



Penderfyniad ar yr Apêl

Ymweliad â safle a wnaed ar 20/06/22

gan J P Tudor BA (Hons), Cyfreithiwr
(ddim yn ymarfer)

Arolygydd a benodir gan Weinidogion
Cymru

Dyddiad: 08/07/2022

Appeal Decision

Site visit made on 20/06/22

by J P Tudor BA (Hons), Solicitor
(non-practising)

an Inspector appointed by the Welsh
Ministers

Date: 08/07/2022

Cyf yr Apêl: CAS-01722-K3Q7W6

Cyfeiriad y safle: 2 Glyncoed, Felindre, Llandysul, Sir Gaerfyrddin SA44 5UG

Mae Gweinidogion Cymru wedi trosglwyddo'r awdurdod i benderfynu ar yr apêl hon i mi fel yr Arolygydd penodedig.

- Gwneir yr apêl o dan adran 78 Deddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990 yn erbyn gwrthod rhoi caniatâd cynllunio.
- Gwneir yr apêl gan Ms Cerys Cook yn erbyn penderfyniad Cyngor Sir Gaerfyrddin.
- Y datblygiad arfaethedig yw creu mynedfa cwrw isel dros y palmant i mewn i'r ardd gefn. Mae pwynt mynediad eisoes yng nghefn yr eiddo.

Penderfyniad

- Gwrthodir yr apêl.

Mater Gweithdrefnol

- Nid yw'r Cyngor wedi darparu Adroddiad Swyddog ac mae'n dibynnu'n llwyr ar y rhesymau dros wrthod a roddwyd yn ei hysbysiad penderfyniad yn yr apêl hon.

Prif Fater

- Y prif fater yw effaith y datblygiad arfaethedig ar ddiogelwch ar y ffordd, gan gyfeirio'n benodol at welededd ar hyd y ffordd o'r fynedfa gefn yn yr eiddo.

Rhesymau

- Mae eiddo'r apêl yn un o bâr o dai pâr sy'n wynebu'r ffordd, lle ceir lle parcio ar y stryd. Mae ei ardd gefn yn cefnu at ffordd arall. Mae agoriad, oddeutu 3.2 metr o led, yn wal derfyn isel yr ardd gefn at y palmant, tra bod yr ardd ei hun yn goleddfu tuag i lawr at y tŷ. Y cynnig yw creu mynedfa cwrw isel o'r ffordd i alluogi cerbydau i groesi'r palmant a phasio drwy'r agoriad at ardal barcio oddi ar y ffordd o fewn gardd gefn yr annedd.
- Mae Polisi TR3, Priffyrdd mewn Datblygiadau – Ystyriaethau Dylunio, o Gynllun Datblygu Lleol Sir Gaerfyrddin, a fabwysiadwyd yn Rhagfyr 2014 (CDLI) yn dynodi y bydd angen i ddyluniad a gosodiad pob cynnig datblygu gynnwys, lle bo'n briodol, ymhlith pethau eraill: 'e) Safonau mynediad gofynnol sy'n adlewyrchu'r Dosbarth ffordd perthnasol a chyfyngiadau cyflymder gan gynnwys lleiniau gwelededd a nodweddion dylunio a

mesurau gostegu angenrheidiol er mwyn sicrhau y caiff diogelwch ar y priffyrdd a hwylustod symud eu cynnal a, lle bo angen, eu gwella;' Mae'n datgan hefyd y bydd cynigion nad ydynt yn creu lefelau annerbyniol o draffig ar y rhwydwaith ffyrdd amgylchynol ac na fyddent yn andwyol i ddiogelwch ar y priffyrdd nac yn achosi niwed sylweddol i amwynder preswylwyr yn cael eu caniatáu.

