

**ARCHWILIAD**  
**CYNLLUN DATBLYGU LLEOL NEWYDD (2018-2033)**  
**PEN-Y-BONT AR OGWR**

---

**RHESTR O FATERION A CHWESTIYNAU**

**M6 (1) Datganiad Sesiwn Gwrandawriad Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar  
Ogwr**

**Mater 6: Dylunio Da a Chreu Lleoedd Cynaliadwy – Trafnidiaeth Gynaliadwy a  
Hygyrchedd**

*Mater: A yw'r Cynllun yn darparu fframwaith ar gyfer rheoli Trafnidiaeth Gynaliadwy a Hygyrchedd sydd wedi'i seilio'n gadarn, wedi'i gyfiawnhau ac yn gyson â gofynion polisi cenedlaethol?*

**1. A yw Polisi SP5 yn darparu fframwaith clir a chyson ar gyfer integreiddio a chydlynu mesurau trafndiaeth gynaliadwy a chynllunio defnydd tir? A yw'n hyrwyddo teithio llesol yn ddigonol a lleihau'r angen i deithio?**

Mae Polisi SP5 yn darparu fframwaith clir a chyson ar gyfer integreiddio a chydgyssylltu mesurau trafndiaeth gynaliadwy a chynllunio defnydd tir gan bwysleisio bod symud, cysylltedd ac eglurdeb cysylltiadau trafndiaeth yn elfennau hollbwysig wrth greu lle cynaliadwy a llwyddiannus.

Mae Polisi SP5 yn ceisio sicrhau y cefnogir datblygiad gan fesurau a seilwaith trafndiaeth priodol, ac yn dibynnu ar natur, maint a lleoliad y cynnig bydd angen iddo gyd-fynd â'r hierarchaeth trafndiaeth gynaliadwy ar gyfer cynllunio (fel y nodir ym Mholisi Cynllunio Cymru).

Mae SP5 yn ei gwneud yn ofynnol i'r holl gynigion datblygu ystyried gwella a/neu ehangu rhwydweithiau teithio llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus cyfatebol. Bydd hyn yn hollbwysig wrth sicrhau cynnydd yn atyniad teithio llesol fel dull amgen o deithio yn lle car preifat, gan annog newid moddol o ffurfiau anghynaliadwy o gludiant, gan helpu i hybu gweithgarwch corfforol a lleihau effaith allyriadau o drafnidiaeth. Cefnogir Polisi SP5 gan Bolisi Teithio Llesol PLA12 sy'n ceisio dibyniaeth ar geir preifat a helpu'r Fwrdeistref Sirol i gyflawni'r egwyddorion a nodir yn Neddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, gyda'r nod o wella ac ehangu'r llwybrau teithio llesol fel y nodir yn y Map Llwybrau Presennol.

Mae'r rhwydwaith priffyrdd presennol ym Mhen-y-bont ar Ogwr yn gweld tagfeydd traffig ar hyd rhai prif lwybrau a chyffyrdd, a all effeithio'n negyddol ac amwynder, iechyd a llesiant a chystadleuaeth economaidd. Mae ansawdd aer gwael yn fater

allweddol mewn rhai rhannau o'r Sir, ac mae Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer wedi'u dynodi. Mae Polisi SP5 yn ceisio sicrhau gwell cyfleoedd trafndiaeth gynaliadwy fel rhwydweithiau teithio llesol cydlynus, gwell mesurau traffig a chynnydd i gysylltedd cyffredinol i helpu i wella ansawdd aer drwy atal mynychder traffig ceir oherwydd datblygiadau newydd.

Mewn amgylcheddau mwy gwledig, mae angen cydbwysu diffyg mynediad trafndiaeth gyhoeddus â'r cyfraniad y byddai'r cynnig yn ei wneud i economi wledig yr ardal honno. Mae Polisi SP5 yn ceisio sicrhau y dylai datblygiad mewn lleoliadau gwledig fod wedi'u lleoli'n ddelfrydol mewn neu'n gyfagos i aneddiadau sy'n elwa'r wasanaethau a chyfleusterau allweddol, yn hytrach na lleoliadau cefn gwlad gwasgareddig.

Mae Polisi SP5 yn ceisio sicrhau y bydd yr holl fesurau trafndiaeth wedi'u hintegreiddio'n gadarnhaol i'r lleoedd maen nhw'n eu gwasanaethu neu'n teithio drwyddynt. Mae'n rhaid iddyn nhw hefyd gadw at yr hierarchaeth defnyddwyr yn hytrach na pharhau i ddylunio seilwaith sy'n cefnogi trafndiaeth fodur. Bydd disgwyl hefyd i ddatblygiadau lunio Asesiad Trafndiaeth a Chynllun Teithio cynhwysfawr, pan fo'r Cyngor o'r farn bod y goblygiadau trafndiaeth posibl yn sylweddol. Mae'n rhaid i'r rhain ystyried yr holl ddulliau teithio yn unol â'r hierarchaeth trafndiaeth a datblygu strategaeth i leihau'r galw am draffig a lliniaru effeithiau cludiant wedi'u hachosi gan y cynnig.

