The Planning Inspectorate
Yr Arolygiaeth Gynllunio

Penderfyniad ar yr Apêl

Gwrandawiad a gynhaliwyd ar 22/03/17

Ymweliad â safle a wnaed ar 22/03/17

gan Paul Selby BEng (Hons) MSc MRTPI

Arolygydd a benodir gan Weinidogion Cymru

Dyddiad: 05.05.2017

Appeal Decision

Hearing held on 22/03/17

Site visit made on 22/03/17

by Paul Selby BEng (Hons) MSc MRTPI

an Inspector appointed by the Welsh Ministers

Date: 05.05.2017

Appeal Ref: APP/M6825/A/16/3162574

Site address: Land adjacent to 73 Parc Gitto, Llwynhendy, Llanelli SA14 9LB

The Welsh Ministers have transferred the authority to decide this appeal to me as the appointed Inspector.

- The appeal is made under section 78 of the Town and Country Planning Act 1990 against a refusal to grant outline planning permission.
- The appeal is made by Mr and Mrs S Davies against the decision of Carmarthenshire County Council.
- The application Ref S/32678, dated 19 June 2015, was refused by notice dated 17 May 2016.
- The development proposed is 10 dwellings.

Decision

1. The appeal is allowed and outline planning permission is granted for 10 dwellings at land adjacent to 73 Parc Gitto, Llwynhendy, Llanelli SA14 9LB, in accordance with the terms of the application, Ref S/32678, dated 19 June 2015, subject to the conditions set out in the schedule to this decision letter.

Procedural Matters

2. Whilst the application is submitted in outline with all matters reserved, an illustrative site layout shows that access to the development would be likely to be obtained from Parc Gitto/Erw Las. I have determined the appeal on this basis.

3. A signed and dated Section 106 legal agreement has been submitted with the appeal securing 2 affordable dwellings and financial contributions towards educational facilities and open space / play provision. The Council has confirmed that these obligations accord with the guidance set out in its adopted Supplementary Planning Guidance. I am satisfied that these provisions are reasonable, necessary and related to the proposal, and therefore comply with the statutory requirements and the guidance set out in the Welsh Office Circular 13/97 – Planning Obligations.

Application for costs

4. At the Hearing an application for costs was made by Mr and Mrs S Davies against Carmarthenshire County Council. This application is the subject of a separate Decision.

Main Issue

5. The main issue is the effect of the proposal on highway and pedestrian safety.

Reasons

6. The appeal relates to a site in use as grazing land located within the settlement boundary designated by the Carmarthenshire Local Development Plan (LDP). The site is bounded to the north and east by residential development and by mature rural boundaries to the south and west. Access is gained via a gated vehicle entrance leading onto the highway immediately opposite the junction of Heol Hendre and south of No 73 Parc Gitto, which forms part of the appellant's wider landholding.

7. The three roads in the vicinity of the appeal site are former rural lanes that have urbanised over time via infill residential development. Due to parked cars and variable carriageway dimensions some sections are wide enough for only one vehicle to pass. The roads accommodate some sharp bends, visibility around which is obstructed by walls, hedges or parked cars, and substandard junctions. Footways are absent in places and some sections are narrow or in poor condition. Traffic is subject to a speed limit of 30mph, with speed bumps installed at intervals.

8. I am informed that Erw Las, Parc Gitto and Heol Hendre are used as local short cuts to and from the A484, including by residents of a new housing development at the Bryn, and that other nearby sites allocated for housing in the LDP may further increase traffic volumes. Residents and local Councillors submit that the local road network consequently suffers significant congestion, particularly at peak times and when events are held at Llwyn Hall, which results in additional on-street parking. Notwithstanding this, the appellant's Highway Statement has recorded observed peak hour vehicle movements on the local road network of up to 166 two-way vehicle movements during the evening peak. I am satisfied that this assessment is based on a robust and recognised method, is up-to-date and is likely to be sufficiently representative of current and future traffic flows on local roads.

9. I walked and drove the various routes near to the site during the morning and in the mid-afternoon. In doing so I took account of the fact that in the evening or during events at Llwyn Hall there would be likely to be additional on-street car parking. Whilst I recognise the limitations of the roads and their use by through-traffic, based on my site observations I see no reason to dispute the findings of the submitted Highway Statement that the network currently operates within capacity.

10. The appellant estimates that the appeal scheme would generate between 5 and 7 vehicle movements per hour during peak times, figures not disputed by the Council. In the context of the local road network, one additional vehicle every 8 or 9 minutes during peak hours would not be significant. The proposal would thus not cause unacceptable congestion or prevent the effective operation of the network.

11. The injury accident figures provided in the evidence confirm that in the previous 11 years there have been four accidents on Erw Las near to the A484 bridge, one of them serious. At the Hearing I heard from local Councillors and residents that several non-injury accidents and near misses have occurred in recent years. I do not dispute that other non-recorded accidents will have occurred, but there is no reliable evidence of these. Moreover, from what I heard they would appear to be modest in number and less significant in severity than the recorded accidents.

12. At the Hearing the Council submitted that the traffic calming installed in early 2015 had not sufficiently resolved highway safety issues, and that speeds were likely to have risen since its installation. I was also informed that the Police are working with other authorities to tackle unsafe driving on these roads. Nonetheless, the appellant's Highway Statement has measured 85th percentile speeds at the appeal site of between 23mph and 26mph. The Council has supplied alternative survey data, but could not confirm the date of recording and submitted no evidence to support its claim of increasing speeds. Whilst I acknowledge that the speed bumps are some distance apart, the evidence suggests that they are likely to have reduced northbound traffic speeds at the appeal site, in turn reducing the potential risk and severity of injury accidents on the local road network. Given the limited number of vehicle movements likely to be generated by the appeal scheme, which would be dispersed across three connecting roads, I am satisfied by the evidence that the local road network would safely accommodate the additional traffic generated by the proposal.

13. The only viable access to the site is located on the inside of a bend opposite the Heol Hendre junction. Views towards the southbound carriageway for exiting drivers would be limited by the curvature of the road and the brick boundary wall of No 37. Given that the adjacent wall is sited within the appellant's wider landholding this visual barrier could be removed via a condition at reserved matters stage. Whilst the Council has questioned the ownership of the land outside No 39, I saw that services and utilities are present in this footway which, aside from the legal issue of ownership, would be likely to present practical difficulties to its impoundment. Consequently, and due to the low speed of vehicles exiting the bend, I am satisfied that the indicative access point would afford sufficient visibility to the north.