6. Ym marn y Cyngor, byddai'r mynediad yn anaddas oherwydd gwelededd cyfyng lle mae'n cwrdd â'r brif ffordd. Hefyd, mae'r Cyngor o'r farn y byddai graddiant y mynediad yn ei gwneud hi'n anodd i gerbydau symud rhwng y safle a'r brif ffordd. O ganlyniad, mae'n haeru y byddai'r cynnig yn groes i Bolisi TR3 y CDLI, sy'n ceisio sicrhau diogelwch ar y briffordd. Ymddengys bod rhesymau'r Cyngor dros wrthod yn seiliedig ar gyngor a roddwyd gan ei adran priffyrdd.
7. I'r gwrthwyneb, mae'r apelydd yn haeru bod gwelededd clir o'r mynediad i'r ddau gyfeiriad. At hynny, mae'r apelydd yn cynghori bod rhaid iddi hi a'i phartner barcio cerbydau ar y stryd o flaen y tŷ ar hyn o bryd, sydd gerllaw neuadd bentref brysur, siop, a meithrinfa. Maent o'r farn fod y parcio hwn ar y stryd yn achosi perygl i ddiogelwch ar y ffordd a fyddai'n lleihau pe bai'r gallu ganddynt i barcio oddi ar y ffordd i'r cefn o'u heiddo.
8. Fel y sylwais ar y safle, mae terfyn gardd cymharol uchel nesaf at y mynediad arfaethedig i gerbydau, sy'n cynnwys wal a ffens pren gyda llystyfiant yn codi uwch ei ben, sydd yn gwahanu gardd annedd yr apêl oddi wrth yr eiddo cymdogol i'r de. O ganlyniad, byddai gan yrrwr sy'n dod allan o'r safle llethrog drwy'r agoriad yn wal yr ardd ac yn edrych i'r chwith, hyd yn oed gan ragdybio y byddai'n dod allan mewn gêr tuag ymlaen, welededd cyfyngedig iawn, yn enwedig o ran cerddwyr sy'n dod ato o'r de ddwyrain ar hyd y palmant cyffiniol.
9. Yn yr un modd, wrth edrych i'r dde, er y wal derfyn isel sy'n wynebu'r palmant, byddai golwg gyrrwr o draffig cerbydau sy'n teithio o'r gogledd orllewin yn y lôn ar yr ochr agosaf yn cael ei rwystro'n rhannol gan gysgodfan fysiau a pholyn sy'n cynnal arwydd cyflymder digidol, sydd wedi'u lleoli'n uniongyrchol o flaen y wal a dim ond ychydig fetrau o'r pwynt mynediad. Byddai bysiau sy'n cyrraedd neu'n gadael, a phobl yn aros yn y safle bws, er mai am gyfnodau dros dro fyddai hynny, yn debygol o rwystro golygon o rannau o'r briffordd hefyd. Yn ogystal, byddai perth uchel sy'n ffinio ochr ogleddol yr ardd yn cuddio'n rhannol gwelededd cerbydau sy'n dynesu ymhellach ar hyd y ffordd.
10. Byddai'r gwelededd cyfyngedig i yrrwr sy'n dod allan o'r mynediad a rhyngwelededd cyfyngedig rhyngddyn nhw a rhai defnyddwyr eraill y ffordd yn niweidiol i ddiogelwch ar y ffordd. Mae'r asesiad uchod yn seiliedig ar gerbydau yn dod allan o'r ardd mewn gêr tuag ymlaen. Fodd bynnag, er y byddai'n ymddangos bod lle digonol yn yr ardd i ddarparu ar gyfer man troi i gerbydau, gan fod y cynnig wedi'i gyfyngu i gwrb isel, nid yw'r agwedd honno wedi'i hegluro. Pe bai cerbydau'n bacio allan o'r mynediad, byddai gwelededd cerddwyr a thraffig cerbydol sy'n dod atoch yn waeth fyth, gan waethygu pryderon ymhellach ynglŷn â diogelwch ar y ffordd.
11. Nodaf fod yr apelydd yn dynodi ei bod hi a'i phartner yn barod i ymgymryd â gwaith ac addasiadau eraill gan gynnwys, er enghraifft, codi lefel yr ardd i wella gwelededd ar hyd y ffordd. Mae'r apelydd yn awgrymu hefyd y byddent yn barod i ddymchwel wal er mwyn gwella gwelededd. Fodd bynnag, nid yw'n ymddangos bod cynigion o'r fath yn ffurfio rhan o'r cais cynllunio, ac nid oes unrhyw fanylion penodol wedi'u cyflwyno gyda'r apêl.
12. Beth bynnag, mae Erthygl 7 o Orchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Rheoli Datblygu) (Cymru) (Diwygio) 2017 ac a.47 Deddf Cynllunio (Cymru) 2015 yn cyfyngu ar ddiwygiadau i gynlluniau sy'n cael eu cyflwyno ar apêl, ac eithrio lle mae'r diwygiad yn cywiro gwall yn y wybodaeth a gynhwyswyd yn y cais ac nad yw'n newid sylwedd y cais. Ni fyddai'r achos hynny'n wir yma. Rwyf wedi ystyried hefyd p'un a ellid delio â'r cyfryw