Mae angen gwerthuso'r capasiti sydd ar gael ar rwydweithiau presennol hefyd a'i gefnogi gyda seilwaith newydd targed pan fo'n briodol. Mae Polisi SP5 yn ceisio sicrhau y bydd yn ofynnol i ddatblygiad gyflawni neu gyfrannu at gyflawni cynlluniau teithio llesol, mesurau trafndiaeth gyhoeddus, seilwaith ffyrdd, a mesurau trafndiaeth eraill yn unol â Chynllun Trafndiaeth Lleol Pen-y-bont ar Ogwr a Chynllun Rhwydwaith Integredig Pen-y-bont ar Ogwr. Bydd angen i fesurau a seilwaith trafndiaeth gael eu cyflawni mewn modd amserol i ddiwallu anghenion cymunedau presennol ac arfaethedig, gan roi blaenoriaeth i ddarparu cysylltiadau teithio llesol ar y cyfle cyntaf posibl. Pan fo angen, bydd ymrwymadau cynllunio'n cael eu ceisio i sicrhau ymdriniaeth lawn ag effeithiau datblygiadau er mwyn gwneud y datblygiad yn dderbyniol.

Er y dylid annog datblygiadau mewn lleoliadau sy'n lleihau'r angen i deithio ac sy'n hybu'r defnydd o drafnidiaeth gynaliadwy, mae'r Cyngor yn cydnabod y bydd unrhyw dwf datblygu yn debygol o arwain at fwy o alw mewn teithio, ac y bydd lefelau uwch o draffig a thagfeydd yn debygol pe na ddarperir mesurau a seilwaith trafndiaeth i liniaru hyn.

**2. A yw Polisi PA11 yn darparu fframwaith priodol ar gyfer rheoli parcio cerbydau? A yw'n gyson â gofynion polisi cynllunio cenedlaethol?**

Mae PLA11 yn darparu cyfeiriad clir i SPG17: Safonau Parcio y Cyngor a fabwysiadwyd eisoes, sy'n ceisio sicrhau dull tryloyw a chyson o ddarparu lle parcio, cynlluniau teithio ac ystyriaethau cynaliadwyedd. Bydd hyn yn hysbysu datblygwyr, dylunwyr ac adeiladwyr o'r hyn a ddisgwylir ohonyn nhw ar gam cynnar o'r broses ddatblygu. Ystyrir bod PLA11 felly'n darparu fframwaith priodol ar gyfer rheoli parcio cerbydau, a fydd yn cael ei ddiweddarau a'i adolygu'n barhaus drwy canllawiau cynllunio atodol dilynol pan fydd y Cynllun Datblygu Lleol newydd yn cael ei fabwysiadu.

Mae Polisi Cynllunio Cymru (Argraffiad 11) yn datgan (inter alia) y dylai awdurdodau lleol ddatblygu strategaeth integredig ar barcio i gefnogi polisïau trafnidiaeth a lleoliadol cyffredinol y cynllun datblygu. Bydd angen i awdurdodau lleol sicrhau bod eu safonau parcio'n adlewyrchu darpariaeth trafnidiaeth leol, bod awdurdodau unigol yn eu mabwysiadu fel canllawiau cynllunio atodol, ac yn cael eu hadolygu'n barhaus. Ar y sail honno, ystyrir bod PLA11 yn darparu fframwaith addas sy'n gyson â pholisi cenedlaethol.

### **3. A yw Polisi PLA7 wedi'i seilio ar dystiolaeth drylwyr a chredadwy?**

Mae Polisi PLA7 wedi'i seilio ar dystiolaeth drylwyr a chredadwy. Mae Papur Cefndir 16: Datblygu i'r Gorllewin o'r Rheilffordd, yn gwerthuso materion capasiti priffordd presennol ac yn y dyfodol ym Mhen-coed ac yn dod i'r casgliad y dylid cadw'r moratoriwm datblygu presennol ar gyfer tir i'r gorllewin o Ben-coed (Polisi PLA6 o Gynllun Datblygu Lleol presennol Pen-y-bont ar Ogwr 2013-2021) yn y Cynllun Datblygu Lleol Newydd (2018 – 2033) nes bod ymyriad trafnidiaeth addas i'r amlwg.