14. Whilst the carriageway to the south is straighter, sightlines for exiting vehicles would be partially obstructed by a street lighting column and a utilities pole. In addition, the visibility splay crosses a grass strip outside the dwelling of Woodcote, the ownership of which is not confirmed. These factors reduce the level of southward visibility to below the 70 metres estimated in the Highway Statement.

15. The appellant contends that case law indicates that a highway extends to the whole space between established boundaries. Whilst there is no certainty that that would be the case here, in practice any substantial structure or foliage within this strip of land would also obscure views to the north for drivers exiting Woodcote, and would thus be unlikely to occur. Furthermore, the utilities pole and lighting column are not wide enough to fully obscure a whole vehicle for any substantial length of time. Given the modest northbound speeds recorded on Erw Las, marginal encroachment of vehicles onto the carriageway would not present a substantial risk to highway safety.

16. I note the appeal decision from 1991 (Ref: P-24-603) which found that the access point would be unsafe, but that decision was based on an indeterminate number of houses being accommodated on the appeal site and significantly pre-dates the installation of traffic calming and the guidance contained in Technical Advice Note 18 (TAN 18) and the Manual for Streets (MfS) and MfS 2. Consequently I afford it limited weight. I acknowledge that on-street parking has the potential to restrict the forward visibility of drivers, but I am nonetheless satisfied that parked vehicles and other visual obstructions would not unacceptably restrict forward visibility for motorists.

17. I saw on my site visit that there is ample inter-visibility between the appeal site and the Heol Hendre junction. Road markings clearly indicate the location of the junction, thereby minimising the risk that the site access would be perceived as a continuation of Heol Hendre. Although it is possible that conflicts between turning vehicles could

occur, the likely low speeds and narrow carriageways would allow drivers to use eye contact to manoeuvre as necessary. Whilst the Council's Highway Design Guide indicates that access road junctions should be spaced 15 metres apart, that document significantly predates TAN 18, the MfS and MfS2 and has not been adopted as guidance supplementary to the adopted LDP. There is little in the more recent national guidance documents to support a prescriptive approach to minimum junction spacing on grounds of safety. Based on the specific site circumstances, I find that the indicative access point would be acceptable in highway safety terms.

18. LDP policy TR3 requires development proposals to include convenient and safe pedestrian and cycle routes within and from sites. This policy is consistent with the guidance in TAN 18, which emphasises the need for safe and fully inclusive pedestrian environments, particularly for routes to primary schools.

19. Local shops and services are located within easy walking distance of the appeal site, but no route is available via a continuous footway. Pedestrians using Parc Gitto are required to negotiate two narrow sections of carriageway on bends with poor visibility. The Heol Hendre route requires pedestrians to cross a junction and walk around parked cars, also on a bend with poor visibility. Whilst a third route to Llwynhendy Road is available via a public right of way, that also does not have a continuous footway and is not an obvious desire line to shops and services.

20. A person's inclination to walk or cycle will depend not only on distance but also the nature of the route. In this instance the lack of a continuous footway, and the variable condition of those where they do exist, could act as a disincentive to residents to walk to nearby services. Nevertheless, on my site visit I saw evidence that people do choose to walk and cycle. Indeed, I observed walkers or cyclists of different ages and abilities crossing roads and negotiating pinch points.

21. I acknowledge that by walking on carriageways there is a risk to pedestrians, particularly on the Parc Gitto route, which may be used by children walking to Ysgol Bryn Teg during the busier morning peak, and for people with disabilities. However, the residential character of the area, in combination with the traffic calming measures, provides sufficient indication to motorists that the roads are multi-modal and thus should be driven with caution. The lack of footways and limited carriageway widths in the lead-up to bends significantly reduce vehicle speeds and, despite the poor visibility, there is sufficient space either side of the narrower sections for pedestrians to seek refuge outside the flow of traffic. Given that pedestrians would need to utilise the carriageway only for discrete sections, the sub-optimal conditions would be more than compensated for by the site's location within the settlement boundary in proximity to a range of services.

22. On balance therefore, and given the specific circumstances of the case, I consider that the proposal would be well located with regard to sustainable travel options and would have adequate access to the highway network. I am satisfied by the evidence that local roads could safely accommodate the increase in traffic resulting from the appeal scheme. For the reasons given above I conclude that the proposal would accord with the highway and pedestrian safety objectives of LDP policies GP1, H2 and TR3, and would be consistent with the thrust of TAN 18 and the associated MfS.

Other Matters

23. Concerns have been raised regarding potential flood risks, surface water run-off and sewerage discharge. The site is not within an identified flood zone, and whilst I have

been informed of previous flash flooding nearby, there is little evidence before me to suggest that these were anything other than exceptional cases. In terms of exacerbating flooding off-site, the submitted Drainage Report investigates potential methods for reducing run-off based on an assessment of existing ground conditions. Based on the findings of this report, the Council accepts that as the volume of surface water removed from the combined system would exceed the level of foul flows, there would be no net detriment. I have no reason to disagree, and subject to a sustainable drainage condition I consider the proposal to be acceptable in this regard.

24. In terms of the landscape and design impacts of the proposal, the construction of 10 dwellings would fundamentally alter the character of the site. Nonetheless, whilst the immediate area clearly has origins as a rural settlement, infill residential development has proliferated to the south. Thus, whilst the proposal would result in a reduction in openness, given the urban fringe context this loss would not be harmful in visual terms. The site is well enclosed to the south and west by hedgerows and the indicative plans and a Tree Report demonstrate that existing mature trees could be retained as part of the development. Additional landscaping, determined as a reserved matter, would have the potential to further mitigate visual impacts. I find that the appeal scheme would not result in harm to the character and appearance of the area.

25. Concerns have been raised regarding the effect of the proposal on the living conditions of nearby occupants due to noise and disturbance, overlooking, reduced privacy, potential overshadowing and loss of outlook. The indicative layout shows dwellings backing onto houses and bungalows to the east and north at distances of around 30 metres or more. Such distances would avoid harmful overshadowing and loss of outlook or privacy, and any increased noise and disturbance would not be incompatible with the prevailing residential context. Boundary treatments, which could be secured by condition, would avoid any harmful reduction in privacy within neighbouring gardens. I accept that there would be disruption to neighbours during construction but this would be temporary in duration. Given the modest density of the proposal I am satisfied that the site could accommodate the proposed number of dwellings without materially harming the living conditions of nearby occupants.

26. Following the appeal being made the appellant conducted a desk-based coal mining risk assessment. This indicates potentially moderate risk of shallow workings beneath the site. The Coal Authority has subsequently been consulted and has raised no objection subject to a condition being imposed requiring a site investigation to confirm ground conditions and identify necessary remediation. Subject to such a condition I am satisfied that the proposal would be acceptable in these terms.