newidiadau drwy amod, ond mae diffyg sicrwydd ynglŷn â beth yn union sy'n cael ei gynnig, neu a fyddai'n lliniaru'n ddigonol y niwed i ddiogelwch ar y ffordd yr wyf wedi'i nodi. Felly, ni fyddai'r cwrs hwnnw'n briodol. O ganlyniad, gallaf ond ystyried y cynnig sydd ger fy mron, fel y'i cyflwynwyd.

13. Yn ôl yr apelydd, mae'r amserlen bws yn dangos na fyddai'r bysiau sy'n cyrraedd y safle bws yn cyd-daro â'r amserau y byddai hi a'i phartner yn gadael i fynd i weithio a chyrraedd gartref fel arfer. Er y nodir hynny, gallai'r amserlen bws newid, fel y gallai trefniadau gweithio'r apelydd a'i phartner newid. Yn ogystal, nid yw hynny'n debygol o fod yn berthnasol i siwrneiau cerbydau eraill nad ydynt yn gysylltiedig â gwaith, nac, er enghraifft, yn ystod penwythnosau neu wyliau. Yn yr un modd, gallai'r tŷ gael ei werthu neu'i osod, a gallai fod trefniadau teithio gwahanol gan feddianwyr yn y dyfodol. Beth bynnag, nid yw'r pryderon ynglŷn â diogelwch y ffordd a nodwyd uchod wedi'u cyfyngu i effaith bysiau yn aros dros dro y tu allan i'r eiddo wrth y safle bws.
14. Dywed yr apelydd fod 'arolygydd priffyrdd' wedi'i chynghori bod y safle bws yn ddigon pell i ffwrdd o'r mynediad ac y byddai cwrw isel yn dderbyniol. Fodd bynnag, nid yw'n ymddangos bod unrhyw dystiolaeth ysgrifenedig annibynnol o'r cyngor hwnnw wedi'i darparu, a dywedir i'r cyngor gael ei roi cyn i'r cais cynllunio, dyddiedig 26 Rhagfyr 2021, gael ei wneud. Ni fyddai cyngor o'r fath yn rhwymol ar y Cyngor wrth ystyried y cais cynllunio. Ymhellach, mae'n anghyson â'r cyngor ysgrifenedig ffurfiol gan Bennaeth Priffyrdd a Thrafnidiaeth y Cyngor, dyddiedig 31 Ionawr 2022, mewn ymateb i'r ymgynghoriad ar y cais cynllunio, sy'n ffurfio sail rhesymau'r Cyngor dros wrthod. Beth bynnag, rwyf wedi gwneud f'asesiad fy hun ar sail y cynnig, dogfennaeth yr apêl a'r hyn a welais yn ystod f'ymweliad â'r safle.
15. Er na chyfeiriwyd atynt gan yr apelydd, mae rhai mynedfeydd ar gyfer cerbydau yn bodoli eisoes i'r cefn o eiddo preswyl eraill ar hyd yr un ffordd ag annedd yr apêl. Fodd bynnag, mae angen ystyried pob achos ar ei rinweddau unigol ei hun a'r nodweddion penodol i'r safle. Mae'n aneglur p'un a yw'r mynedfeydd eraill hynny yn elwa o gael caniatâd cynllunio neu am ba hyd y maent wedi bodoli. Er hynny, ni fyddai presenoldeb mynedfeydd eraill yn y cyffiniau yn cyfiawnhau creu mynedfa i gerbydau a fyddai'n niweidiol i ddiogelwch ar y ffordd.
16. Rwyf wedi ystyried barnau'r apelydd ynglŷn â'r perygl honedig i ddiogelwch ar y ffordd yn deillio o barcio ar y stryd i'r blaen o eiddo'r apêl, ynghyd â ffotograffau a gyflwynwyd gyda dogfennaeth yr apêl. Fodd bynnag, nid oes unrhyw dystiolaeth gadarn o faterion penodol yn ymwneud â diogelwch ar y ffordd yn codi o barcio ar hyd y ffordd honno, fel hysbysu am ddigwyddiad pwysig o ddamweiniau traffig ar y ffordd, wedi'i chyflwyno.
17. At hynny, er y gallant fod yn brysur ar rai adegau o'r dydd, gwasanaethir neuadd y pentref a'r feithrinfa gyferbyn gan ardal barcio ceir o faint da oddi ar y ffordd. Er bod ceir wedi'u parcio ar hyd y ffordd y tu allan i eiddo'r apelydd a siop gymdogol ar adeg f'ymweliad â'r safle, gan gyfyngu ar ddefnyddio un o ddwy lôn y ffordd, nid yw hynny'n anghyffredin ar hyd llawer o ffyrdd, ac nid yw o angenrheidrwydd yn arwain at effaith niweidiol ar ddiogelwch ar y ffordd. Ni welais unrhyw geir wedi'u parcio'n amhriodol ar y palmant na dros y palmant, mae'r ffordd yn gymharol lydan ac mae gwelededd digonol i yrwyr a cherddwyr i'r ddau gyfeiriad. Hefyd, roedd digon o leoedd yn ardal barcio neuadd y pentref.
18. Felly, er fy mod yn gwerthfawrogi mai ciplun mewn amser yn unig oedd f'ymweliad â'r safle, ar fore yn ystod yr wythnos, ni welais unrhyw beth a fyddai'n fy arwain i ddod i'r casgliad bod materion sylweddol yn ymwneud â diogelwch ar y ffordd yn gysylltiedig â pharcio o flaen yr annedd. Beth bynnag, hyd yn oed pe bai'r ceir sy'n parcio yn y blaen ar