Fel y nodir ym Mhapur Cefndir 16, mae Croesfan Reilffordd Pen-coed – Astudiaeth Capasiti Traffig (Redstart, Chwefror 2021) yn darparu asesiad capasiti cyffordd o'r groesfan ar Hendre Road, Pen-coed ynghyd ag asesiad o gyffyrdd allweddol yn y cyffiniau. Mae'r asesiad hwn yn dangos yn glir fod y rhwydwaith priffyrdd yn gweithredu ar ei gapasiti mwyaf. Pan fo cyffrôdd yn cyrraedd capasiti gweithredu, mae unrhyw draffig ychwanegol dilynol yn creu cynnydd cyflymach yn y rhesi traffig a'r oedi. Er bod ciwio ac oedi yn cael ei ystyried yn elfen dderbyniol o rai strategaethau cynllunio trafnidiaeth, dim ond pan fo dewisiadau amgen deniadol, dilys i deithio mewn cerbydau modur ar ffurf teithio llesol o ansawdd uchel a seilwaith trafnidiaeth gyhoeddus y gellir cymhwyso hyn.

Mewn ardaloedd lle mae seilwaith cynaliadwy o safon uchel, bydd oedi cerbydau modur yn annog newid moddol i ddulliau teithio eraill a glanach o deithio neu'n arwain at ffenomena fel gwasgaru oriau brig lle mae defnyddwyr ceir hanfodol yn ceisio osgoi tagfeydd oriau brig drwy ddechrau taith yn gynharach neu'n hwyrach.

Canlyniad cyffredin arall o dagfeydd priffyrdd yw dewis llwybr amgen, lle mae defnyddwyr cerbydau modur presennol ac yn y dyfodol yn osgoi ardaloedd problem yn llwyr. Mewn rhwydwaith priffyrdd cytbwys, mae hyn yn arwain at gydbwysedd mewn amser teithio wrth i bob unigolyn chwilio am y llwybr cyflymaf sydd ar gael.

Fodd bynnag, ystyrir bod y materion ym Mhen-coed (tir i'r dwyrain) yn atal y mesurau lliniaru uchod rhag dod i'r amlwg, gan fod cyfyngiadau ffisegol y briffordd yn atal teithio llesol addas a gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus rhag dod i'r amlwg i'r fath raddau y gellir cynnal traffig datblygiad newydd. At hynny, mae'r rhwydwaith priffyrdd cyfyngedig yn atal dewis llwybr amgen felly byddai effaith traffig datblygiad ychwanegol yn yr ardal yn cael ei amlygu.

Mae Papur Cefndir 16 yn adolygu nifer o astudiaethau tystiolaeth sydd wedi nodi atebion i'r materion capasiti presennol. Fodd bynnag, mae'r atebion sydd ar gael yn destun llawer o gyfyngiadau y byddai angen eu goresgyn trwy asesu a dylunio pellach a bydd angen cydweithredu rhwng sawl gweithredwr statudol.

Amcangyfrifir mai cyfanswm cost yr ateb ymyriad trafnidiaeth a ffefrir yng Ngham 2 WeITAG yw mwy na £9,857,828 ac nid oes unrhyw gyllid wedi'i ymrwymo hyd at gyflawni ar hyn o bryd.

Mae ffrydiau cyllid posibl eraill ar gyfer cynnydd yn cynnwys Llywodraeth Cymru (e.e. y Gronfa Trafnidiaeth Leol/Cronfa'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Leol), Bargaen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, cyllideb fewnol Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr a Network Rail (sydd hefyd wedi dangos awydd i wella fel dull o gynyddu gwasanaethau rheilffordd yn y dyfodol).

### **A yw'n angenrheidiol i ddarparu fframwaith ar gyfer rheoli'r datblygiad newydd?**

Ydy. Mae'n ofynnol i Bolisi PLA7 gynnal moratoriwm ar ddatblygiad pellach sy'n creu cynnydd net i symudiadau cerbydau i'r gorllewin o'r rheilffordd. Bydd datblygiad newydd sy'n creu cynnydd net i symudiadau traffig yn gwaethygu tagfeydd ar ddwy ochr y groesfan reilffordd a ger y gyffordd drosbont gymhleth rhwng pen dwyreiniol y ffordd ryddhau a Penybont Road.