27. Neighbouring residents have raised concerns regarding land ownership. I have had regard to title plans which show the landholdings of neighbouring properties extending into the appeal site. Nonetheless, a title plan correlating with the extent of the appeal site boundary has been appended to the submitted Section 106 agreement. At the Hearing the Council confirmed that it was satisfied in this regard. Boundary disputes are civil matters rather than planning concerns, but in any event I do not consider there to be sufficient uncertainty regarding land ownership so as to stymie the delivery of the proposal indefinitely. I therefore afford this matter limited weight.

28. I have considered the duty to improve the economic, social, environmental and cultural well-being of Wales, in accordance with the sustainable development principle, under section 3 of the Well-Being of Future Generations (Wales) Act 2015 (the WBFG Act). In reaching my decision, I have taken into account the ways of working set out at section 5 of the WBFG Act and I consider that this decision is in accordance with the

sustainable development principle through its contribution towards one or more of the Welsh Ministers' well-being objectives set out in section 8 of the WBFG Act.

Conditions

29. The Council has suggested various conditions to which I have had regard. In the interests of proper planning, it is necessary to impose conditions confirming the site boundary and setting time limits for the implementation of the outline permission and submission of reserved matters.

30. Whilst the site is not within a flood zone, it lies in proximity to the Carmarthen Bay and Estuaries European Marine Site (CBEEMS), for which a Memorandum of Understanding is in place between key authorities. Given the significance of the CBEEMS, a scheme for the disposal of foul and surface water is a necessary precursor to any development and I have imposed a condition accordingly. In addition, in order to reduce surface and foul flows to the combined sewer, the submitted Drainage Report shows that a sustainable drainage system would be required, including remedial measures to divert current run-off from the adjacent property of No 73. I consider that such measures would be necessary to make the proposal acceptable in planning terms, and have imposed a condition to this effect.

31. At the Hearing it was discussed whether it was appropriate to impose a landscaping condition given that this is a reserved matter. I have no doubt that landscaping may be necessary as part of the development but to impose one at this stage would fetter the proper process. Notwithstanding this, the submitted trees and ecological surveys indicate that the site has valuable habitats which may be harmed without adequate protection. Residents have also raised concerns about potential effects on neighbouring wetland habitats, which lie in close proximity to the site. Thus, in order to ensure that natural assets would not be unacceptably harmed by the site's development, it is necessary to impose a condition requiring the submission of a habitat protection plan, based on the standard wording set out in Circular 016/2014 'The Use of Planning Conditions for Development Management'.

32. Consistent with the advice of the Coal Authority, I have imposed a condition requiring a site investigation to be completed prior to commencement and remedial works undertaken. Such a condition is necessary in the interests of public safety.

Conclusion

33. For the reasons given above, and having regard to all other matters raised, I conclude that the appeal should be allowed.

Paul Selby

INSPECTOR

SCHEDULE OF CONDITIONS

1) The permission hereby granted relates to the land defined by the location plan contained in drawing no. GENPL/006AREV5.

2) The development shall begin either before the expiration of five years from the date of this permission or before the expiration of two years from the date of approval of the last of the reserved matters to be approved, whichever is the later.

3) Any application for approval of the reserved matters shall be made to the local planning authority not later than three years from the date of this permission.

4) No development shall commence until details of a scheme for the disposal of foul and surface water has been submitted to and agreed in writing by the local planning authority. The scheme shall be implemented in accordance with the approved details prior to the residential use of the development and retained in perpetuity.

5) No development shall take place until details of the implementation, maintenance and management of a sustainable drainage scheme to achieve the 'no net detriment' principles set out in the submitted Drainage Report entitled 'Proposed Development at Parc Gitto, Llwynhendy', dated July 2015, have been submitted to and approved in writing by the local planning authority. The scheme shall be implemented and thereafter managed and maintained in accordance with the approved details.

   Those details shall include:

   i) a timetable for its implementation, and

   ii) a management and maintenance plan for the lifetime of the development which shall include the arrangements for adoption by any public body or statutory undertaker, or any other arrangements to secure the operation of the sustainable drainage system throughout its lifetime.

6) No development shall take place until a habitat protection plan has been submitted to and approved in writing by the local planning authority. The habitat protection plan shall include:

   i) A plan showing habitat protection zones;

   ii) Details of development and construction methods within habitat protection zones and measures to be taken to minimise the impact of any works;

   iii) Details of phasing of construction.

   The protection plan shall then be implemented in accordance with the timings approved by the local planning authority.

7) No development shall take place until an intrusive site investigation has been carried out in accordance with a methodology first submitted to and approved in writing by the local planning authority. The results of the intrusive site investigation shall be submitted to the local planning authority before any development begins. If any land instability issues are found during the intrusive site investigation, a report specifying the measures to be taken to remediate the site to render it suitable for the development shall be submitted to and approved in writing by the local planning authority. Remedial measures shall be carried out prior to the first beneficial use of the development in accordance with the approved details and retained for the lifetime of the development.

APPEARANCES

FOR THE APPELLANT:

Jason Evans	Appellant's agent, JCR Planning
Alun Rees	Appellant's highways consultant, Acstro

FOR THE LOCAL PLANNING AUTHORITY:

Paul Roberts	Planning Officer
Kevin James	Highways Officer

INTERESTED PERSONS:

Cllr Deryk Cundy	County and Community Councillor
Cllr Sharen Davies	County Councillor
Michael Dellibovi	Neighbouring resident
J E Lanigan	Neighbouring resident

DOCUMENTS SUBMITTED AT THE HEARING

1. Response from The Coal Authority dated 2 March 2017
2. Appellant's written costs application
3. Council's written response to the costs application

The Planning Inspectorate
Yr Arolygiaeth Gynllunio

Penderfyniad ar yr Apêl

Gwrandawiad a gynhaliwyd ar 22/03/17

Ymweliad â safle a wnaed ar 22/03/17

gan Paul Selby BEng (Anrh) MSc MRTPI

Arolygydd a benodir gan Weinidogion Cymru

Dyddiad: 05.05.2017

Appeal Decision

Hearing held on 22/03/17

Site visit made on 22/03/17

by Paul Selby BEng (Hons) MSc MRTPI

an Inspector appointed by the Welsh Ministers

Date: 05.05.2017

Cyf yr apêl: APP/M6825/A/16/3162574

Cyfeiriad y safle: Tir gerllaw 73 Parc Gitto, Llwynhendy, Llanelli SA14 9LB

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

- Cyflwynir yr apêl o dan adran 78 Deddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990 yn erbyn gwrthod rhoi caniatâd cynllunio amlinellol.
- Cyflwynir yr apêl gan Mr a Mrs S Davies yn erbyn penderfyniad Cyngor Sir Gaerfyrddin.
- Gwrthodwyd y cais, Cyf S/32678, dyddiedig 19 Mehefin 2015, trwy hysbysiad dyddiedig 17 Mai 2016.
- Mae'r datblygiad arfaethedig ar gyfer 10 annedd.

