J000571-HTN01c

Prosiect: **TIR AR PENTYWYN ROAD, LLANRHOS**

Teitl: - **DATBLYGIAD PRESWYL ARFAETHEDIG**
ADOLYGIAD RHAGARWEINIOL O FATERION PRIFFYRDD A CHLUDIANT

Dyddiad: - **CHWEFROR 2025**

1.0 CYFLWYNIAD, LLEOLIAD Y SAFLE AC AMODAU'R RHWYDWAITH PRIFFYRDD PRESENNOL

1.1 Mae Nodyn Technegol Priffyrdd wedi'i baratoi ar ran Anwyl Homes Ltd i ddarparu adolygiad rhagarweiniol o faterion priffyrdd a chludiant perthnasol ar gyfer cynigion newydd ar gyfer datblygiad preswyl newydd ar dir wrth Pentywyn Road, Llanrhos, Conwy. Dangosir lleoliad strategol safle'r cynnig yn **Ffigur HTN1** yr adroddiad hwn, ac mae cyd-destun lleol yr ardal sy'n uniongyrchol o amgylch y safle wedi'i gynnwys yn **Ffigur HTN2**. Mae adolygiad o'r cynlluniau hyn yn dangos bod y safle i'r de o ffin pentref Llanrhos, i'r gorllewin o Pentywyn Road. Caiff tir y cynnig ei ddefnyddio at ddibenion amaethyddol ar hyn o bryd.

Trefniadau Mynediad Presennol a Chysylltiadau Priffyrdd Lleol

1.2 Nid oes mynediad ffurfiol ar gael i gerbydau i dir safle'r cynnig ar hyn o bryd.

1.3 Fel y nodwyd uchod, mae'r safle yn ffinio â Pentywyn Road yn y dwyrain. Mae Pentywyn Road yn ffordd gerbydau unffrwd sydd â therfyn cyflymder o 30mya yn rhinwedd goleuadau stryd yng nghyffiniau'r safle. Mae'r rhan uniongyrchol o Pentywyn Road sydd o flaen safle'r cynnig yn cynrychioli ffordd gerbydau unffrwd lydan (tua 9.5m), gyda chroeslinellau canolog yn ymestyn o boced troi i'r dde ar ynys sydd ar gael i Crogfryn Lane o Pentywyn Road, yng nghornel ogledd-ddwyreiniol safle'r cynnig. Mae ffin y safle â Pentywyn Road yn cynnwys gwrych, ac yna troedffordd tua 1.5m o led y tu hwnt i hwnnw. Mae gwrych arall rhwng y droedffordd a ffordd gerbydau Pentywyn Road. Mae'r droedffordd yn darparu mynediad at safle bws sydd i'r de o ffordd fynediad breifat i Dŷ ac adeiladau Maenor Ty'n-y-Coed, lle mae'n terfynu, ac yn parhau tua'r gogledd i Landudno. Mae troedffordd 2 metr o led hefyd ar ochr ddwyreiniol Pentywyn Road yng nghyffiniau

safle’r cynnig, gan gysylltu â Deganwy yn y de, a therfynu yng Nghrogfryn Lane yn y gogledd.

1.4 Mae ffin ddeheuol safle'r cynnig yn cynrychioli Maenordy Ty'n-y-Coed a'r adeiladau cysylltiedig a'r ffordd fynediad breifat. Mae adeiladau Ty’n-y-Coed wedi cael eu defnyddio yn fwyaf diweddar fel pencadlys y cwmni daearwyddoniaeth CGG Robertson, gyda’r cwmni bellach yn defnyddio un o’r adeiladau yn unig a’r Tŷ Maenor yn wag ac ar werth.

1.5 I'r gorllewin o safle'r cynnig mae Parc Carafanau Maes Dolau (carafanau sefydlog a theithiol). Mae'r safle'n darparu 100 o garafanau sefydlog a chabanau (pob un yn cael ei ddefnyddio gan eu perchnogion yn unig a dim carafanau i'w llogi) a 12 llain deithiol. Ceir mynediad i'r Maes Carafanau trwy fynedfa breifat sy'n cysylltu â Bryn Lupus Road sy'n rhedeg o'r dwyrain i'r gorllewin trwy Lanrhos.

1.6 I'r gogledd o safle'r cynnig mae cefn eiddo preswyl sy'n gysylltiedig â ffyrdd pencaead St Anne’s Gardens a Pharc Lôn Pedr, gyda mynediad i'r llwybrau hyn trwy Pentywyn Road a Bryn Lupus Road yn y drefn honno.

1.7 Mae Pentywyn Road yn rhedeg mewn llinell gyffredinol o’r gogledd i’r de, gan ddarparu mynediad i'r A470 The Royal Welsh Way trwy Crogfryn Lane a grybwyllwyd uchod. Mae Crogfryn Lane a St Anne’s Gardens yn ffurfio croesffordd gam â Conway Road (tua 12 metr ar wahân rhwng Crogfryn Lane a St Anne’s Gardens o linell ganol i linell ganol), gyda phoced troi i'r dde ar ynys a reolir gan flaenoriaeth ar gael i'r ddwy. Mae Pentywyn Road yn troi’n Conway Road i’r gogledd o’r gyffordd gam hon. Tua 80 metr i’r gogledd o’r gyffordd gam hon, mae Conway Road yn ffurfio cyffordd cylchfan fach â Bryn Lupus Road. Mae Conway Road yn parhau tua’r gogledd i gyfeiriad Llandudno tra bo Bryn Lupus Road yn rhedeg i’r gorllewin tuag at Ddeganwy. I’r de o safle’r cynnig mae Pentywyn Road yn rhedeg i Gyffordd Llandudno.

Adolygiad o Gofnodion Damweiniau Hanesyddol

1.8 Mae arfarniad rhagarweiniol o ddiogelwch gweithredol y rhwydwaith priffyrdd lleol uniongyrchol i safle’r cynnig wedi’i gynnal trwy adolygiad o ddata Damweiniau Anafiadau Personol hanesyddol a gafwyd oddi ar gronfa ddata crashmap.co.uk - ar gyfer y cyfnod chwilio pum mlynedd diweddaraf sydd ar gael, sef 2018 i 2022 (gan gynnwys y blynyddoedd hynny).

Mae cronfa ddata crashmap.co.uk yn cynnwys yr holl ddamweiniau a digwyddiadau a gofnodwyd gan yr heddlu a'r gwasanaethau brys ac felly'n cynrychioli data 'safon y diwydiant' a ddefnyddir ar gyfer cyfrifo cyfraddau damweiniau ac i asesu diogelwch priffyrdd. Mae manylion cyfnod chwilio o bum mlynedd yn unol â chanllawiau ymarfer da a argymhellir, ac mae'r ardal chwilio a nodir yn cynnwys rhannau uniongyrchol o Pentywyn Road, gan gynnwys ei chyffyrdd â Bryn Lupus Road a Crogfryn Lane i'r gogledd a mynediad i Dy'n y Coed i'r de.

1.9 Wrth adolygu'r wybodaeth hon (gweler **Ffigur HTN3** i'r nodyn hwn) nodir nad oes unrhyw ddamweiniau anafiadau wedi'u cofnodi ar gyfer y ffordd gyfan o flaen Pentywyn Road, nac unrhyw un o'r cyffyrdd lleol uniongyrchol.

1.10 Yn seiliedig ar yr adolygiad rhagarweiniol hwn o ddiogelwch ffyrdd, ni ystyrir bod unrhyw faterion diogelwch ffyrdd amlwg a sylweddol yn bodoli a fyddai'n codi cwestiwn ynghylch yr egwyddor o ffurfio cysylltiad ffordd fynediad ochr newydd i / o Pentywyn Road i wasanaethu datblygiad preswyl newydd.

2.0 CYD-DESTUN POLISI CYNLLUNIO

2.1 Mae polisi perthnasol sy'n ymwneud â phriffyrdd a chludiant sy'n gysylltiedig â lleoli ac ystyried datblygiadau newydd wedi'u nodi mewn nifer o ddogfennau cenedlaethol a lleol, gyda chanllawiau allweddol wedi'u hamlygu isod.

Polisi Cynllunio Cenedlaethol: Cymru'r Dyfodol – Y Cynllun Cenedlaethol 2040

2.2 Mae Cymru'r Dyfodol yn cynrychioli'r cynllun datblygu cenedlaethol ar gyfer Cymru tan 2040, a chafodd ei fabwysiadu ym mis Chwefror 2021. Gan gyfeirio at faterion cludiant, mae'r ddogfen hon yn ceisio sicrhau "Cymru lle mae pobl yn byw mewn mannau lle mae modd teithio'n gynaliadwy', gan nodi y dylid "ymgorffori cludiant cynaliadwy mewn datblygiad i alluogi mynediad hawdd a chyfleus o un lle i'r llall".

2.3 Mae'r ddogfen hon yn cyfeirio at Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 fel dylanwad i integreiddio teithio llesol â datblygiad newydd. Yn y pen draw bydd angen cyfeirio at ganllawiau Teithio Llesol Cymru wrth ddylunio mynedfa'r safle a bydd angen iddi ymgorffori troedffyrdd addas a phalmant isel / palmant botymog. Bydd natur dyluniad y fynedfa derfynol i'r safle yn cael ei ddatblygu a'i gytuno gyda'r awdurdod priffyrdd lleol fel rhan o drafodaethau i archwilio cwmpas y cais cynllunio.

Polisi Cynllunio Cenedlaethol: Polisi Cynllunio Cymru (PCC)

2.4 Mae PCC12 (diweddarwyd ym mis Chwefror 2024) yn gosod allan polisïau cynllunio defnydd tir Llywodraeth Cymru,

a chaiff ei gefnogi gan gyfres o Nodiadau Cyngor Technegol.

2.5 Caiff cludiant ei ystyried yn fanwl ym Mhennod 4.1 PCC. Mae'r ddogfen yn nodi mai nod y system gynllunio yw "galluogi pobl i gael mynediad at swyddi a gwasanaethau drwy siwrneiau byrrach, mwy effeithlon a chynaliadwy, drwy gerdded, beicio a defnyddio cludiant cyhoeddus", gan nodi y gall dylanwadu ar leoliad, graddfa, cymysgedd a dyluniad datblygiadau newydd "wella dewis o ran cludiant a sicrhau hygyrchedd mewn ffordd sy'n cefnogi datblygu cynaliadwy, yn cynyddu gweithgarwch corfforol, yn gwella iechyd ac yn helpu i fynd i'r afael ag achosion newid hinsawdd a llygredd yn yr awyr". Mae PCC12 hefyd yn amlygu'r angen i dargedu isadeiledd cludiant newydd i adlewyrchu'r hierarchaeth cludiant cynaliadwy, trwy gyflawni'r flaenoriaeth i ateb

y galw am deithio trwy gerdded, beicio a defnyddio cludiant cyhoeddus, cyn defnyddio cerbydau modur.