I'r gorllewin o Ben-coed, mae Hendre Road yn darparu cyswllt dros yr M4 ac i Ben-y-bont ar Ogwr drwy Coety. Fodd bynnag, mae'r llwybr hwn wedi'i gyfyngu mewn sawl lle i lôn un trac gyda manau pasio felly mae capasiti wedi'i gyfyngu. I'r gogledd-orllewin, mae'r B4280 yn darparu cyswllt cerbyttffordd lôn sengl lled-wledig i Fryncethin, trwy Heol-y-Cyw. Oherwydd cyfyngiadau'r cysylltiadau uchod, ynghyd â'r llinellau dymunol naturiol, mae angen i fwyafrif helaeth y traffig cerbydau ar dir i'r gorllewin i'r rheilffordd basio draw i ochr ddwyreiniol y trac i gwblhau taith.

Mae ail brif gyfyngiad capasiti ym Mhencoed wedi'i leoli i'r gogledd-ddwyrain o orsaf rheilffordd Pencoed lle mae pont reilffordd Penprysg Road (a elwir hefyd yn Bont Grant) yn ffurfio trefniant signal traffig rheoledig rhwng Min-Y-Nant, de/gogledd Penybont Road a Penprysg Road. Mae'r gyffordd wedi'i chyfyngu i ddynesiad lôn sengl ar bob braich ac mae angen pedwar cam ar wahân ar gyfer pob dynesiad a phumed cam ychwanegol pan fo'r holl oleuadau'n goch ar gyfer cerddwyr. Mae'r oedi sy'n gysylltiedig â'r trefniant hwn wedi'u waethygu'n fwy gan faint y gyffordd, sy'n galw am amseroedd sylweddol rhwng goleuadau gwyrdd i atal gwrthdrawiadau rhwng newidiadau cam. Oherwydd y cyfyngiadau capasiti hyn, ynghyd â'r galw cymharol uchel, mae cyffordd pont reilffordd Penprysg Road yn arwain at giwio ac oedi sylweddol yn ystod oriau brig sy'n amlwg trwy arsylwi ar y safle a modelu traffig, a drafodir yn fanylach ym Mhapur Cefndir 16.

Daw Papur Cefndir 16 i'r casgliad ei bod yn briodol cadw'r moratoriwm datblygu presennol ar dir i'r gorllewin o Bencoed yn y Cynllun Datblygu Lleol newydd (2018-2033) nes y daw ymyriadau trafndiaeth addas i'r amlwg. Felly, ystyrir bod Polisi PLA7 yn angenrheidiol i ddarparu fframwaith ar gyfer rheoli'r datblygiad newydd.

#### **4. A ddylai Polisi PLA12 gael ei addasu i gydnabod y potensial ar gyfer galluogi datblygiad i ariannu cyflawniad y rhwydwaith teithio llesol?**

Nid yw'r Awdurdod Cynllunio Lleol yn ystyried ei bod yn briodol addasu Polisi PLA12 i gydnabod y potensial i alluogi datblygu ddigwydd i ariannu cyflawniad y rhwydwaith teithio llesol.

Mae'r Map Rhwydwaith Integredig a gymeradwywyd yn ddiweddar yn nodi strategaeth Cyngor Pen-y-bont ar Ogwr i wella llwybrau beicio a cherdded ledled y fwrdeistref sirol, i ddiwallu gofynion Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013. Bydd y llwybrau a nodir yn y ddogfen hon yn bwyslais cyllid mewnol ac allanol yn ystod cyfnod y Cynllun Datblygu Lleol newydd.

Mae Polisiâu SP3: Dylunio Da a Chreu Lleoedd Cynaliadwy, SP5: Trafndiaeth Gynaliadwy a Hygyrchedd, PLA12: Teithio Llesol yn darparu fframwaith cryf i hybu teithio llesol a sicrhau bod datblygiadau newydd yn ymgorffori nodweddion a chyfleusterau wedi'u dylunio'n dda a fydd ar gael i bawb allu cerdded a beicio eu teithiau bob dydd, gan leihau'r ddibyniaeth gref bresennol ar y car preifat.

Gallai addasiad o'r fath i PLA12 arwain yn ddiotal at geisiadau cynllunio mentrus sy'n ceisio cyllido cyflawniad rhwydwaith teithio llesol fel cyfiawnhad i ddatblygu a allai beidio â chyd-fynd â'r cynllun datblygu fel arall. Gallai hyn beryglu rhoi'r Cyngor mewn sefyllfa ddisylwedd â phwyslais gormodol ar deithio llesol ar draul yr ystod gyfan o faterion y mae'r Cynllun Datblygu Lleol newydd yn ceisio mynd i'r afael â nhw. Felly ystyrir nad yw'n briodol addasu PLA12 yn hyn o beth a gallai

addasiad o'r fath danseilio Map Rhwydwaith Integredig y Cyngor a strategaeth ofodol y Cynllun Datblygu Lleol newydd.