Caerfyrddin, dylai Datblygwyr ddilyn proses o arfer gorau, fel a ganlyn:

- Dylid sefydlu deialog rhwng Cyngor Sir Caerfyrddin a'r ymgeisydd cyn cael caniatâd cynllunio ac ar y cam cynharaf posibl;
- Cytundebau cyfreithiol Adran 38 yw'r dull a ffefrir ar gyfer mabwysiadu priffyrdd;
- Mae symiau gohiriedig yn briodol ar gyfer unrhyw waith newydd a wneir i hwyluso datblygiadau newydd yn rhan o gytundeb Adran 278. Nid oes unrhyw ofyniad i Gyngor Sir Caerfyrddin gyfrifo 'maint budd'; a
- Dylid cyfrifo ffigur y swm gohiriedig y cytunir arno yn syth cyn mabwysiadu seilwaith y datblygiad, gan addasu'r ffigur o bryd i'w gilydd drwy'r cyfnod dylunio ac adeiladu i ystyried unrhyw amrywiadau pris.

Ar gyfer cyfrifo'r symiau gohiriedig yn Sir Gaerfyrddin, fel canllaw dylai Datblygwyr ddefnyddio cyfnod cynnal a chadw o 30 mlynedd ond dylid trafod a chytuno ar hyn gyda Chyngor Sir Caerfyrddin. Dylid defnyddio'r fformiwla ganlynol i gyfrifo'r rhwymedigaeth cynnal a chadw:

$$\text{Swm gohiriedig} = \sum M_p / (1+D/100)^T$$

Lle: M_p = Cost cynnal a chadw cyfnodol amcangyfrifedig yn seiliedig ar gyfraddau cyfredol

D = Cyfradd Ddisgownt Gyfnodol (cyfradd llog flynyddol effeithiol) (%)

T = Y cyfnod amser y bydd y gwariant yn cael ei wneud neu gyfnod cylchol (blynnyddoedd)

Atodiadau



Atodiad A. Safonau Rhwydwaith Ffyrdd Nodweddiadol

	Major Access Roads			Minor Access Roads			Shared Surfaces	Shared Private Drives	Employment and Commercial Highways		
Criteria	Street Specification			Street Specification			Street Specification	Street Specification	Street Specification		
	Standard Design	With Cycle lanes on a Bus Route	On a Bus Route	Standard Design	Cal-de-Sac	Two Access Points			Distributor Road	Access Road	Cal-de-Sac
Max Number of Dwellings	500			Up to 150	Up to 50	150 - 300	Considered on a case by case basis	3	N/A		
Design Speeds											
Speed Limit	30 mph (at entrance) reducing to 20 mph			20 mph (at entrance)			11 mph	10 mph (at entrance)	30 mph (at entrance) reducing to 20 mph		
Control Speed	20 mph			20 mph (alternately)			15mph	10 mph (alternately)	20 mph		
Street dimensions and character											
Carriageway Width	3.3 m	10.3 m	7.3 m (standard width)	3.5m	3m	3.5m	Generally, 6.8m but should be subject to swept path analysis	3.2m for single dwelling, 3.5m for shared with parking places as appropriate	7.3 m standard width (3.67 m lanes)		
Footway	2.0m (3.0m if shared with cycle(s))	2.0m	2.0m	Both sides of the carriageway with a minimum 7m width			Shared space	No	2.0m (3.2m shared cycle)		
Cycle way	No	1.5m	Cycles permitted to use bus lane	No			Shared space	No			
Verge	No			No			No	No	No		
Direct vehicular access to properties	Yes			Yes			Yes	Yes	No		
Public Transport											
Bus access	No	Yes	Yes	Should be considered where further development stages are proposed			No	No	Yes	Yes	No
Street design details											
Traffic calming	Preference is given to horizontal deflection and geometric layout measures rather than vertical deflection measures.			Preference is given to horizontal deflection and geometric layout measures rather than vertical deflection measures.			N/A	N/A	Preference is given to horizontal deflection and geometric layout measures rather than vertical deflection measures.		
Vehicle sweep path to be accommodated	Refuse Vehicles	Refuse Vehicles and a further requirement to demonstrate that a Bus and Standard Vehicle can pass each other along the route	Refuse Vehicles and a further requirement to demonstrate that a Bus and Standard Vehicle can pass each other along the route	Refuse Vehicles When designed to allow bus access there is a further requirement to demonstrate that a Bus and Standard Vehicle can pass each other along the route			Refuse Vehicle	Standard design vehicle	16.3 HGV	Swept path analysis of a bus and standard design vehicle should be able to pass each other around the route	
Gradients	10% (1:10) Maximum 1.25% (1:80) Minimum 0.83% (1:120) Minimum with channel blocks			10% (1:10) Maximum 1.25% (1:80) Minimum 0.83% (1:120) Minimum with channel blocks			10% (1:10) Maximum 1.25% (1:80) Minimum 0.83% (1:120) Minimum with channel blocks	10% (1:10) Maximum 1.25% (1:80) Minimum 0.83% (1:120) Minimum with channel blocks	10% (1:10) Maximum 1.25% (1:80) Minimum 0.83% (1:120) Minimum with channel blocks		
Minimum forward visibility	Calculate using SSD distance formula from M25 for appropriate observed speeds			Calculate using SSD distance formula from M25 for appropriate observed speeds			Calculate using SSD distance formula from M25 for appropriate observed speeds	Calculate using SSD distance formula from M25 for appropriate observed speeds	Calculate using SSD distance formula from M25 for appropriate observed speeds		
Junction sightlines (X _Y) (side road)	X distance - 2.4m, Y distance - Calculate using SSD distance formula from M25 for appropriate observed speeds			X distance - 2.4m, Y distance - Calculate using SSD distance formula from M25 for appropriate observed speeds			X distance - 2.4m, Y distance - Calculate using SSD distance formula from M25 for appropriate observed speeds	X distance - 2.4m, Y distance - Calculate using SSD distance formula from M25 for appropriate observed speeds	X distance - 2.4m, Y distance - Calculate using SSD distance formula from M25 for appropriate observed speeds		
Minimum Junction radii	10m			6m (10m with a major access or higher)			Determined by swept path analysis	6 m or 10 m when accessing off a classified highway	15m		
Controlled Radius	25m minimum			20m minimum			Determined by swept path analysis	N/A	25m minimum		