Penderfyniad

1. Caniateir yr apêl a rhoddir caniatâd cynllunio amlinellol ar gyfer 10 annedd ar dir gerllaw 73 Parc Gitto, Llwynhendy, Llanelli SA14 9LB, yn unol â thelerau'r cais, Cyf S/32678, dyddiedig 19 Mehefin 2015, yn ddarostyngedig i'r amodau a amlinellir yn yr atodlen i'r llythyr penderfyniad hwn.

Materion Gweithdrefnol

2. Er bod y cais wedi'i gyflwyno'n amlinellol a bod pob mater wedi'i gadw'n ôl, mae gosodiad safle enghreifftiol yn dangos y byddai mynediad i'r datblygiad fwy na thebyg o Barc Gitto/Erw Las. Rwyf wedi penderfynu ar yr apêl ar y sail hon.

3. Mae cytundeb cyfreithiol Adran 106 llofnodedig a dyddiedig wedi cael ei gyflwyno gyda'r apêl sy'n sicrhau 2 annedd fforddiadwy a chyfraniadau ariannol tuag at gyfleusterau addysgol a darparu man agored / chwarae. Mae'r Cyngor wedi cadarnhau bod y rhwymedigaethau hyn yn cyd-fynd â'r cyfarwyddyd a amlinellir yn ei Ganllaw Cynllunio Atodol mabwysiedig. Rwyf yn fodlon bod y darpariaethau hyn yn rhesymol, yn angenrheidiol ac yn gysylltiedig â'r cynnig, ac felly'n cydymffurfio â'r gofynion statudol a'r cyfarwyddyd a amlinellir yng Nghylchlythyr 13/97 y Swyddfa Gymreig – Rhwymedigaethau Cynllunio.

Cais am gostau

4. Yn ystod y Gwrandawiad, cyflwynodd Mr a Mrs S Davies gais am gostau yn erbyn Cyngor Sir Gaerfyrddin. Mae'r cais hwn yn destun Penderfyniad ar wahân.

Y Prif Fater

5. Y prif fater yw effaith y cynnig ar ddiogelwch y briffordd a cherddwyr.

Rhesymau

6. Mae'r apêl yn ymwneud â safle a ddefnyddir fel tir pori o fewn y ffin anheddu a ddynodwyd gan Gynllun Datblygu Lleol (CDLl) Sir Gaerfyrddin. Mae'r safle wedi'i ffinio i'r gogledd a'r dwyrain gan ddatblygiad preswyl a chan ffiniau gwledig aeddfed i'r de a'r gorllewin. Ceir mynediad i'r safle trwy fynedfa â giât i gerbydau sy'n arwain at y briffordd yn union gyferbyn â chyffordd Heol Hendre ac i'r de o Rif 73 Parc Gitto, sy'n ffurfio rhan o ddaliad tir ehangach yr apelydd.

7. Hen lonydd gwledig yw'r tair ffordd yng nghyffiniau safle'r apêl sydd wedi cael eu trefoli dros amser trwy ddatblygiad preswyl mewnlenwi. O ganlyniad i geir wedi'u parcio a dimensiynau amrywiol y ffordd gerbydau, mae rhai rhannau'n ddigon llydan i un cerbyd fynd heibio yn unig. Mae'r ffyrdd yn cynnwys rhai troeon sydyn, na ellir gweld o'u cwmpas oherwydd waliau, perthi neu geir wedi'u parcio, a chyffyrdd islaw'r safon. Nid oes troedffyrdd mewn rhai mannau ac mae rhai rhannau'n gul neu mewn cyflwr gwael. Mae traffig yn ddarostyngedig i derfyn cyflymder 30mya, ac mae twmpathau cyflymder wedi'u gosod bob hyn a hyn.

8. Rhoddwyd gwybod i mi fod Erw Las, Parc Gitto a Heol Hendre yn cael eu defnyddio fel llwybrau teirw lleol i'r A484 ac oddi yno, gan gynnwys gan breswylwyr datblygiad tai newydd yn y Bryn, ac y gallai safleoedd cyfagos eraill a neilltuwyd ar gyfer tai yn y CDLl gynyddu traffig ymhellach. Mae preswylwyr a Chynghorwyr lleol yn honni bod y rhwydwaith ffyrdd lleol yn dioddef tagfeydd sylweddol o ganlyniad, yn enwedig ar adegau brig a phan gynhelir digwyddiadau yn Neuadd Llwyn, sy'n arwain at barcio ychwanegol ar y stryd. Er gwaethaf hyn, mae Datganiad Priffyrdd yr apelydd wedi cofnodi symudiadau cerbydau a arsylwyd yn ystod oriau brig ar y rhwydwaith ffyrdd lleol o hyd at 166 o symudiadau cerbydau dwyffordd yn ystod oriau brig gyda'r nos. Rwyf yn fodlon bod yr asesiad hwn wedi'i seilio ar ddull cadarn a chydnabyddedig, a'i fod yn gyfredol ac yn ddigon cynrychioliadol o lifoedd traffig presennol ac yn y dyfodol ar ffyrdd lleol.

9. Cerddais a gyrrais ar hyd y llwybrau amrywiol ger y safle yn ystod y bore ac yng nghanol y prynhawn. Wrth wneud hynny, ystyriais y ffaith y byddai ceir ychwanegol yn cael eu parcio ar y stryd gyda'r nos neu yn ystod digwyddiadau yn Neuadd Llwyn. Er y cydnabyddaf gyfyngiadau'r ffyrdd a'u defnydd gan draffig trwodd, yn seiliedig ar fy arsylwadau safle, ni welaf unrhyw reswm i amau canfyddiadau'r Datganiad Priffyrdd a gyflwynwyd, sy'n honni bod y rhwydwaith yn gweithredu o fewn ei gapasiti ar hyn o bryd.

10. Mae'r apelydd yn amcangyfrif y byddai cynllun yr apêl yn cynhyrchu rhwng 5 a 7 o symudiadau cerbydau yr awr yn ystod oriau brig, ac nid yw'r Cyngor yn herio'r ffigurau hyn. Yng nghyd-destun y rhwydwaith ffyrdd lleol, ni fyddai un cerbyd ychwanegol bob 8 neu 9 munud yn ystod oriau brig yn arwyddocaol. Felly, ni fyddai'r cynnig yn achosi tagfeydd annerbyniol nac yn atal y rhwydwaith rhag gweithredu'n effeithiol.