hyn o bryd yn cael effaith negyddol ar ddiogelwch ar y ffordd, ni fyddai'n cyfiawnhau hwyluso defnyddio mynedfa gefn ac ardal barcio a fyddai hefyd yn cael effaith niweidiol.

19. O ystyried yr uchod, deuaif i'r casgliad y byddai'r datblygiad arfaethedig, oherwydd gwelededd gwael o'r fynedfa, yn cael effaith niweidiol ar ddiogelwch ar y ffordd ar hyd y ffordd i'r cefn o eiddo'r apêl. Mae'n dilyn y byddai'n groes i Bolisi TR3 y CDLI sydd, ymhlith pethau eraill, yn ceisio gwarchod diogelwch ar y ffordd.

Casgliad

20. Am y rhesymau a roddwyd uchod, a chan roi ystyriaeth i'r holl faterion eraill a godwyd, deuaif i'r casgliad y dylid gwrthod yr apêl.
21. Wrth wneud fy mhenderfyniad, rwyf wedi ystyried gofynion adrannau 3 a 5 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 ('y Ddeddf'). Rwyf o'r farn fod y penderfyniad hwn yn gyson ag egwyddor datblygu cynaliadwy'r Ddeddf trwy ei gyfraniad at un neu fwy o amcanion llesiant Gweinidogion Cymru, fel y mynnir gan adran 8 y Ddeddf.

JP Tudor

AROLYGYDD