Atodiad B. Manylion Safonol

Atodiad C. Trothwyon Aseu Trafnidiaeth Cyngor Sir Caerfyrddin

Sylwer Canllaw yn unig yw'r trothwyon a nodir isod. Dylid cytuno ar lefel yr asesu sydd ei hangen gyda'r Cyngor Sir.

Defnydd Tir	Dosbarth Defnydd	Maint	Trothwy		
			Dim Asesiad (Llai na)	Datganiad Trafnidiaeth (Rhwng)	Asesiad Trafnidiaeth (Mwy na)
Manwerthu Bwyd	A1	GFA	250 m ²	250 – 1,000 m ²	1,000 m ²
Manwerthu nad yw'n Fwyd	A1	GFA	800 m ²	800 – 1,000 m ²	1,000 m ²
Gwasanaethau Ariannol a Phroffesiynol	A2	GFA	1,000 m ²	1,000 – 2,500 m ²	2,500 m ²
Bwytai a Chaffis	A3	GFA	300 m ²	300 – 2,500 m ²	2,500 m ²
Sefydliadau Yfed	A4	GFA	300 m ²	300 – 600 m ²	600 m ²
Siop Bwyd Parod Poeth	A5	GFA	250 m ²	250 – 500 m ²	500 m ²
Busnes	B1	GFA	1,500 m ²	1,500 – 2,500 m ²	2,500 m ²
Diwydiant Cyffredinol	B2	GFA	2,500 m ²	2,500 – 5,000 m ²	5,000 m ²
Storio a Dosbarthu	B8	GFA	3,000 m ²	3,000 – 10,000 m ²	10,000 m ²
Gwestai	C1	Ystafelloedd gwely	50 ystafell wely	50 - 100 ystafell wely	100 ystafell wely
Sefydliadau Preswyl	C2	Gwelyau	30 gwely	30 - 50 gwely	50 gwely
Preswyl	C3	Anheddau	50	50 – 100	100
Sefydliadau nad ydynt yn Breswyl – Ysgolion	D1	GFA	-	-	Pob Ysgol Newydd
Sefydliadau nad ydynt yn Breswyl – Addysg Uwch/Bellach	D1	GFA	500 m ²	500 – 2,500 m ²	2,500 m ²
Sefydliadau nad ydynt yn Breswyl – Cyfleusterau Cynadledda	D1	GFA	500 m ²	500 – 1,000 m ²	1,000 m ²
Ymgynnull a Hamdden	D2	GFA	500 m ²	500 – 1,000 m ²	1,000 m ²
Stadia	-	Seddi	Trafod gyda'r Cyngor	Trafod gyda'r Cyngor	1,500 sedd
Arall	-	-	Llai na 30 Symudiad Cerbyd yr Awr	30 – 60 Symudiad Cerbyd yr Awr	60 + Symudiad Cerbyd yr Awr