11. Mae'r ffigurau ynglŷn ag anafiadau o ganlyniad i ddamweiniau a ddarparwyd fel tystiolaeth yn cadarnhau y bu pedair damwain ar Erw Las ger pont yr A484 yn ystod yr 11 mlynedd flaenorol, un ohonynt yn ddifrifol. Yn ystod y Gwrandawiad, clywais gan Gynghorwyr a phreswylwyr lleol fod nifer o ddamweiniau a fu bron â digwydd a rhai nad oedd wedi achosi anafiadau wedi digwydd yn ystod y blynyddoedd diweddar.

Nid wyf yn amau bod damweiniau eraill heb eu cofnodi wedi digwydd, ond nid oes tystiolaeth ddibynadwy o'r rhain. Yn ogystal, o'r hyn a glywais, ymddangosir eu bod yn weddol fach o ran nifer ac yn llai arwyddocaol o ran difrifoldeb na'r damweiniau a gofnodwyd.

12. Yn ystod y Gwrandawiad, dadleuodd y Cyngor nad oedd y mesurau arafu traffig a osodwyd yn gynnar yn 2015 wedi datrys y problemau diogelwch priffyrdd yn ddigonol, a bod cyflymder traffig yn debygol o fod wedi codi ers eu gosod. Rhoddwyd gwybod i mi hefyd fod yr Heddlu'n gweithio gydag awdurdodau eraill i fynd i'r afael â gyrru anniogel ar y ffyrdd hyn. Er hynny, mae Datganiad Priffyrdd yr apelydd wedi mesur cyflymderau 85fed canradd yn safle'r apêl o rhwng 23mya a 26mya. Mae'r Cyngor wedi cyflenwi data arolwg arall, ond ni allai gadarnhau'r dyddiad cofnodi ac ni chyflwynodd unrhyw dystiolaeth i gefnogi ei honiad ynghylch cyflymder cynyddol. Er y cydnabyddaf fod eithaf pellter rhwng y twmpathau cyflymder, mae'r dystiolaeth yn awgrymu eu bod yn debygol o fod wedi lleihau cyflymder traffig tua'r gogledd yn safle'r apêl, gan leihau risg bosibl damweiniau a difrifoldeb anafiadau o ganlyniad iddynt ar y rhwydwaith ffyrdd lleol. O ystyried nifer y symudiadau cerbydau sy'n debygol o gael eu cynhyrchu gan gynllun yr apêl, a fyddai'n cael eu gwasgaru ar draws y ffyrdd cysylltu, rwyf yn fodlon o'r dystiolaeth y byddai'r rhwydwaith ffyrdd lleol yn gallu ymdopi'n ddiogel â'r traffig ychwanegol a gynhyrchir gan y cynnig.

13. Mae'r unig fynedfa ymarferol i'r safle wedi'i lleoli y tu mewn i dro gyferbyn â chyffordd Heol Hendre. Byddai gweledydd tua'r de ar gyfer gyrwyr sy'n mynd allan o'r ffordd gerbydau wedi'i chyfyngu gan gromlin y ffordd a wal derfyn frics Rhif 37. O ystyried bod y wal gerllaw wedi'i lleoli o fewn daliad tir ehangach yr apelydd, gallai'r rhwystr gweledol hwn gael ei ddileu trwy amod yn ystod y cam materion a gadwyd yn ôl. Er bod y Cyngor wedi codi amheuon ynglŷn â pherchenogaeth y tir y tu allan i Rif 39, gwelais fod gwasanaethau a chyfleustodau'n bresennol ar y droedffordd hon a fyddai, heblaw am fater perchenogaeth gyfreithiol, yn debygol o'i gwneud hi'n anodd ei hatafaelu yn ymarferol. O ganlyniad, ac oherwydd cyflymder isel cerbydau wrth adael y tro, rwyf yn fodlon y byddai'r pwynt mynediad dangosol yn darparu digon o weledydd i'r gogledd.

14. Er bod y ffordd gerbydau i'r de yn fwy syth, byddai'r llinellau gweld ar gyfer cerbydau sy'n mynd allan wedi'u rhwystro'n rhannol gan golofn golau stryd a pholyn cyfleustodau. Yn ogystal, mae'r llain weledydd yn croesi llain laswellt y tu allan i annedd Woodcote, nad oes cadarnhad ynglŷn â'i pherchenogaeth. Mae'r ffactorau hyn yn lleihau lefel y gweledydd i'r de i lai na'r 70 metr a amcangyfrifir yn y Datganiad Priffyrdd.

15. Mae'r apelydd yn dadlau bod cyfraith achosion yn dangos bod priffordd yn ymestyn i'r lle cyfan rhwng ffiniau sefydledig. Er na ellir bod yn sicr mai dyna fyddai'r achos yma, yn ymarferol, byddai unrhyw adeiledd neu ddeiliant sylweddol o fewn y llain hon o dir hefyd yn rhwystro gweledydd i'r gogledd ar gyfer gyrwyr sy'n mynd allan o Woodcote, ac felly byddai'n annhebygol o ddigwydd. Yn ogystal, nid yw'r polyn cyfleustodau a'r golofn olau yn ddigon llydan i guddio cerbyd cyfan am unrhyw gyfnod sylweddol o amser. O ystyried y cyflymderau cymedrol a gofnodwyd tua'r gogledd ar Erw Las, ni fyddai'r ffaith bod cerbydau'n ymwthio ychydig i'r ffordd gerbydau yn achosi risg sylweddol i ddiogelwch priffyrdd.

16. Nodaf y penderfyniad apêl o 1991 (Cyf: P-24-603) a ganfu y byddai'r pwynt mynediad yn anniogel, ond roedd y penderfyniad hwnnw wedi'i seilio ar ddarparu nifer amhenodol o dai ar safle'r apêl ac fe'i gwnaed ymhell cyn i'r mesurau arafu traffig gael eu gosod a'r cyfarwyddyd a geir yn Nodyn Cyngor Technegol 18 (TAN 18) a'r Llawlyfr

ar gyfer Strydoedd (MfS) ac MfS 2. O ganlyniad, ni roddaf lawer o bwys iddo. Cydnabyddaf y gallai parcio ar y stryd gyfyngu gweledodd gyrwyr tuag ymlaen, ond, er hynny, rwyf yn fodlon na fyddai cerbydau wedi'u parcio a rhwystrau gweledol eraill yn cyfyngu ar weledodd tuag ymlaen yn annerbyniol i yrwyr.