2.6 Mae'r ddogfen yn nodi y gall y system gynllunio gynorthwyo â gwella dewisiadau cludiant a chyflawni'r nodau uchod yn y ffyrdd canlynol:

- *Dewisiadau Teithio Cynaliadwy* – Mae'n rhaid i gynigion datblygu geisio gwella hygyrchedd trwy gerdded, beicio a chludiant cyhoeddus, trwy roi blaenoriaeth i isadeiledd priodol ar y safle a, lle bo hynny'n angenrheidiol, lliniaru effeithiau cludiant trwy ddarparu mesurau oddi ar y safle, megis datblygu llwybrau teithio llesol, isadeiledd sy'n rhoi blaenoriaeth i fysiau a chymorth ariannol i wasanaethau cludiant cyhoeddus. Yn bwysig, dylai isadeiledd a gwasanaethau cludiant cynaliadwy gael eu blaenoriaethu a'u rhoi mewn lle o'r cychwyn cyntaf, cyn i bobl symud i mewn a chyn i batrymau teithio ymsefydlu. Mae'n rhaid i'r hierarchaeth cludiant cynaliadwy fod yn egwyddor allweddol wrth baratoi cynlluniau datblygu, gan gynnwys dyraniadau safleoedd, ac wrth ystyried a phenderfynu ar geisiadau cynllunio.

- *Strydoedd Llesol a Chymdeithasol* – Dylai datblygiad newydd wella ansawdd lle a chreu strydoedd diogel, cymdeithasol a deniadol lle mae pobl yn dymuno cerdded, beicio a mwynhau a lle gall plant chwarae. Mae'n rhaid i ddyluniad a gosodiad strydoedd roi blaenoriaeth uchel i'w rôl fel mannau cyhoeddus a diwallu anghenion cerddwyr, beicwyr a defnyddwyr cludiant cyhoeddus, gan adlewyrchu egwyddorion yr hierarchaeth cludiant cynaliadwy.

- *Teithio Llesol* - Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn sicrhau mai cerdded a beicio yw'r dewis sy'n cael ei ffafrio ar gyfer teithiau byrrach, yn enwedig teithiau bob dydd, fel yn ôl ac ymlaen o'r gweithle neu sefydliad addysg, neu er mwyn defnyddio gwasanaethau neu gyfleusterau iechyd, hamdden ac ati. Gall datblygu rhwydweithiau teithio llesol lleol helpu i liniaru effaith datblygiad newydd, trwy ddarparu dull teithio amgen yn lle teithio mewn ceir preifat, yn enwedig ar gyfer siwrneiau byrrach. Mae'n rhaid i ddarpariaeth ar gyfer teithio llesol fod yn gydran hanfodol o gynlluniau datblygu.

- *Cludiant cyhoeddus* - Mae'n rhaid i awdurdodau cynllunio gyfeirio datblygiadau at leoliadau sy'n hygyrch ar gludiant cyhoeddus. Dylent sicrhau bod safleoedd datblygu sy'n cael eu gwasanaethu'n dda gan gludiant cyhoeddus yn cael eu defnyddio at ddibenion sy'n ddwys o ran teithio, fel tai, swyddi, siopa, hamdden a gwasanaethau, gan ailddyrannu eu defnydd os oes angen.

- *Rheoli Traffig* - Mae'n rhaid i awdurdodau cynllunio geisio lleihau lefel a chyflymder traffig mewn datblygiadau newydd, gan gynnwys sicrhau bod strydoedd wedi'u dylunio i fod â therfyn cyflymder o 20mya neu lai. Mae hyn yn cynnwys creu rhwydweithiau ffyrdd cysylltiedig ac athraidd, gydag athreiddedd wedi'i hidlo i flaenoriaethu cerdded a beicio, a rhoi ystyriaeth ofalus i faterion fel gosodiad a dimensiynau strydoedd,

- *Rheoli'r Galw a Pharcio Ceir* – Mae darpariaeth parcio ceir yn ddylanwad mawr ar sut mae pobl yn dewis teithio a'r patrwm datblygu. Dylid creu darpariaeth parcio

wedi'i arwain gan ddyluniad, sy'n sicrhau bod lleoedd parcio priodol yn cael eu hintegreiddio mewn ffordd na fydd yn dominyddu'r datblygiad. Dylai darpariaeth parcio gael ei llywio gan y cyd-destun lleol, gan gynnwys hygyrchedd cludiant cyhoeddus

2.7 Mae PCC12 hefyd yn nodi bod Asesiadau Cludiant (AC) yn fecanwaith pwysig ar gyfer nodi maint yr effeithiau y disgwylir i ddatblygiad arfaethedig eu cael. Maent yn cynorthwyo i ragweld effeithiau datblygiad fel y gellir eu deall a darparu ar eu cyfer yn briodol.

Nodyn Cyngor Technegol 18: TAN 18: Cludiant

Mae Nodyn Cyngor Technegol (TAN) 18 (TAN) 18) yn ategu PCC12 sy'n rhoi manylion canllawiau ar weithredu'r amcanion cludiant sydd wedi'u cynnwys yn PCC.

2.9 Mae TAN18 yn nodi trothwyon datblygu lle ystyrir bod angen asesiad cludiant ffurfiol, gan nodi trothwy o fwy na 100 o anheddau ar gyfer cynlluniau datblygu preswyl. Mae TAN18 hefyd yn darparu canllawiau pellach ynghylch natur a graddfa'r dadansoddiad technegol y dylid ei gynnal i gefnogi safonau datblygu a dylunio ar gyfer y pwyntiau mynediad newydd i gerbydau.

2.10 Felly, gellir disgwyl y byddai unrhyw gais cynllunio ar gyfer datblygiad preswyl newydd ar safle'r cynnig yn cael ei gefnogi gan Asesiad Cludiant manwl ac yn cael ei ategu gan Gynllun Teithio a Datganiad Gweithredu Cludiant.

Cynllun Datblygu Lleol Conwy (2009-2022)

2.11 Mae CDLl presennol Conwy hefyd yn cynnwys nifer o bolisïau sy'n ymwneud â chludiant sy'n berthnasol i ystyried datblygiadau preswyl newydd. Y polisïau hyn yw:

- *Polisi STR1 – Cludiant Cynaliadwy, Datblygu a Hygyrchedd:* Bydd datblygiadau'n cael eu lleoli fel bod angen teithio cyn lleied ag sy'n bosibl. Dylai mynediad cyfleus ar hyd llwybrau, isadeiledd beicio a chludiant cyhoeddus fodoli eisoes neu gael ei ddarparu lle bo hynny'n briodol, gan annog pobl i ddefnyddio'r mathau hyn o gludiant ar gyfer teithiau lleol, a lleihau'r angen i deithio mewn car preifat

a gwella hygyrchedd gwasanaethau i rai nad oes ganddynt fynediad rhwydd at gludiant.

- Polisi STR/2 - *Safonau Parcio*: Dylai darpariaeth parcio ceir fod yn unol â safonau gofynnol y Cyngor, er mwyn lleihau'r ddibyniaeth ar gar ac i hyrwyddo dulliau teithio cynaliadwy. Mewn lleoliadau gyda lefelau hygyrchedd da i gyfleusterau a gwasanaethau, gyda chludiant cyhoeddus o safon uchel, bydd y Cyngor yn ceisio lleihau'r nifer o leoliadau parcio ceir sydd ar gael, yn unol â Safonau Parcio Conwy. Dylid darparu storfa beiciau diogel yn unol â safonau'r Cyngor.

  Mae safonau parcio'r Cyngor yn mynd ymlaen i nodi, mewn lleoliadau lle cynigir lleihau'r cyflenwad parcio, y dylid cefnogi datblygiad gan drefniadau Cynllun Teithio ffurfiol.

- *Polisi STR/3 - Lliniaru Effeithiau Teithio:* Bydd angen datblygiadau newydd i liniaru effeithiau annymunol teithio megis sŵn, llygredd, effaith ar amwynderau ac iechyd ac effeithiau amgylcheddol eraill. Lle mae'n debygol y bydd gan ddatblygiad arfaethedig oblygiadau sylweddol o ran cludiant, cymdeithasol neu amgylcheddol, bydd y Cyngor yn ei gwneud yn ofynnol i ddatblygwyr gyflwyno asesiad Cludiant a Chynllun Teithio gyda'r cais cynllunio. Lle dangosir bod gan y datblygiad arfaethedig oblygiadau sylweddol o ran cludiant ar ardal ehangach, bydd angen cyfraniadau ariannol tuag at welliannau i'r isadeiledd cludiant, yn enwedig i gefnogi cludiant cyhoeddus, beicio a cherdded.

- *Polisi STR/4 - Teithio Heb Fodur:* Bydd y Cyngor yn cefnogi lefelau cynyddol o deithio heb foduron, gan gynnwys defnyddio beiciau a cherdded, drwy sicrhau bod datblygiadau sy'n creu teithio wedi'u lleoli a'u cynllunio i hwyluso ac annog teithiau pellter byr rhwng cartref, gwaith, ysgol a cholegau a chyrchfannau addas eraill.

2.12 Gan hynny mae'n amlwg bod polisi cyfoes y Cyngor yn ceisio annog lleoli datblygiadau preswyl newydd mewn safleoedd sy'n caniatáu mynediad at ystod o gyfleusterau lleol bob dydd trwy ddulliau teithio eraill i osgoi defnyddio ceir preifat a dylid eu cynllunio i wneud y mwyaf o siwrneiau trwy gerdded, beicio a chludiant cyhoeddus.

3.0 ADOLYGIAD O ARCHWILIAD HYGYRCHEDD Y SAFLE

3.1 Fel y nodir uchod, mae polisi cynllunio cenedlaethol a lleol yn nodi'n glir y dylid cyflawni datblygiadau newydd i fodloni amcanion cynaliadwyedd allweddol sy'n gysylltiedig â chynllunio a chludiant, sef:

- Lleihau'r angen i deithio, yn enwedig mewn ceir preifat;
- Sicrhau hygyrchedd i ystod o opsiynau teithio cynaliadwy.

3.2 Ceir crynodeb o natur cysylltiadau cludiant cynaliadwy lleol sydd ar gael yn nalgylch uniongyrchol safle'r cynnig yn y paragraffau isod.