Atodiad D. Arfer Gorau Fferm Wynt

Trosolwg

I sicrhau y gellir adeiladu fferm wynt yn llwyddiannus ac yn effeithlon, mae angen rheoli traffig yn effeithiol. Yn benodol, dylai gwaith rheoli traffig ffermydd gwynt ystyried effaith adeiladu ar berfformiad y rhwydwaith priffyrdd cyfagos, ac effaith llwythi annormal ar y ffordd. Ystyrir felly y bydd rheoli traffig effeithiol yn: gwella diogelwch ar y ffordd (pob defnyddiwr), lleihau risg amgylcheddol, hybu ymgynghoriad â chymunedau lleol a sicrhau cyn lleied â phosibl o dagfeydd ar y ffordd.

Mae'r atodiad hwn yn nodi'r ystyriaethau sylfaenol sy'n gysylltiedig ag adeiladu ffermydd gwynt o fewn ffin Cyngor Sir Caerfyrddin (Cyngor Sir Caerfyrddin). Defnyddiwyd yr ystyriaethau sylfaenol hyn wedyn i nodi arferion da yn ymwneud â rheoli traffig ffermydd gwynt.

Ystyriaethau Sylfaenol

Ystyrir bod y canlynol yn ystyriaethau sylfaenol ar gyfer datblygu proses rheoli traffig ffermydd gwynt effeithiol:

- Dosbarthu trwyddedau perthnasol;
- Ymgysylltu â rhanddeiliaid allweddol;
- Cynllunio llwybrau trafndiaeth priodol;
- Darparu mynedfeydd safle diogel a phriodol;
- Ystyried iechyd a diogelwch holl ddefnyddwyr y ffordd;
- Darparu arwyddion eglur a chryno; a
- Llunio Cynllun Rheoli Traffig.

Rheoli Traffig yn Effeithiol – Arferion Da

Glanhau'r Ffordd

Dylai datblygwyr drefnu i gerbyd ysgubo'r ffordd gael ei ddefnyddio yn rheolaidd i lanhau'r briffordd gyhoeddus o amgylch y fferm wynt. Er bod cyfleusterau golchi olwynion yn debygol o gael eu cyflwyno ar y safle i lanhau cerbydau, disgwylir y bydd rhywfaint o fudreddi yn cael ei gludo i'r briffordd gyhoeddus, ac felly ystyrir bod trefnu ysgubwr ffordd i lanhau'r ffordd cyfagos yn fesur priodol i sicrhau prosiect glân.

Terfynau Cyflymder

Efallai na fydd y terfynau cyflymder dynodedig ar briffyrdd cyhoeddus bob amser yn briodol ar gyfer traffig adeiladu fferm wynt, gan nad yw natur wledig leol (fel rheol) y briffordd gyfagos wedi ei dylunio ar gyfer cerbydau nwyddau trwm. Efallai y bydd yn briodol felly cyflwyno terfynau cyflymder is ar gyfer traffig adeiladu, er mwyn cynyddu diogelwch ar y ffordd a sicrhau cyn lleied â phosibl o niwsans i'r cyhoedd. Dylai datblygwyr hefyd ystyried sut y mae'r mesur hwn yn cael ei blismona ymhlith staff adeiladu, gan ddarparu tystiolaeth i ddangos y dull plismona a fabwysiadwyd.

Ar y safle adeiladu fferm wynt, dylid pennu terfynau cyflymder ar lefel sy'n briodol i'r risgiau ar y safle.

Gwybodaeth

Bydd angen i ddatblygwyr hysbysu cymunedau lleol am y gwaith arfaethedig, dyddiadau cyflawni allweddol ac amseroedd. Ceir sawl dull posibl o gynnal yr ymgynghoriad hwn, gan gynnwys yr opsiynau canlynol: ymweliadau o ddrws i ddrws, postio llythyrau, hysbysiadau mewn canolfannau cymunedol, dosbarthu trwy gynghorau cymuned, a hysbysiadau mewn papurau newydd lleol. Dylai'r ddarpariaeth wybodaeth fod yn gymesur â'r gwaith.

Bydd pwynt cyswllt dynodedig ar y safle (Rheolwr y Safle / Swyddog Cyswllt Cymunedol fel rheol) yn cael ei ddarparu i gymunedau lleol, fel y gall unigolion â phryderon wneud ymholiadau.