17. Yn ystod fy ymweliad safle, gwelais fod digon o ryngweledodd rhwng safle'r apêl a chyffordd Heol Hendre. Mae marciau ffordd yn dangos lleoliad y gyffordd yn glir, gan felly leihau'r perygl y byddai'r fynedfa i'r safle yn cael ei chamgymryd fel parhad Heol Hendre. Er bod posibilrwydd y gallai gwrthdaro ddigwydd rhwng cerbydau sy'n troi, byddai'r cyflymder isel tebygol a'r ffyrdd cerbydau cul yn caniatáu i yrwyr ddefnyddio cyswllt llygad i symud eu cerbydau fel y bo'r angen. Er bod Canllaw Dylunio Priffyrdd y Cyngor yn nodi y dylai cyffyrdd ffyrdd mynediad gael eu lleoli 15 metr oddi wrth ei gilydd, lluniwyd y ddogfen honno ymhell cyn TAN 18, yr MfS ac MfS2 ac nid yw wedi cael ei mabwysiadu fel canllaw atodol i'r CDLl mabwysiedig. Nid oes llawer yn y dogfennau canllaw cenedlaethol mwy diweddar i gefnogi ymagwedd ragnodol tuag at y pellter lleiaf rhwng cyffyrdd ar sail diogelwch. Yn seiliedig ar amgylchiadau penodol y safle, deuaf i'r casgliad y byddai'r pwynt mynediad dangosol yn dderbyniol o ran diogelwch priffyrdd.

18. Mae polisi TR3 y CDLl yn mynnu bod cynigion datblygu'n cynnwys llwybrau diogel i gerddwyr a beicwyr o fewn safleoedd ac oddi wrthynt. Mae'r polisi hwn yn gyson â'r cyfarwyddyd yn TAN 18, sy'n pwysleisio'r angen am amgylcheddau diogel a chwbl gynhwysol i gerddwyr, yn enwedig ar gyfer llwybrau i ysgolion cynradd.

19. Mae siopau a gwasanaethau lleol wedi'u lleoli o fewn pellter cerdded rhwydd o safle'r apêl, ond nid oes llwybr ar gael trwy droedffordd barhaus. Mae'n rhaid i gerddwyr sy'n defnyddio Parc Gitto fynd ar hyd dwy ran gul o ffordd gerbydau ar droeon sydd â gweledodd gwael. Mae llwybr Heol Hendre yn golygu bod angen i gerddwyr groesi cyffordd a cherdded o amgylch ceir wedi'u parcio, a hynny hefyd ar dro sydd â gweledodd gwael. Er bod trydydd llwybr i Heol Llwynhendy ar gael trwy hawl dramwy gyhoeddus, nid oes troedffordd barhaus ar hyd honno ychwaith ac nid yw'n llwybr amlwg i siopau a gwasanaethau.

20. Bydd tuedd unigolyn i gerdded neu feicio yn dibynnu nid yn unig ar bellter ond hefyd natur y llwybr. Yn yr achos hwn, gallai'r diffyg troedffordd barhaus, a chyflwr amrywiol y rheiny sy'n bodoli, atal preswylwyr rhag cerdded i wasanaethau cyfagos. Er hynny, yn ystod fy ymweliad safle, gwelais dystiolaeth fod pobl yn dewis cerdded a beicio. Yn wir, gwelais gerddwyr neu feicwyr o wahanol oedran a gallu yn croesi ffyrdd a mynd ar hyd pwyntiau cyfyng.

21. Cydnabyddaf fod risg i gerddwyr wrth gerdded ar ffyrdd cerbydau, yn enwedig ar hyd llwybr Parc Gitto, a allai gael ei ddefnyddio gan blant sy'n cerdded i Ysgol Bryn Teg yn ystod oriau brig prysurach y bore, ac i bobl ag anableddau. Fodd bynnag, mae cymeriad preswyl yr ardal, ynghyd â'r mesurau arafu traffig, yn rhoi digon o arwydd i gerddwyr fod y ffyrdd yn amlfoddol ac felly dylid gyrru'n ofalus arnynt. Mae'r diffyg troedffyrdd a lled cyfyngedig y ffordd gerbydau wrth nesáu at droeon yn lleihau cyflymder cerbydau'n sylweddol ac, er gwaethaf y gweledodd gwael, mae digon o le ar bob ochr i'r rhannau culach i gerddwyr geisio lloches rhag llif y traffig. O ystyried y byddai angen i gerddwyr ddefnyddio'r ffordd gerbydau ar gyfer rhannau ar wahân yn unig, byddai'r amodau islaw'r safon yn cael eu gwrthbwyso'n fwy na digon gan leoliad y safle o fewn y ffin anheddu yn agos i amrywiaeth o wasanaethau.

22. At ei gilydd, felly, ac o ystyried amgylchiadau penodol yr achos, ystyriaf y byddai'r cynnig wedi'i leoli'n dda o ran dewisiadau teithio cynaliadwy ac y byddai'n darparu

mynediad digonol i'r rhwydwaith priffyrdd. Rwyf yn fodlon o'r dystiolaeth y gallai ffyrdd lleol ymdopi â'r cynnydd mewn traffig yn deillio o gynllun yr apêl. Am y rhesymau a roddwyd uchod, deuaf i'r casgliad y byddai'r cynnig yn cyd-fynd ag amcanion diogelwch priffyrdd a cherddwyr polisïau GP1, H2 a TR3 y CDLl, ac y byddai'n gyson â byrdwn TAN 18 a'r MfS cysylltiedig.

Materion Eraill

23. Codwyd pryderon ynglŷn â risgiau posibl llifogydd, dŵr ffo wyneb a gollwng carthion. Nid yw'r safle o fewn ardal lifogydd a amlygwyd, ac er y rhoddwyd gwybod i mi am achosion blaenorol o fflach-lifogydd gerllaw, nid oes llawer o dystiolaeth ger fy mron i awgrymu bod y rhain yn fwy nag achosion eithriadol. O ran gwaethygu llifogydd oddi ar y safle, mae'r Adroddiad Draenio a gyflwynwyd yn ymchwilio i ddulliau posibl o leihau dŵr ffo yn seiliedig ar asesiad o amodau presennol y ddaear. Yn seiliedig ar ganfyddiadau'r adroddiad hwn, mae'r Cyngor yn derbyn y byddai cyfaint y dŵr wyneb a fyddai'n cael ei waredu o'r system gyfunol yn fwy na lefel y llifoedd budr, ac felly ni fyddai niwed go iawn. Nid oes gennyf reswm i anghytuno, ac ystyriaf fod y cynnig yn dderbyniol yn hyn o beth, yn ddarostyngedig i amod draenio cynaliadwy.