Mynediad i Gludiant Cyhoeddus: Cysylltiadau Bws

3.3 Mae'r safleoedd bysiau agosaf wedi'u lleoli yn Pentywyn Road yn union i'r de o fynediad Tyn-y-Coed, o fewn 100m i ganol ffrynt y safle ar y llwybr, felly maent yn gorwedd o fewn 'pellter cerdded mwyaf dewisol' CIHT i safle cludiant cyhoeddus lleol o ddatblygiad preswyl newydd. Mae'r safle tua'r gogledd yn cynnwys cysgodfan bysiau gyda phlât gwybodaeth am amserlenni, ac mae'r safle tua'r de ar ffurf polyn baner syml (sydd hefyd yn cynnwys plât gwybodaeth am amserlenni). Mae'r safleoedd hyn yn cael eu gwasanaethu gan wasanaethau 5, 14 a 25.

3.4 Mae cynllun o'r cysylltiadau llwybrau bysiau sydd ar gael sy'n gwasanaethu'r safleoedd bysiau lleol hyn wedi'i ddangos yn **Ffigur HTN4** i'r adroddiad hwn, gyda manylion amlder y gwasanaeth wedi'u crynhoi yn **Nhabl HTN3.1** isod.

Tabl HTN3.1: Cysylltiadau Bws Ar Gael o Safleoedd Bysiau Lleol

Gwasanaeth	Llwybr	Amlder
5	Llandudno i Gaernarfon trwy Gonwy, Penmaenmawr, Llanfairfechan a Llandygai	Llun - Sad: 2 fws yr awr yn ystod y dydd ac 1 bws yr awr ar y Sul a gyda'r nos
14	Llysfaen i Gonwy	Llun - Sad 1 bws bob 2 awr yn ystod y dydd
25	Eglwysbach i Landudno	Llun - Sad 1 bws bob 2 awr yn ystod y dydd

Amledd un cyfeiriad a ddyfynnir, ar gael ar yr un amledd i'r cyfeiriad arall

3.5 Mae adolygiad o'r wybodaeth uchod yn dangos y byddai safle'r cynnig yn cael ei wasanaethu gan gludiant cyhoeddus rheolaidd (2-3 bws yr awr yn ystod y dydd o ddydd Llun i ddydd Sadwrn),

gan ddarparu cysylltiadau i gyrchfannau lleol allweddol fel canol tref Llandudno, Conwy a Chaernarfon.

Mynediad i Gludiant Cyhoeddus: Cysylltiadau Rheilffyrdd

3.6 Mae cysylltiadau rheilffyrdd lleol ar gael yng ngorsaf drenau Deganwy (tua 2km ar droed i'r de-orllewin o safle'r cynnig). Gwasanaethir yr orsaf hon gan chwe thrên y dydd ar Lein Dyffryn Conwy gan alw mewn gorsafoedd gan gynnwys Llanrwst, Betws-y-Coed a Blaenau Ffestiniog. Hefyd mae gwasanaeth bws wennol ar gael rhwng Llandudno, Deganwy a Chyffordd Llandudno. Mae Cyffordd Llandudno yn gyfnewidfa, sy'n darparu cysylltiadau â Bangor a Chaergybi, yn ogystal â Birmingham New Street, Llundain a De Cymru.

Hygyrchedd i Gyfleusterau Lleol (Cerdded a Beicio)

3.7 Yn ogystal â'r cysylltiadau cludiant cyhoeddus lleol a nodwyd uchod, mae safle'r cynnig hefyd yn darparu'r cyfle i gael mynediad ymarferol ar droed / beicio i ystod dda o siopau / gwasanaethau / cyrchfannau lleol bob dydd. Mae canllawiau cynllunio cenedlaethol yn nodi mai cerdded yw'r dull teithio pwysicaf ar raddfa leol, gan gynnig y potensial mwyaf i ddisodli teithiau ceir pellter byr llai na 2km. Mae canllawiau a gynhyrchwyd gan CIHT hefyd yn nodi bod 800m yn cynrychioli pellter cerdded 'derbyniol' i gyfleusterau cymunedol a siopau, gyda 1.2km yn cynrychioli 'uchafswm a ffefrir'. Mae 2km wedi'i nodi fel pellter cerdded addas ar gyfer teithiau cymudo rheolaidd a siwrneiau i'r ysgol / o'r ysgol.

3.8 **Ffigur HTN5(a&b)** i’r adroddiad hwn yn dangos dalgylchoedd cerdded lleol ymarferol o'r safle ac yn dangos bod amrywiaeth o gyrchfannau 'bob dydd' o fewn pellter cerdded cyfleus o 2km, gan gynnwys:

- Ysgolion Cynradd
- Siop leol ar gyrion Deganwy, ac archfarchnad fwyd a siopau parc manwerthu

3.9 Gellir cyrraedd y rhan fwyaf o'r cyfleusterau lleol allweddol a nodwyd trwy lwybrau cerdded gan ddefnyddio naill ai Pentywyn Road, sy'n darparu troedffordd i o leiaf un ochr rhwng safle'r cynnig a Llandudno a chyffordd Llandudno. Mae croesfannau palmant isel

ar gael ar y rhan fwyaf o gysylltiadau ffyrdd ochr ar hyd coridor Pentywyn Road, ond nid oes palmant botymog yn y rhan fwyaf o leoliadau. Nid oes croesfan palmant isel / croesfan palmant botymog ar gael ar Pentywyn Road yng nghyffiniau uniongyrchol y safle i groesi cerddwyr i'r llwybr troed sy'n parhau tuag at Gyffordd Llandudno i'r de (hefyd yn mynd i'r safle bysiau tua'r de).

3.10 Er mwyn gwella cysylltiadau i gerddwyr ar safle'r cynnig, argymhellir cynyddu'r llwybr troed i Pentywyn Road o flaen y safle i o leiaf 2m o led gyda phalmant isel a chroesfan fotymog yn cael eu darparu ar ochr ddwyreiniol y llwybr, a phalmantau botymog wrth gyffordd ffordd fynediad Ty'n-y-Coed i wella mynediad i'r safle bysiau tua'r gogledd (gweler hefyd adran 4 i'r nodyn hwn). Mae **Ffigur HTN7** i'r nodyn hwn hefyd yn dangos cysylltiadau llwybr troed lleol, gan dynnu sylw at y ffaith bod mynediad Parc Carafanau Maes Dolau yn cynrychioli Hawliau Tramwy Cyhoeddus, gyda hyn yn parhau tuag at Gyffordd Llandudno i'r de. Felly, dylid ystyried mynediad ychwanegol i gerddwyr rhwng safle'r cynnig a'r Hawliau Tramwy Cyhoeddus hyn fel rhan o ddatblygiad cynllun meistr y safle.

3.11 Mae Canllawiau Cynllunio Cenedlaethol yn nodi bod potensial i feicio gymryd lle teithiau byr mewn car – yn enwedig y teithiau hynny sy'n llai na 5km, neu'r rhai a allai ffurfio rhan o daith hirach gan ddefnyddio cludiant cyhoeddus. Mae lleoliad safle'r cynnig yn cynnig mynediad da i feicio i amrywiaeth o ardaloedd lleol gan gynnwys ardal adeiledig Llanrhos, Llandudno, Deganwy a Chyffordd Llandudno i gyd, yn ogystal â Bae Penrhyn a Chonwy (gweler **Ffigur HTN8** i'r adroddiad hwn).

Crynodeb o Hygyrchedd

3.12 Y casgliad cyffredinol yw bod y tir arfaethedig yn Pentywyn Road yn cynrychioli lleoliad addas ar gyfer datblygiad preswyl newydd wrth ei ystyried yn nhermau cynaliadwyedd cludiant, gan ei fod wedi'i leoli ar ymyl ardal breswyl aeddfed bresennol ac o fewn pellter cerdded ymarferol i wasanaethau cludiant cyhoeddus rheolaidd a rhai siopau / gwasanaethau a chyfleusterau lleol.

3.13 **Dylai nodweddion lleoliadol o'r fath ganiatáu i'r safle gyflawni amcanion cynllunio preswyl cynaliadwy sef hyrwyddo cyfleoedd i ddefnyddio dulliau teithio eraill i osgoi defnyddio ceir preifat, a thrwy hynny rheoli effaith gyffredinol traffig sy'n gysylltiedig â datblygiadau newydd.**

4.0 EGWYDDOR DATBLYGU NEWYDD A'R OPSIYNAU I GYFLWYNO TREFNIADAU MYNEDIAD SAFLE PRIODOL

4.1 Mae Anwyl Homes yn ceisio hyrwyddo tir safle'r cynnig ar gyfer datblygiad preswyl newydd. Gan ddibynnu ar faint y tir a ystyrir yn addas yn y pen draw i'w ddyrannu yn y dyfodol a'r dwysedd, gallai'r safle ddarparu tua 168 o gartrefi newydd (@35 Dw/Ha).

4.2 O ystyried mai Pentywyn Road yw'r unig briffordd o flaen safle'r cynnig, cynigir y byddai'r prif fynediad cerbydau i'r safle yn dod yn uniongyrchol o Pentywyn Road.

4.3 Gan fod Pentywyn Road, sydd yng nghyffiniau uniongyrchol blaen safle'r cynnig, yn cynrychioli ffordd gerbydau sengl lydan, gyda chroeslinellau o Crogfryn Lane, mae'n ymddangos yn rhesymegol darparu unrhyw fynediad newydd i wasanaethu'r parsel datblygu gyda threfniant troi i'r dde ar ffurf ynys. Mae adolygiad cychwynnol o luniau o'r awyr gan Google a mapiau Arolwg Ordnans yn awgrymu bod y ffordd yn ddigon llydan ar gyfer trefniant o'r fath trwy linellau gwyn, heb unrhyw newidiadau i'r palmentydd presennol, ac eithrio'r rheiny a fyddai'n gysylltiedig â chyflwyno'r fynedfa newydd ei hun. Fodd bynnag, mae'r adolygiad wedi awgrymu bod rhywfaint o anghywirdebau gyda mapio'r System Arolwg Ordnans, ac felly argymhellir cynnal arolwg topograffig i gynnwys blaen cyfan y safle, hyd at ac yn cynnwys cyffordd Pentywyn Road / St Anne's Garden i'r gogledd, a'r safle bws i'r de o gyffordd ffordd fynediad Pentywyn Road / Ty'n-y-Coed, gan gynnwys dwy ochr y ffordd gerbydau / troedffyrdd a marciau ffordd, er mwyn medru llunio trefniant cywir.