Rheoli Llif Traffig

Wrth gynllunio ar gyfer adeiladu fferm wynt, bydd angen i Ddatblygwyr reoli llifoedd traffig ar y briffordd gyhoeddus o amgylch y safle. Bydd angen ystyried y llifoedd traffig nodweddiadol (yn ystod oriau brig a thawel), math o ffordd, ac agosrwydd at 'dderbynyddion sensitif' (fel ysgolion lleol), yn ogystal â'r amser o'r flwyddyn (yn enwedig o ran cyfnodau gwyliau), amser o'r dydd, a thywydd nodweddiadol, wrth ddatblygu opsiynau rheoli llif traffig.

Dylai Datblygwyr sicrhau bod cyn lleied â phosibl o darfu ac anghyfleustra i ddefnyddwyr ffordd eraill trwy ddarparu mesurau lliniaru priodol. Bydd angen penderfynu ar y mesurau lliniaru mwyaf priodol; fodd bynnag, gallent gynnwys: goleuadau traffig, arwyddion aros-mynd, a / neu gau ffyrdd a gwyradau.

Mynedfa/Mynedfeydd i'r Safle

Wrth ddylunio mynedfeydd i safleoedd adeiladu fferm wynt, dylid ystyried darparu gweledd digonol i holl ddefnyddwyr y ffordd. Gallai hyn olygu bod angen addasu'r gwead/llystyfiant presennol wrth ymyl ffordd.

Bydd angen i unrhyw fynedfa arfaethedig i safle adeiladu fferm wynt fod yn ddigon llydan i hwyluso'r llwythi annormal mwyaf a fydd angen cyrraedd y safle. Bydd angen lleoli unrhyw bwyntiau rheoli mynediad posibl ar bellter digonol o fynedfa'r safle i atal cerbydau sy'n dod i'r safle rhag cwiwo / aros ar y briffordd gyhoeddus.

Gyrru Cerbydau

Bydd angen bancwr wrth fynedfa'r safle i hysbysu cerbydau sy'n gadael y safle bod y briffordd yn glir. Bydd angen cyfarwyddo gyrrwyr cerbydau i beidio â disgwyl i ddefnyddwyr eraill y ffordd aros ar eu cyfer byth, ac i ddilyn Rheolau'r Ffordd Fawr bob amser.

Teithiau Ymarfer

Cyn danfon llwythi annormal, dylid cyflawni teithiau ymarfer cyn belled ymlaen llaw ag sy'n ymarferol / bosibl. Bydd angen i Ddatblygwyr hysbysu'r cymunedau lleol cyn cychwyn y teithiau ymarfer.

Adfer

Bydd arolwg cyflwr ymlaen llaw, wedi ei gydgyssylltu â Chyngor Sir Caerfyrddin (gan gynnwys Asiant Cefnffyrdd De Cymru, os yw'n berthnasol) yn ofynnol cyn dechrau'r gwaith i ddarganfod yr ardaloedd presennol o ddiraddiad a difrod. Yn rhan o hyn, bydd angen i'r Datblygwr ystyried yr angen am dirlunio i liniaru effaith traffig adeiladu.

Yn ystod y gwaith o adeiladu'r fferm wynt, bydd y briffordd gyhoeddus yn cael ei chynnal gan y Datblygwr, gan gynnwys adferiad prydlon seilwaith / lleiniau sydd wedi eu difrodi.

Cynllun Rheoli Traffig

Bydd angen i Gynllun Rheoli Traffig da ac effeithiol fynd i'r afael â / ystyried / darparu y canlynol:

- Amseroedd agor a chau ysgolion, oriau brig o ran traffig, a chyfnodau gwyliau, i sicrhau bod symudiadau traffig adeiladu fferm wynt yn digwydd yn ystod y cyfnodau mwyaf priodol;
- Ymgynghori â chymunedau lleol, a fydd yn cynnwys hysbysiad ymlaen llaw am ddanfoniadau llwythi annormal;
- Ysgubwyr ffordd i glirio'r briffordd gyhoeddus;
- Arolygon cyflwr ymlaen llaw;
- Risgiau amgylcheddol penodol; a
- Chysylltiadau allweddol, a fydd yn cynnwys: yr Heddlu, Awdurdodau Cefnffyrdd a Phrifyrdd Lleol, rhanddeiliaid allweddol, ac ysgolion/sefydliadau pwysig lleol ar y llwybrau trafniadaeth arfaethedig.