24. O ran effeithiau'r cynnig ar y dirwedd a dylunio, byddai adeiladu 10 annedd yn newid cymeriad y safle mewn ffordd sylfaenol. Er hynny, er bod yr ardal amgylchynol yn amlwg yn anheddiad gwledig yn wreiddiol, mae datblygiadau preswyl mewnlenwi wedi lledaenu i'r de. Felly, er y byddai'r cynnig yn lleihau'r natur agored, ni fyddai'r golled hon yn niweidiol o safbwynt gweledol o ystyried y cyd-destun cyrion trefol. Mae'r safle wedi'i amgáu'n dda i'r de a'r gorllewin gan berthi, ac mae'r cynlluniau dangosol ac Adroddiad Coed yn dangos y gellid cadw coed aeddfed presennol yn rhan o'r datblygiad. Gallai tirweddu ychwanegol, a bennir fel mater a gadwyd yn ôl, liniaru effeithiau gweledol ymhellach. Deuaf i'r casgliad na fyddai cynllun yr apêl yn achosi niwed i gymeriad a golwg yr ardal.

25. Codwyd pryderon ynglŷn ag effaith y cynnig ar amodau byw meddianwyr cyfagos o ganlyniad i sŵn ac aflonyddwch, edrych drosodd, llai o breifatrwydd, cysgodi posibl a cholli golygfa. Mae'r gosodiad dangosol yn dangos anheddau'n cefnu ar dai a byngalos i'r dwyrain a'r gogledd ar bellter o oddeutu 30 metr neu fwy. Byddai pellteroedd o'r fath yn osgoi cysgodi niweidiol a cholli golygfa neu breifatrwydd, ac ni fyddai unrhyw gynnydd mewn sŵn ac aflonyddwch yn anghydnaws â'r cyd-destun preswyl cyffredinol. Byddai triniaethau ffin, y gellid eu sicrhau trwy amod, yn osgoi unrhyw leihad niweidiol mewn preifatrwydd o fewn gerddi cyfagos. Derbyniaf y byddai'r gwaith adeiladu'n aflonyddu ar gymdogion, ond byddai hyn am gyfnod dros dro yn unig. O ystyried dwysedd cymedrol y cynnig, rwyf yn fodlon y gallai'r safle gynnwys y nifer arfaethedig o anheddau heb niweidio amodau byw meddianwyr cyfagos yn sylweddol.

26. Ar ôl i'r apêl gael ei chyflwyno, cynhaliodd yr apelydd asesiad risg pen desg o fwyngloddio. Mae hyn yn dangos risg gymedrol bosibl o waith bas o dan y safle. Ymgynghorwyd â'r Awdurdod Glo wedi hynny ac ni chododd unrhyw wrthwynebiad, cyn belled â bod amod yn cael ei osod sy'n mynnu bod ymchwiliad safle'n cadarnhau cyflwr y ddaear ac yn amlygu camau unioni angenrheidiol. Yn ddarostyngedig i amod o'r fath, rwyf yn fodlon y byddai'r cynnig yn dderbyniol yn hyn o beth.

27. Mae preswylwyr cyfagos wedi codi pryderon ynglŷn â pherchenogaeth dir. Rwyf wedi ystyried cynlluniau teitl sy'n dangos daliadau tir eiddo cyfagos sy'n ymestyn i safle'r apêl. Er hynny, mae cynllun teitl sy'n cyfateb i faint ffin safle'r apêl wedi cael ei atodi i'r cytundeb Adran 106 a gyflwynwyd. Yn ystod y Gwrandawiad, cadarnhaodd y

Cyngor ei fod yn fodlon yn hyn o beth. Materion sifil yn hytrach na chynllunio yw anghydfodau ynglŷn â ffiniau, ond, sut bynnag, nid ystyriaf fod digon o ansicrwydd ynglŷn â pherchenogaeth dir i atal cyflawni'r cynnig yn amhenodol. Felly, ni roddaf lawer o bwys i'r mater hwn.

28. Rwyf wedi ystyried y ddyletswydd i wella llesiant economaidd, cymdeithasol, amgylcheddol a diwylliannol Cymru, yn unol â'r egwyddor datblygu cynaliadwy, o dan adran 3 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 ("y Ddeddf"). Wrth ddod i'm penderfyniad, rwyf wedi ystyried y ffyrdd o weithio a amlinellir yn adran 5 y Ddeddf ac ystyriaf fod y penderfyniad hwn yn unol â'r egwyddor datblygu cynaliadwy trwy ei gyfraniad tuag at un neu fwy o amcanion llesiant Gweinidogion Cymru a amlinellir fel sy'n ofynnol yn adran 8 y Ddeddf.

Amodau

29. Mae'r Cyngor wedi awgrymu amodau amrywiol yr wyf wedi rhoi ystyriaeth iddynt. O safbwynt cynllunio priodol, mae angen gosod amodau sy'n cadarnhau ffin y safle ac yn pennu terfynau amser ar gyfer gweithredu'r caniatâd amlinellol a chyflwyno materion a gadwyd yn ôl.

30. Er nad yw'r safle o fewn ardal lifogydd, mae'n agos i Safle Morol Ewropeaidd Bae Caerfyrddin a'i Aberoedd (CBEEMS), y mae Memorandwm Cyd-ddealltwriaeth ar waith ar ei gyfer rhwng awdurdodau allweddol. O ystyried arwyddocâd y CBEEMS, mae cynllun ar gyfer gwaredu dŵr budr a dŵr wyneb yn rhagflaenydd angenrheidiol i unrhyw ddatblygiad, ac rwyf wedi gosod amod yn unol â hynny. Yn ogystal, er mwyn lleihau llifoedd wyneb a budr i'r garthffos gyfunol, mae'r Adroddiad Draenio a gyflwynwyd yn dangos y byddai angen system ddraenio gynaliadwy, gan gynnwys mesurau unioni i ddargyfeirio dŵr ffo presennol o eiddo cyfagos Rhif 73. Ystyriaf y byddai mesurau o'r fath yn angenrheidiol i wneud y cynnig yn dderbyniol o safbwynt cynllunio, ac rwyf wedi gosod amod i'r perwyl hwn.

31. Yn ystod y Gwrandawiad, trafodwyd p'un a oedd yn briodol gosod amod tirweddu, o ystyried bod hyn yn fater sydd wedi'i gadw'n ôl. Nid oes gennyf amheuaeth y gallai tirweddu fod yn angenrheidiol yn rhan o'r datblygiad, ond byddai gosod amod o'r fath ar y cam hwn yn llyffetheirio'r broses briodol. Er hynny, mae'r arolygon coed ac ecolegol a gyflwynwyd yn dangos bod y safle'n cynnwys cynefinoedd gwerthfawr a allai gael eu niweidio heb fesurau diogelu digonol. Mae preswylwyr wedi codi pryderon hefyd ynglŷn â'r effeithiau posibl ar gynefinoedd gwlyptir cyfagos, sy'n agos i'r safle. Felly, er mwyn sicrhau na fyddai datblygu'r safle yn niweidio asedau naturiol yn annerbyniol, mae angen gosod amod sy'n mynnu bod cynllun diogelu cynefin yn cael ei gyflwyno, yn seiliedig ar y geiriad safonol a amlinellir yng Nghylchlythyr 016/2014 'Defnyddio Amodau Cynllunio i Reoli Datblygu'.