4.4 Yn y cyfamser, mae **Darlun J000571-SK101** i'r adroddiad hwn yn dangos opsiwn mynediad rhagarweiniol i wasanaethu mynediad preswyl yn y dyfodol ar y safle. Mae hyn yn cynnwys y nodweddion dylunio allweddol canlynol:

- ffordd gerbydau 5.5m ar gyfer yr ystâd;
- Radiysau troi i mewn / allan o 6.0m i'r chwith;
- Rhan newydd o droedffordd ar wahân ar hyd blaen y safle i Pentywyn Road, sy'n golygu cael gwared ar / gosod yn ôl y gwrychoedd ar y blaen, gan nodi bod Pentywyn Road wedi'i nodi fel llwybr cerdded/beicio posibl yn y dyfodol; gall y dyluniad ddarparu ar gyfer troedffordd / llwybr beicio 3m os oes angen;

- Troedffordd 2m ar wahân i ochr arall ffordd yr ystâd;
- Palmant botymog / palmant isel wrth gyffordd mynediad y safle, cyffordd mynediad Ty’n-y-Coed

  â Pentywyn Road, i hwyluso mynediad i’r safle bws sy’n mynd tua’r gogledd, ac ar Pentywyn Road i hwyluso mynediad i’r safle bws sy’n mynd tua’r de a throedffordd sy’n parhau i Gyffordd Llandudno. Argymhellir cael cofnodion mabwysiadu priffyrdd ar gyfer blaen y safle a chyffordd Ty’n-y-Coed â Pentywyn Road er mwyn canfod faint o welliant y gellir ei gyflawni yma, gan nodi lled gyfyngedig bresennol y droedffordd yn y lleoliad hwn.

4.5 Yn amodol ar gael gwared ar y gwrych dwbl ar y blaen, gellir cyflawni lleiniau gwelededd priodol ar gyfer mynediad i ffordd 30mya fel Pentywyn Road (h.y. 2.4m x 43m), fel y dangosir yn **Narlun J000571-SK101.**

4.6 Mae lleoliad arfaethedig y fynedfa yn darparu lefel briodol o wahanu oddi wrth gyffordd ffordd fynediad Ty’n-y-Coed (fel nad yw’r lleiniau o’r gyffordd hon yn ymyrryd â’r gyffordd newydd arfaethedig), sydd hefyd yn hwyluso yr hydoedd troi a meinhau priodol ar gyfer y boced troi i’r dde ar ffurf ynys newydd arfaethedig i wasanaethu’r datblygiad arfaethedig a chyffordd bresennol Crogfryn Lane.

4.7 Ystyrir bod gan un pwynt mynediad ynys a reolir yn ôl blaenoriaeth y potensial i gyflawni'r lefel ofynnol o berfformiad gweithredol i ddarparu ar gyfer datblygiad yn y dyfodol o hyd at 200 o anheddau ar safle'r cynnig. Yn y pen draw, byddai angen cadarnhau'r sefyllfa hon trwy brofion capasiti manwl gan ddefnyddio meddalwedd safonol y diwydiant a rhagolygon traffig priodol. Ond o ystyried bod coridor Pentywyn Road ar hyn o bryd yn cynnwys cysylltiadau mynediad ffordd ochr ar ffurf ynys ac yn gweithredu heb unrhyw bryderon hysbys ynghylch capasiti na diogelwch priffyrdd, nid oes rheswm i ddisgwyl na allai'r trefniadau mynediad a ddangosir weithredu'n effeithlon.

4.8 Dylid ystyried cysylltiad i gerddwyr â'r Hawl Tramwy Cyhoeddus presennol sy'n dilyn aliniad ffordd fynediad Maes Carafanau Maes Dolau hefyd, er mwyn gwella cysylltedd i gerddwyr tuag at Ddeganwy a Chyffordd Llandudno.

5.0 GALW A RAGWELIR YN NHRAFFIG Y DATBLYGIAD

5.1 Mae'r lefelau galw traffig a amcangyfrifir ar gyfer y dyfodol sy'n gysylltiedig â'r cynllun preswyl arfaethedig wedi'u cyfrifo yn seiliedig ar gyfraddau teithiau cadarn (fesul annedd) a dynnwyd o gronfa ddata TRICS, sef ffynhonnell a gydnabyddir yn genedlaethol sy'n darparu data am y galw hanesyddol mewn teithiau ac sy'n cynnwys data traffig a arsylwyd ar gyfer nifer fawr o safleoedd datblygu. Mae data wedi'i gyfrifo yn seiliedig ar safleoedd a ddewiswyd gyda ffactorau lleoliadol tebyg i safle Pentywyn Road, sef:

- Anheddau preifat mewn ardal faestrefol / ar ymyl y dref;
- Safleoedd datblygu bach; a
- Heb gynnwys safleoedd yn ne-ddwyrain Lloegr, Llundain Fwyaf na Gweriniaeth Iwerddon.

5.2 Dangosir cyfraddau teithiau cadarn o'r 85fed ganradd (fesul annedd) ar gyfer amseroedd 'oriau brig' traddodiadol AM a PM ar ddiwrnodau'r wythnos a chyfnod craidd 12 awr (07:00-19:00) yn ystod y dydd, fel y cytunwyd ab adran briffyrdd CBS Conwy ac a ddefnyddiwyd yn ddiweddar ar gyfer asesu datblygiad Ffordd Nant-Y-Gamar gerllaw, yn **Nhabl HTN5.1** isod.

	85fed Canradd TRICS (fesul annedd)		
	Cyrraedd	Gadael	Cyfanswm
Bore Oriau Brig (08:00-09:00)	0.171	0.399	0.570
P'nawn Oriau Brig (17:00-	0.388	0.232	0.619
12 awr (07:00-19:00)	2.560	2.598	5.158

Cyfradd Taith (fesul annedd)

5.3 Defnyddiwyd y cyfraddau teithiau hyn i gynhyrchu amcangyfrifon teithiau ar gyfer opsiynau maint datblygu posibl yn y dyfodol o 150 a 170 o anheddau ar safle'r cynnig (gweler **Tabl HTN5.2** isod).

Tabl HTN5.2 – Y Galw a Ragwelir yn Nhraffig Datblygiadau Preswyl (Cyfraddau Teithiau 85fed Canradd)

				Galw Taith (170 annedd)		
	Cyrraedd	Gadael	Cyfanswm	Cyrraedd	Gadael	Cyfanswm
Bore Oriau Brig (08:00-	26	60	86	29	68	97
P'nawn Oriau Brig (17:00-	58	35	93	66	39	105
12 awr (07:00-19:00)	384	390	774	435	442	877

5.4 Mae'r ymarfer uchod yn dangos y byddai'r galw am deithio yn ystod oriau brig yn parhau i fod yn 100 o symudiadau dwyffordd yn ystod oriau brig, gan nodi bod yr amcangyfrifon teithiau yn gadarn iawn. Mae amcangyfrifon o'r fath yn cyfateb i 1.7 o symudiadau cerbydau y funud dros y rhwydwaith priffyrdd ehangach.

5.5 Ni ddisgwylir y byddai lefelau traffig fel hyn yn arwain at newid sylweddol yn amodau gweithredol y rhwydwaith priffyrdd sylfaenol presennol ac y byddai trefniant y mynediad i'r safle a ddangosir yn gallu darparu ar gyfer y galw. Ni ragwelir ychwaith y byddai'r lefelau traffig uchod yn gofyn am unrhyw welliannau gweithredol sylweddol dros y rhwydwaith priffyrdd ehangach oddi ar y safle.

6.0 CRYNODEB A CHASGLIADAU

6.1 Mae'r Nodyn Technegol hwn wedi’i baratoi i ddarparu adolygiad rhagarweiniol o faterion priffyrdd a chludiant perthnasol ar gyfer cynigion newydd ar gyfer datblygiad preswyl newydd ar dir wrth Pentywyn Road, Llanrhos, Conwy.

6.2 Mae’r safle wedi’i leoli i’r gorllewin o Pentywyn Road, Llanrhos. Ystyrir bod hwn yn cynrychioli lleoliad addas ar gyfer datblygiad preswyl newydd o ran cynaliadwyedd cludiant, gan ei fod yn agos at ardal breswyl aeddfed sy'n bodoli eisoes ac o fewn pellter cerdded ymarferol i wasanaethau cludiant cyhoeddus rheolaidd a rhai gwasanaethau a chyfleusterau lleol. Dylai nodweddion lleoliadol o'r fath ganiatáu i'r safle gyflawni amcanion cynllunio preswyl cynaliadwy sef hyrwyddo cyfleoedd i ddefnyddio dulliau teithio eraill i osgoi defnyddio ceir preifat, a thrwy hynny rheoli effaith gyffredinol traffig sy'n gysylltiedig â datblygiadau newydd.

6.3 Cynigir y byddai prif fynediad cerbydau i'r safle yn dod yn uniongyrchol o Pentywyn Road, trwy drefniant troi i'r dde ar ffurf ynys, gan ddefnyddio ffordd gerbydau lydan bresennol Pentywyn Road. Mae Pentywyn Road yn darparu mynediad rhwng Llandudno yn y gogledd a Chyffordd Llandudno yn y de. Mae adolygiad o hanes damweiniau diweddar ar gyfer y rhannau uniongyrchol o Pentywyn Road i safle'r cynnig yn dangos cofnod diogelwch ffyrdd rhagorol, heb unrhyw achosion o ddamweiniau wedi'u cofnodi o fewn y pum mlynedd diwethaf, gan gynnwys mewn pwyntiau mynediad ffyrdd ochr cyfagos eraill.

6.4 Gellid darparu mynediad i gerbydau i ddatblygiad preswyl newydd ar safle'r cynnig trwy gynllun ynys â blaenoriaeth a reolir, wedi'i gynllunio i fodloni meini prawf mynediad preswyl modern. Ystyrir bod gan un strategaeth mynediad ar gyfer y safle y potensial i gyflawni'r lefel ofynnol o berfformiad gweithredol i ddarparu ar gyfer datblygiad o tua 168 o anheddau. Yn y pen draw, byddai angen cadarnhau'r sefyllfa hon trwy brofion capasiti manwl gan ddefnyddio meddalwedd safonol y diwydiant a rhagolygon traffig priodol. Ond o ystyried bod coridor Pentywyn Road ar hyn o bryd yn cynnwys cysylltiadau mynediad ffordd ochr ar ffurf ynys ac yn gweithredu heb unrhyw bryderon hysbys ynghylch capasiti na diogelwch priffyrdd, nid oes rheswm i ddisgwyl na allai'r trefniadau mynediad a ddangosir weithredu'n effeithlon.

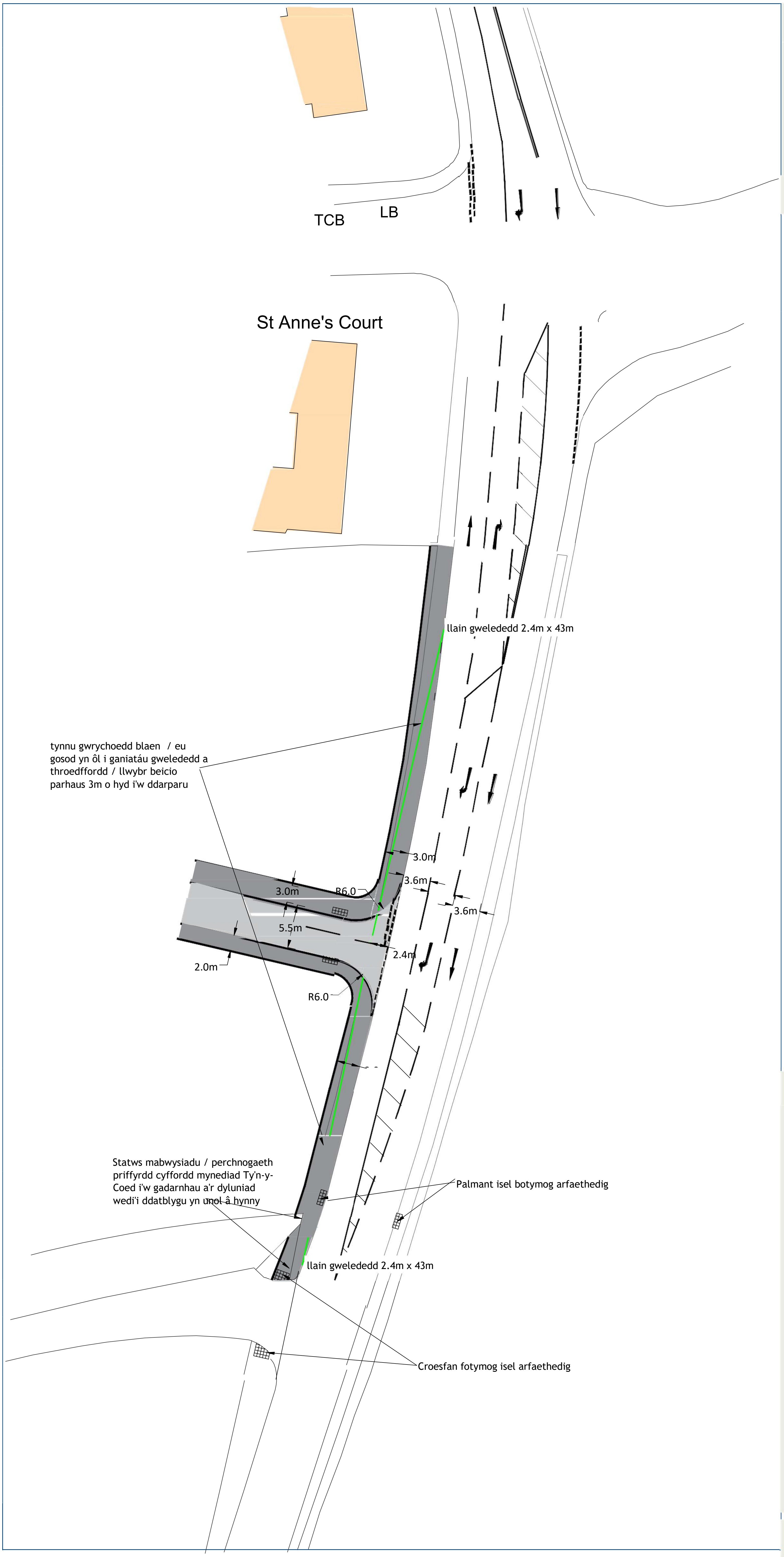
6.5 Yn wir, mae amcangyfrifon o lefelau traffig datblygu tebygol yn y dyfodol yn awgrymu na fyddai'r cynllun arfaethedig yn creu lefel sylweddol o alw teithio ychwanegol ar adegau brig. Rhagwelir y byddai'r galw mwyaf am deithiau dwyffordd (i mewn ac allan) yn ystod oriau brig tua 100 o gerbydau'r awr, neu lai na 2 daith ychwanegol bob munud. Ni ddisgwylir y byddai lefelau traffig fel hyn yn arwain at newid sylweddol yn amodau gweithredol y rhwydwaith priffyrdd sylfaenol presennol ac y byddai trefniant y mynediad i'r safle arfaethedig yn gallu darparu hyn yn hawdd. Ni ragwelir ychwaith y byddai'r lefelau traffig uchod yn gofyn am unrhyw welliannau gweithredol sylweddol dros y rhwydwaith priffyrdd ehangach oddi ar y safle.

6.6 Er mwyn darparu'r lefel briodol o weledledd o unrhyw fynediad newydd i'r safle yn Pentywyn Road, byddai angen tynnu / gosod y gwrych dwbl presennol yn ôl. Yn ogystal, mae'n debyg y byddai angen cynyddu'r droedffordd flaen i led barhaus o leiaf 2m. Dylid darparu croesfannau isel a phalmant botymog wrth fynedfa'r safle, ac argymhellir bod y cynllun hefyd yn darparu'r rhain wrth gyffordd ffordd fynediad Ty'n-y-Coed a Pentywyn Road ei hun i ddarparu mynediad priodol i gerddwyr i safleoedd bysiau lleol a chysylltiadau troedffyrdd ymlaen tuag at Gyffordd Llandudno. Argymhellir hefyd mynediad i gerddwyr i'r Hawl Tramwy Cyhoeddus sy'n dilyn aliniad Maes Carafanau Maes Dolau.

6.7 Yn y pen draw, y casgliad yw bod safle'r cynnig yn Pentywyn Road yn cynrychioli safle addas ar gyfer datblygiad preswyl posibl yn y dyfodol, gan ei fod wedi'i leoli'n gynaliadwy i helpu i leihau'r galw am deithiau ceir preifat a bod modd ei gyrraedd trwy drefniadau priffyrdd a fyddai'n bodloni safonau dylunio modern sy'n briodol ar gyfer lefelau traffig disgwyliedig yn y dyfodol ac i ddarparu gwell mynediad i gerddwyr.

FOCUS
TRANSPORT PLANNING

DARLUNIAU



Adolygiad:

A -

Cleient: Anwyl Homes Limited

Prosiect: Tir ar Pentywyn Road, Llanrhos

Teitl y llun: Opsiwn Mynediad Safle Trefniant Cyffredinol

J000571/SK101 -

Dyddiad: 12.12.2024

Graddfa: 1:500@A3

Darlun gan: KG

Gwiriwyd gan: KG

Statws: Gwybodaeth

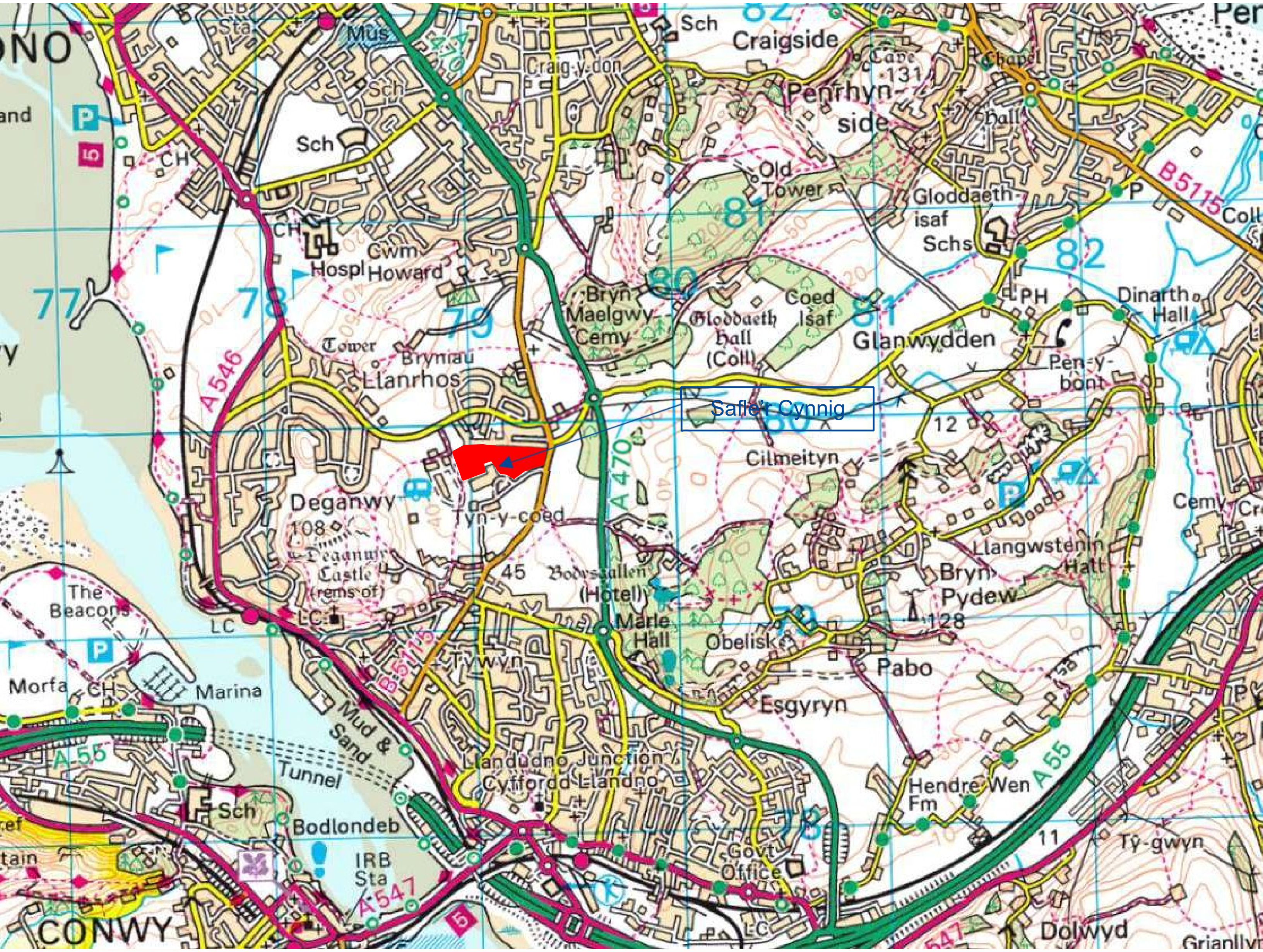
Mae hawlfraint y darlun hwn yn perthyn i Focus Transport Planning Ltd. ac ni ellir ei fenthyg, ei gopïo na'i atgynhyrchu mewn unrhyw ffordd, na'i ddefnyddio ar gyfer unrhyw gynnig, dyfynbris, tendr nac at ddibenion adeiladu heb ganiatâd ysgrifenedig y cwmni o flaen llaw.

PEIDIWCH Â GRADDIO'R LLUN - Dilynwch unrhyw ddimensiynau ffigurol.

Mae'r darlun hwn wedi'i baratoi at ddibenion dichonoldeb ac nid yw'n cynrychioli cynllun adeiladu. Pob agwedd ar y dyluniad i'w cadarnhau yn y cyfnod dylunio manwl priodol.