32. Yn unol â chyngor yr Awdurdod Glo, rwyf wedi gosod amod sy'n mynnu bod ymchwiliad safle'n cael ei gwblhau cyn i'r gwaith ddechrau, a bod unrhyw waith unioni'n cael ei wneud. Mae amod o'r fath yn angenrheidiol er mwyn sicrhau diogelwch y cyhoedd.

Casgliad

33. Am y rhesymau a roddwyd uchod, ac ar ôl ystyried yr holl faterion eraill a godwyd, deuaf i'r casgliad y dylai'r apêl gael ei chaniatáu.

Paul Selby

AROLYGYDD

ATODLEN AMODAU

1) Mae'r caniatâd a roddir trwy hyn yn ymwneud â'r tir a ddiffinnir gan y cynllun lleoliad a gynhwysir yn lluniad rhif GENPL/006AREV5.

2) Bydd y datblygiad yn dechrau naill ai o fewn pum mlynedd o ddyddiad y caniatâd hwn neu o fewn dwy flynedd o ddyddiad cymeradwyo'r olaf o'r materion a gadwyd yn ôl i'w cymeradwyo, pa un bynnag sydd hwyrach.

3) Bydd unrhyw gais am gymeradwyo'r materion a gadwyd yn ôl yn cael ei gyflwyno i'r awdurdod cynllunio lleol o fewn tair blynedd o ddyddiad y caniatâd hwn.

4) Ni chaiff unrhyw ddatblygiad ddechrau hyd nes bod manylion cynllun ar gyfer gwaredu dŵr budr a dŵr wyneb wedi cael ei gyflwyno i'r awdurdod cynllunio lleol a'i gytuno ganddo'n ysgrifenedig. Bydd y cynllun yn cael ei weithredu yn unol â'r manylion cymeradwy cyn defnydd preswyl y datblygiad ac yn cael ei gadw am byth.

5) Ni chaiff unrhyw ddatblygiad ddechrau hyd nes bod manylion gweithredu, cynnal a chadw a rheoli cynllun draenio cynaliadwy i gyflawni'r egwyddorion 'dim niwed go iawn' a amlinellwyd yn yr Adroddiad Draenio a gyflwynwyd, sef 'Datblygiad Arfaethedig ym Mharc Gitto, Llwynhendy', dyddiedig Gorffennaf 2015, wedi cael eu cyflwyno i'r awdurdod cynllunio lleol a'u cymeradwyo ganddo'n ysgrifenedig. Bydd y cynllun yn cael ei weithredu, ei reoli a'i gynnal a'i gadw wedi hynny yn unol â'r manylion cymeradwy.

   Bydd y manylion hynny'n cynnwys:

   i) amserlen ar gyfer ei weithredu, a

   ii) chynllun rheoli a chynnal a chadw ar gyfer oes y datblygiad a fydd yn cynnwys y trefniadau ar gyfer mabwysiadu gan unrhyw gorff cyhoeddus neu ymgymerwr statudol, neu unrhyw drefniadau eraill i sicrhau bod y system ddraenio gynaliadwy yn gweithredu drwy gydol ei hoes.

6) Ni chaiff unrhyw ddatblygiad ddigwydd hyd nes bod cynllun diogelu cynefin wedi cael ei gyflwyno i'r awdurdod cynllunio lleol a'i gymeradwyo ganddo'n ysgrifenedig. Bydd y cynllun diogelu cynefin yn cynnwys:

   i) Cynllun sy'n dangos ardaloedd diogelu cynefin;

   ii) Manylion datblygu a dulliau adeiladu o fewn ardaloedd diogelu cynefin, a mesurau i'w cymryd i leihau effaith unrhyw waith gymaint â phosibl;

   iii) Manylion cyfnodau adeiladu.

   Yna, bydd y cynllun diogelu'n cael ei weithredu yn unol â'r amseriadau a gymeradwywyd gan yr awdurdod cynllunio lleol.

7) Ni chaiff unrhyw ddatblygiad ddigwydd hyd nes bod ymchwiliad safle ymwthiol wedi cael ei gynnal yn unol â methodoleg a gyflwynwyd yn gyntaf i'r awdurdod cynllunio lleol ac a gymeradwywyd ganddo'n ysgrifenedig. Bydd canlyniadau'r ymchwiliad safle ymwthiol yn cael eu cyflwyno i'r awdurdod cynllunio lleol cyn i unrhyw ddatblygiad ddechrau. Os canfyddir unrhyw broblemau yn ymwneud ag ansefydlogrwydd tir yn ystod yr ymchwiliad safle ymwthiol, bydd adroddiad sy'n nodi'r mesurau i'w cymryd i adfer y safle er mwyn iddo fod yn addas i'r datblygiad yn cael ei gyflwyno i'r awdurdod cynllunio lleol a'i gymeradwyo ganddo'n ysgrifenedig. Bydd mesurau adfer yn cael eu cynnal cyn defnydd buddiol cyntaf y datblygiad yn unol â'r manylion cymeradwy ac yn cael eu cadw ar hyd oes y datblygiad.

YN BRESENNOL

AR RAN YR APELYDD:

Jason Evans	Asiant yr Apelydd, JCR Planning
Alun Rees	Ymgynghorydd Priffyrdd yr Apelydd, Acstro

AR RAN YR AWDURDOD CYNLLUNIO LLEOL:

Paul Roberts	Swyddog Cynllunio
Kevin James	Swyddog Priffyrdd

UNIGOLION Â BUDDIANT:

Y Cynghorydd Deryk Cundy	Cynghorydd Sir a Chymuned
Y Cynghorydd Sharen Davies	Cynghorydd Sir
Michael Dellibovi	Preswyliwr cyfagos
J E Lanigan	Preswyliwr cyfagos

DOGFENNAU A GYFLWYNWYD YN Y GWRANDAWIAD

1. Ymateb gan yr Awdurdod Glo, dyddiedig 2 Mawrth 2017
2. Cais ysgrifenedig yr Apelydd am gostau
3. Ymateb ysgrifenedig y Cyngor i'r cais am gostau