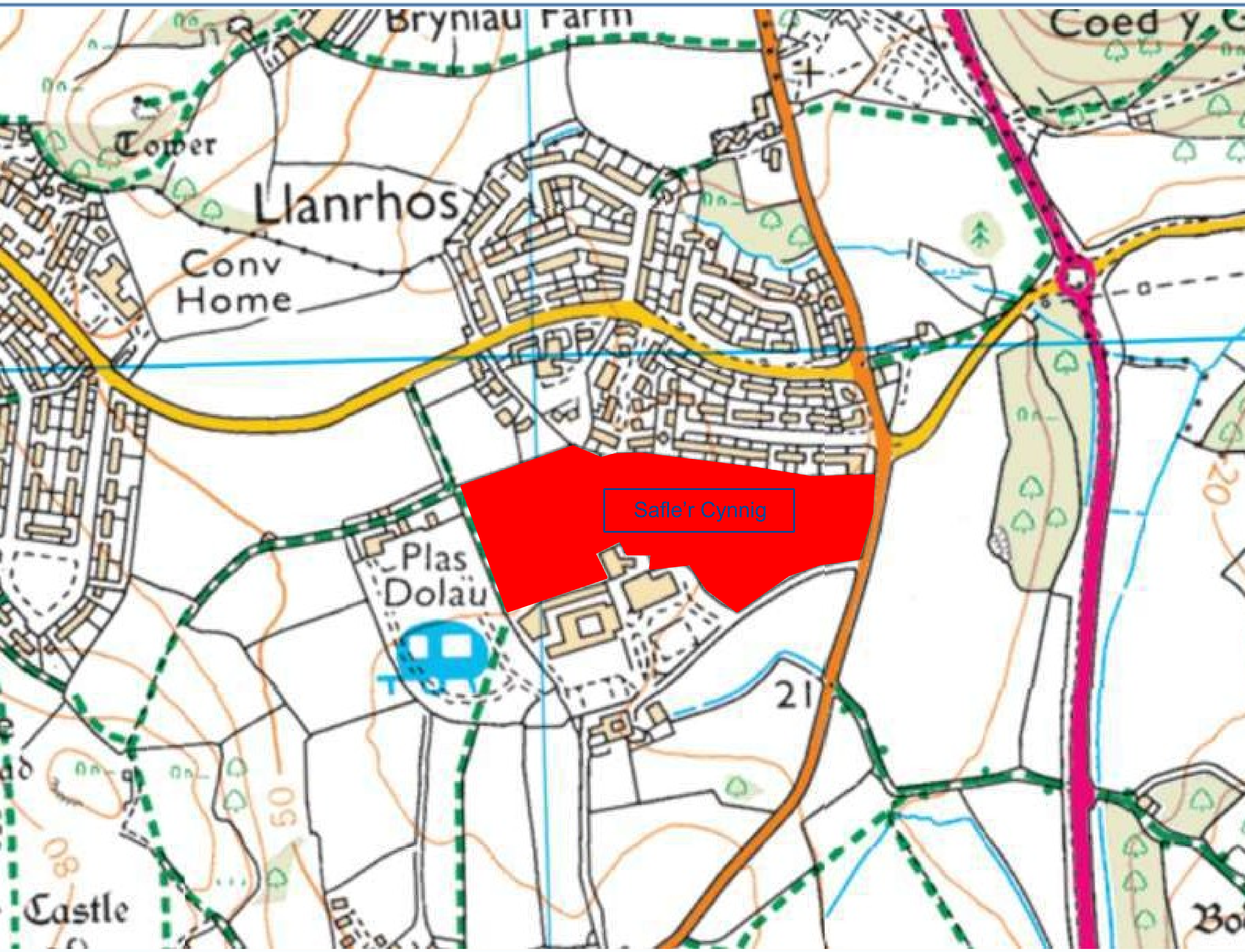
Pentland House
Village Way, Wilmslow
SK9 2GH
0161 826 4631
FOCU TRANSPORT PLANNING

FFIGURAU



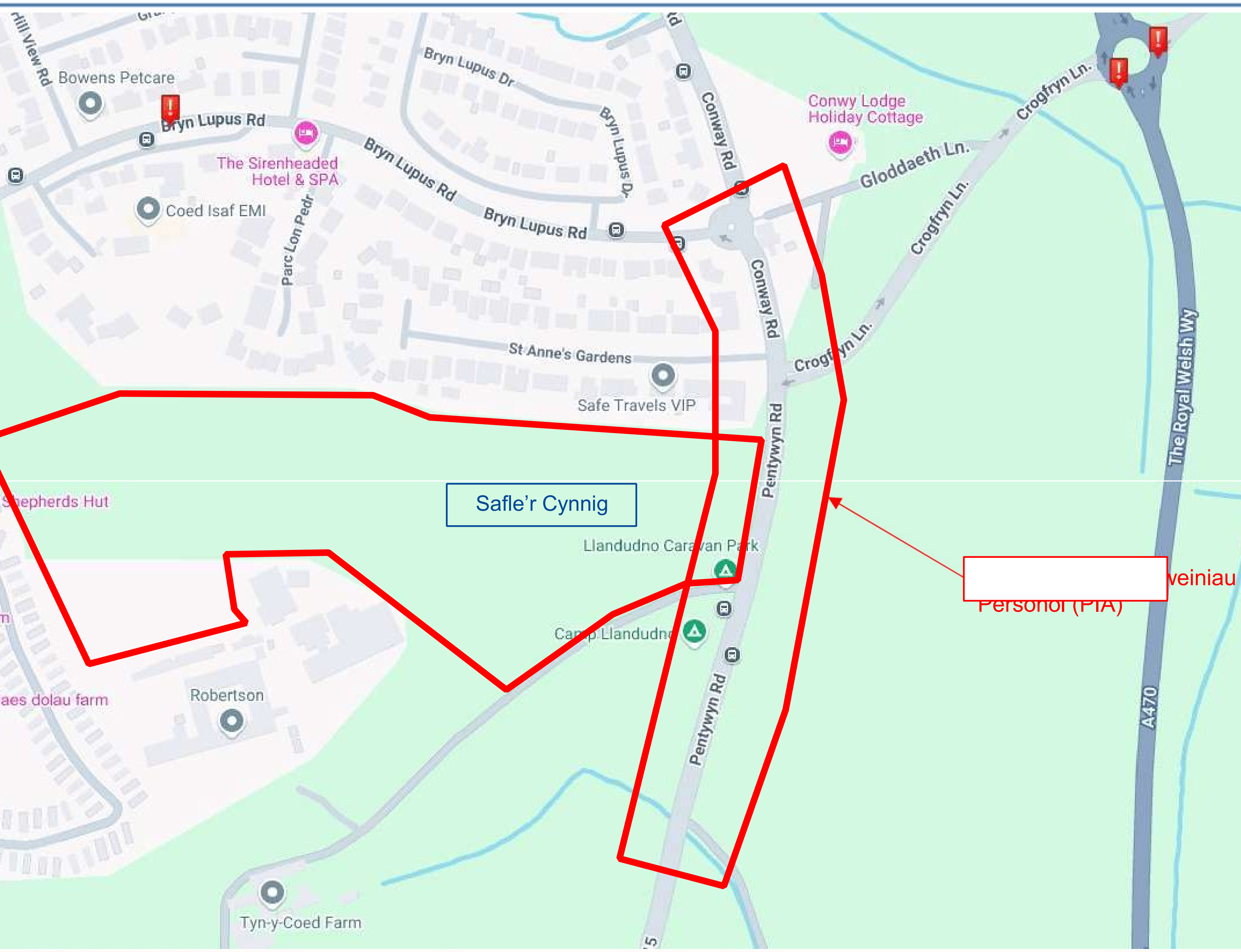
Ffigur HTN1 **Lleoliad y Safle: Y Cyd-destun ehang**

J000571 Tir ar Pentywyn Road, Llanrhos Rhag



Ffigur HTN2 **Lleoliad y Safle: Cyd-destun Lleol**

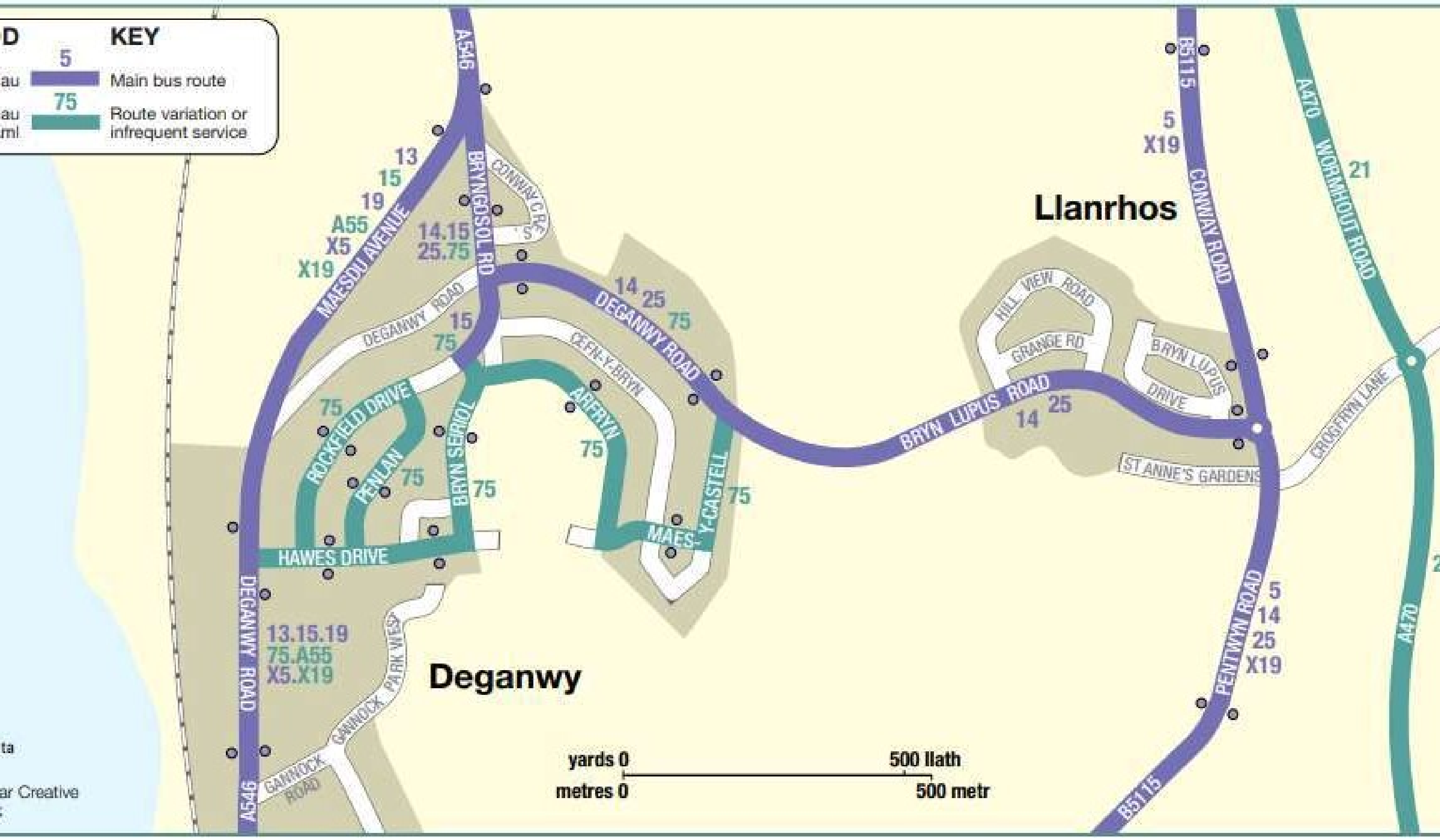
J000571 Tir ar Pentywyn Road, Llanrhos Rhag



Ffigur HTN3

Digwyddiadau Damweiniau Anafiada
Personol a Gofnodwyd 2018 - 2022

J000571 Tir ger Queen's Road, Llandudno Rhag



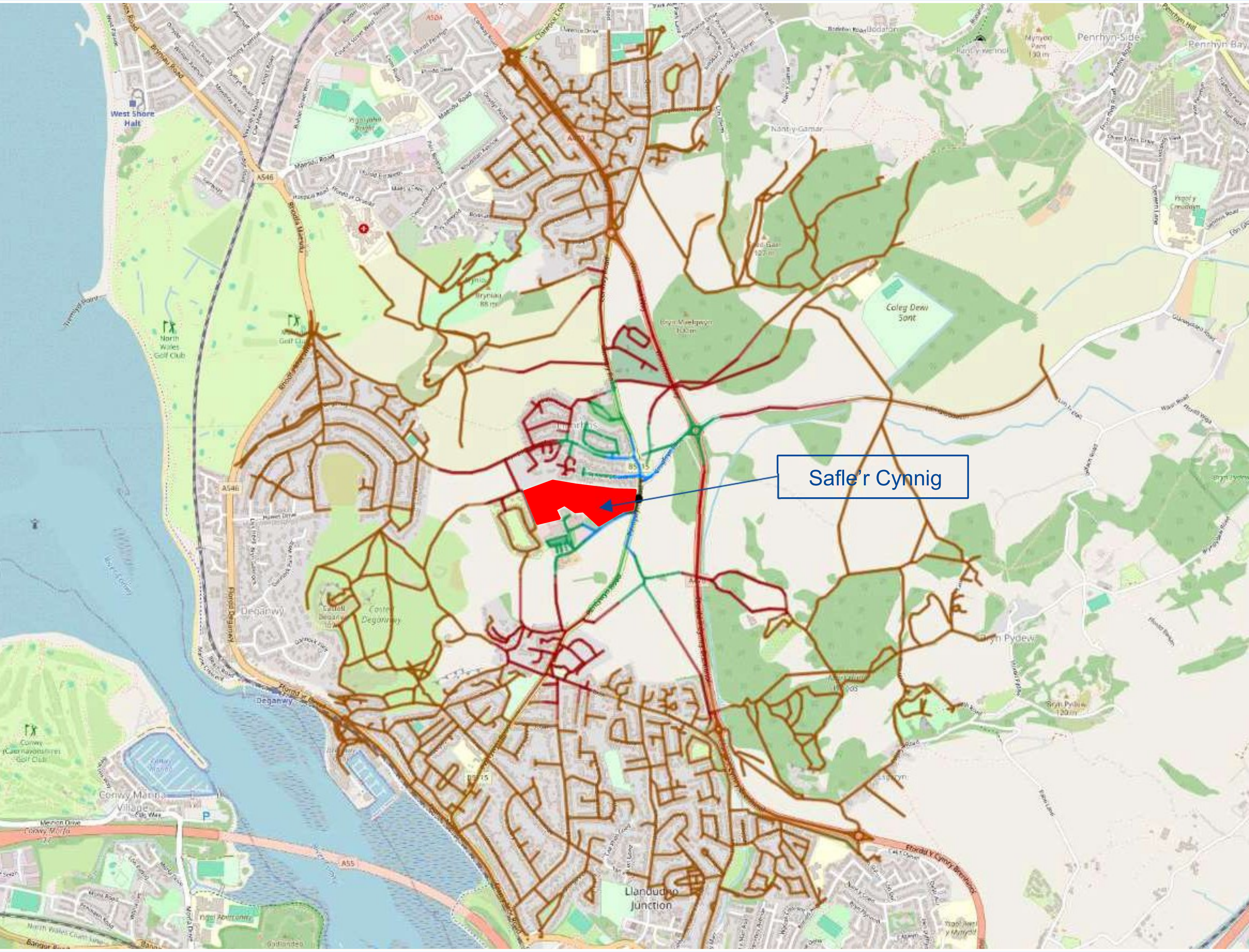
Ffigur HTN4

Cysylltiadau Cludiant Cyhoeddus Ll… ar Gael i Safle'r Cais

J000571

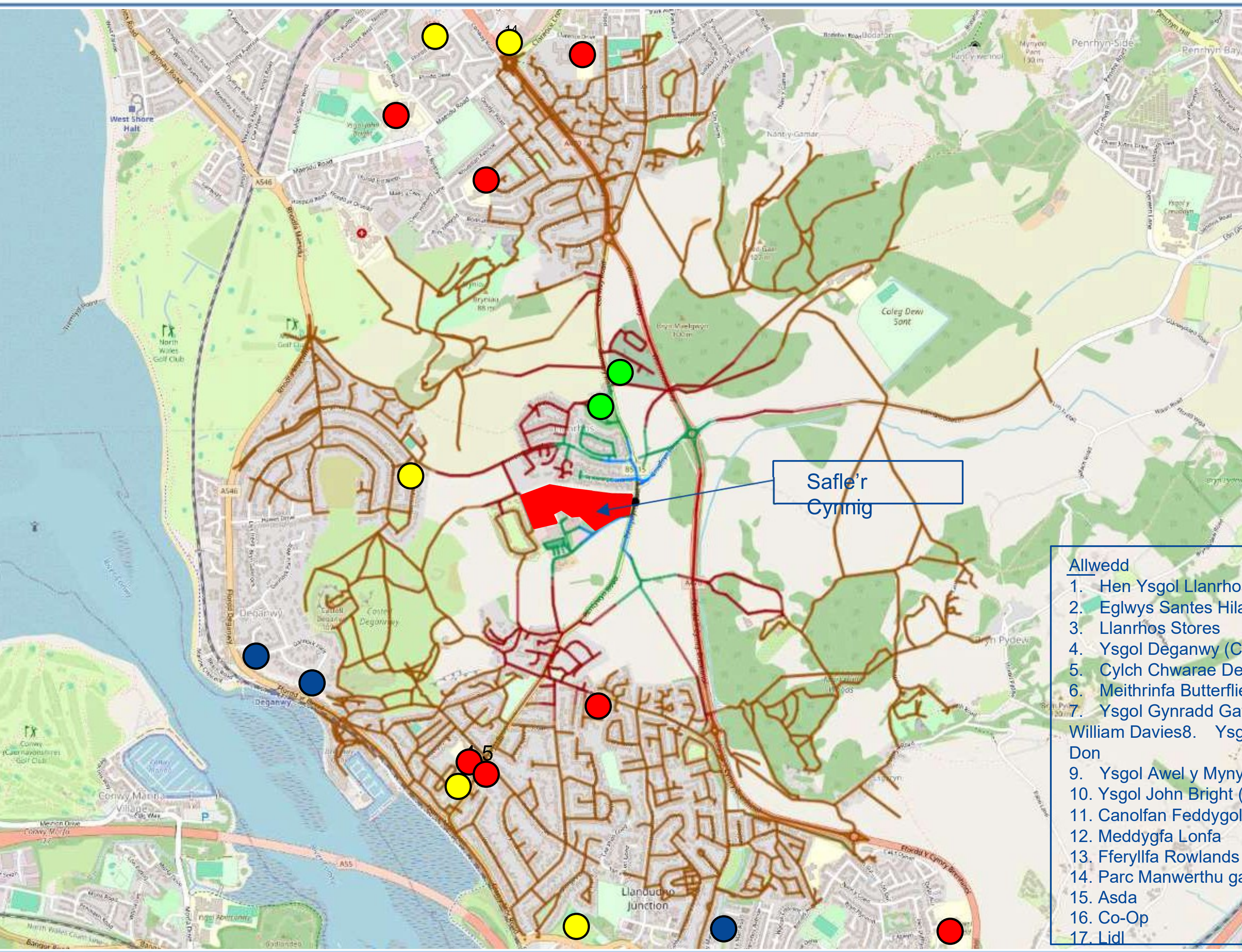
Tir ar Pentywyn Road, Llanrhos

Rhag…



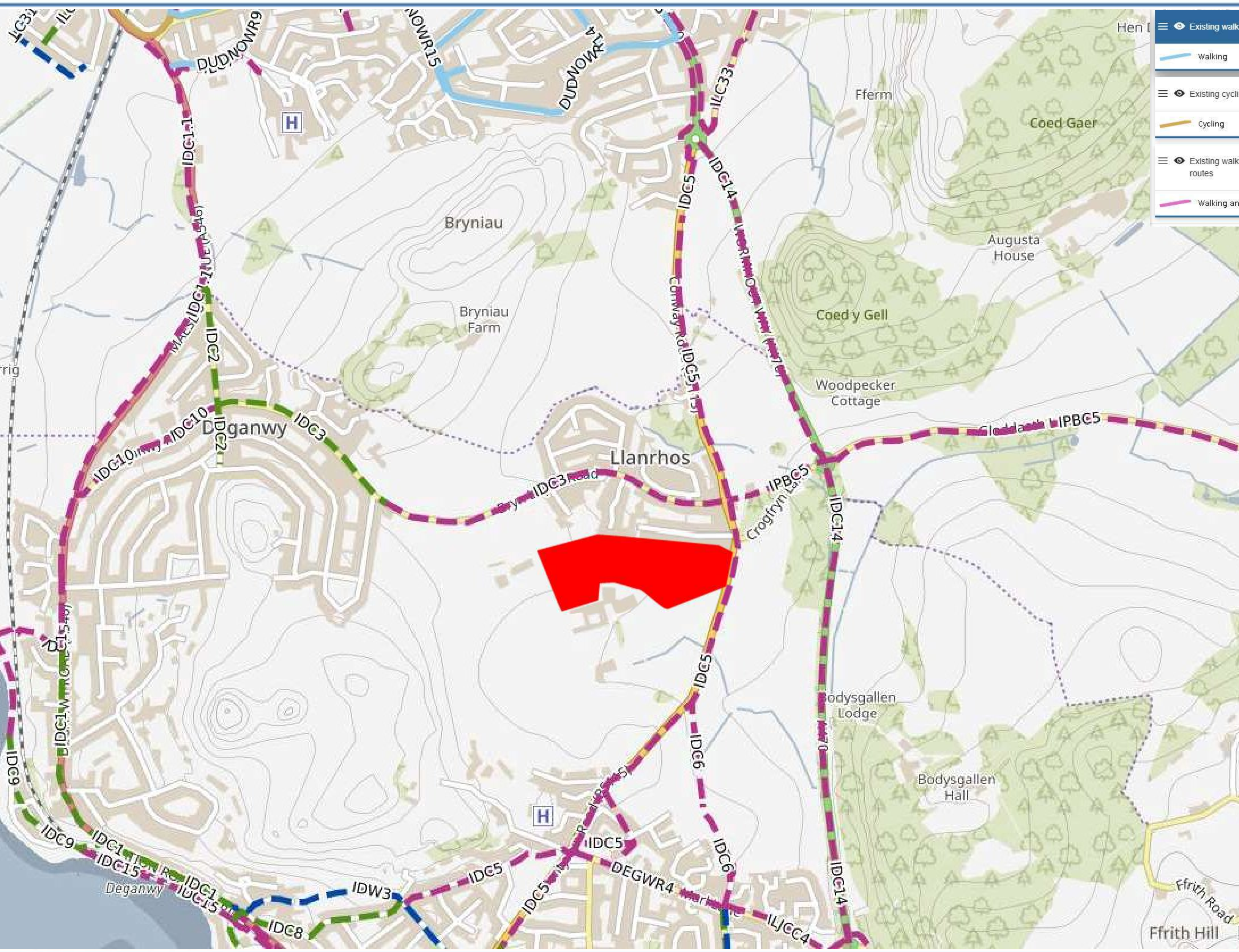
Ffigur HTN5a **Dalgylch Cerdded 2km o Safle'r Cais**

J000571 Tir ar Pentywyn Road, Llanrhos Rhag



Ffigur HTN5a **Lleoliad Cyfleusterau Bob Dydd o fe**
Dalgylch Cerdded 2km o Safle'r Cais

J000571 Tir ar Pentywyn Road, Llanrhos Rhag



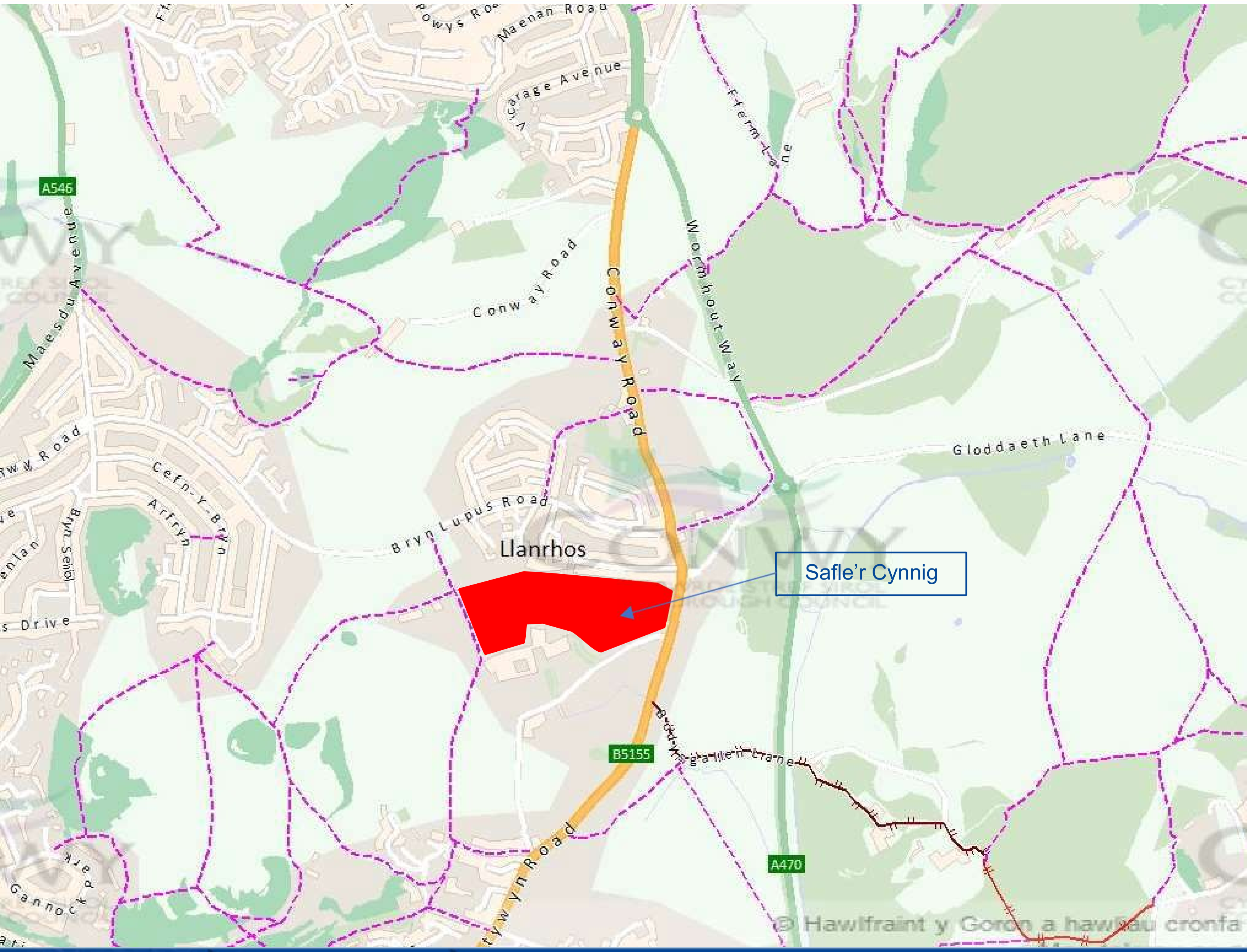
Ffigur HTN6

Cysylltiadau Teithio Llesol Presenno
Dyfodol i Safle'r Cais

J000571

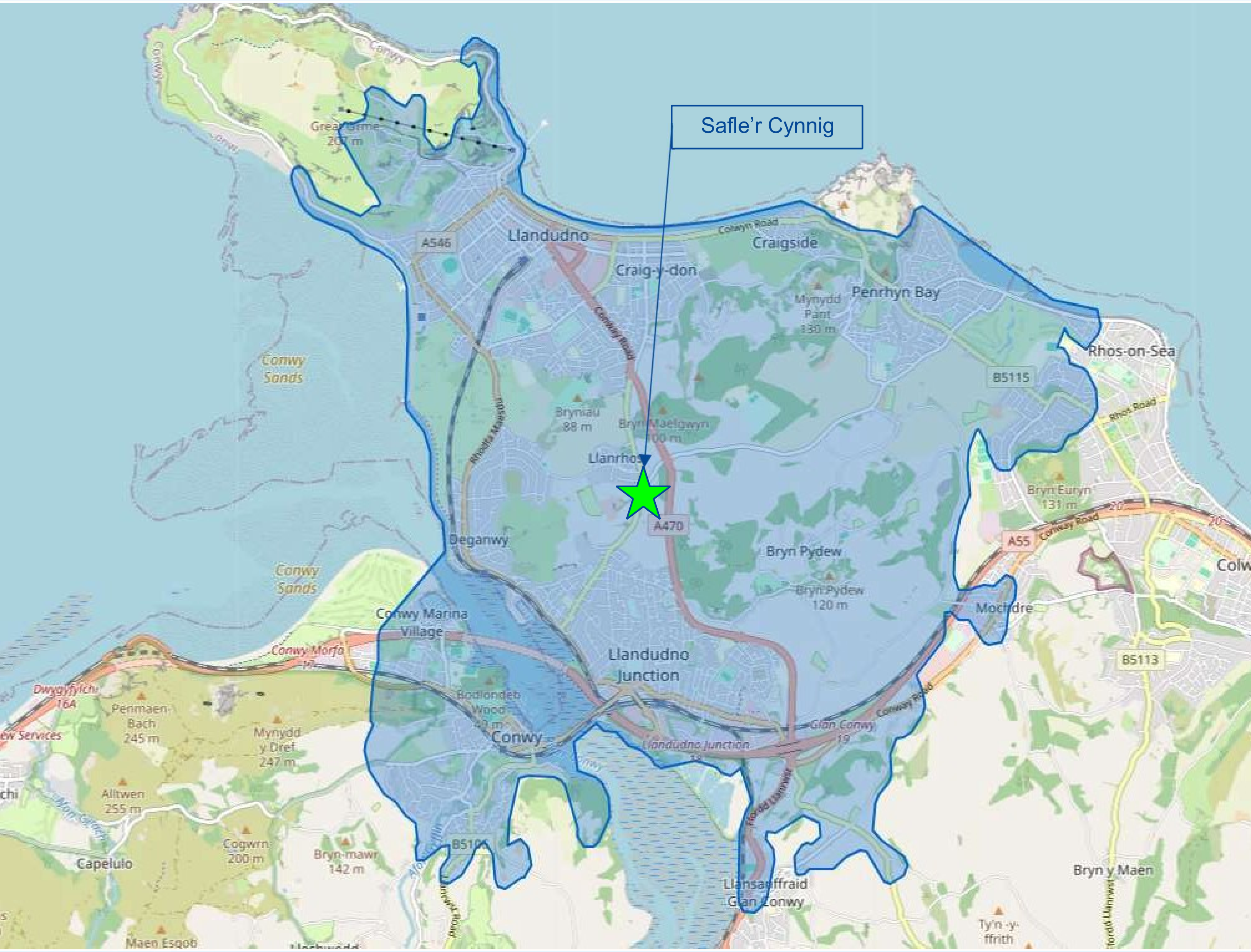
Tir ar Pentywyn Road, Llanrhos

Rhag



Ffigur HTN7 **Cysylltiadau Hawliau Tramwy Cyhoe**

J000571 Tir ar Pentywyn Road, Llanrhos Rhag



Ffigur HTN8 **Dalgylch Cerdded 5km o Safle'r Cais**

J000571 Tir ar Pentywyn Road, Llanrhos Rhag