



Dinas a Sir Abertawe

Cofnodion Cyfarfod y Pwyllgor Cynllunio

Cyfarfod Aml-Leoliad - Ystafell Gloucester, Neuadd y Ddinas /
MS Teams

Dydd Mawrth, 2 Awst 2022 am 2.00 pm

Yn Bresennol: Y Cyngorydd P Lloyd (Cadeirydd) oedd yn llywyddu

Y Cyngorydd(wyr)

M Bailey
A J Jeffery
M B Lewis
R A Williams

Y Cyngorydd(wyr)

P M Black
M H Jones
R D Lewis

Y Cyngorydd(wyr)

P Downing
S E Keeton
T M White

Swyddog(ion)

Gareth Borsden
Matthew Bowyer
Ian Davies
Andrew Ferguson
Jonathan Wills

Swyddog Gwasanaethau Democrataidd
Prif Beiranydd Telematics
Rheolwr Datblygu
Arweinydd Tîm Ardal
cyfreithiwr arweiniol

Ymddiheuriadau am absenoldeb

Y Cyngorydd(wyr): N L Matthews

15 Datgeliadau o fuddiannau personol a rhagfarnol.

Yn unol â'r Côd Ymddygiad a fabwysiadwyd gan Ddinas a Sir Abertawe, ni ddatganwyd unrhyw fuddiannau.

16 Cofnodion.

Penderfynwyd cymeradwyo a llofnodi cofnodion y cyfarfod blaenorol a gynhaliwyd ar 5 Gorffennaf 2022 fel cofnod cywir.

17 Eitemau i'w gohirio/tynnu'n ôl.

Dim.

18 Penderfynu ar geisiadau cynllunio o dan Ddeddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990.

Cyflwynwyd cais cynllunio ar ran Pennaeth Cynllunio ac Adfywio'r Ddinas. Adroddwyd am ddiwygiadau/ddiweddariadau i'r atodlen hon a nodir y rhain isod â (#) (Sylwer: Dosbarthwyd yr wybodaeth ddiweddaraf am yr adroddiad y cyfeirir ato isod i

Aelodau'r Pwyllgor yn ogystal â'i chyhoeddi ar wefan y Cyngor y diwrnod cyn y cyfarfod.

Penderfynwyd cymeradwyo'r cais cynllunio isod yn amodol ar yr amodau yn yr adroddiad a/neu'r hyn a nodir isod:

#(Eitem 1) – Cais Cynllunio 2021/3182/FUL - Datblygiad preswyl sy'n cynnwys 17 o anheddau (8 x 2 ystafell wely, 9 x 3 ystafell wely) a 18 o fflatiau (14 x 1 ystafell wely, 4 x 2 ystafell wely) a gwaith isadeiledd cysylltiedig ar dir yn Samlet Road, Llansamlet, Abertawe

Rhodddwyd cyflwyniad gweledol.

Diweddarwyd yr adroddiad fel a ganlyn:

Ers i'r adroddiad gael ei gwblhau, derbyniwyd sylwadau llawn gan yr Awdurdod Prifffyrdd Lleol (APLI) ar y cyflwyniad diwygiedig.

Roedd yr APLI wedi dweud yn y gorffennol nad oedd ganddynt unrhyw wrthwynebiadau ac erys hyn felly. Mae'r sylwadau wedi'u cynnwys yn llawn isod:

“Cefndir

Mae'r cais hwn wedi'i gyflwyno yn dilyn y cyfnod Ymgynghori Cyn Cyflwyno Cais lle cyflwynodd yr Awdurdod Prifffyrdd ymateb ffurfiol a manwl. Roedd ymateb ffurfiol eisoes wedi'i gyflwyno ar y cais hwn. Darparwyd yr ymateb diweddaedig hwn mewn ymateb i'r cynlluniau diwygiedig a gyflwynwyd. Mae'r ymateb blaenorol felly wedi'i ystyried ac mae unrhyw faterion sy'n weddill wedi'u codi a chadarnhawyd eu bod yn briodol.

Mae rhai newidiadau nodedig i gynnwys yr anheddau preswyl a'r cynllun mewnol, ers y cyflwyniad diwethaf a gafodd ei adolygu.

Mynediad

Roedd y sylwadau blaenorol yn codi'r angen am ddarparu lôn troi i'r dde a'i dangos hefyd o fewn yr asesiadau llwybr ysgubo. Aethpwyd i'r afael â hyn yn y cynlluniau mwy diweddar.

Nodwyd hefyd y bydd angen i'r cynllun a gyflwynwyd gynnwys y dimensiynau priodol a gadarnhawyd megis lled ffyrdd a lonydd a radiysau cyrbau. Daethpwyd i gasgliad a oedd yn dderbyniol ar y cam cynllunio.

Gofynnwyd i'r llwybrau ysgubo a luniwyd ar gyfer mynediad, a'r cynlluniau mewnol gynnwys cyflymderau cerbydau wedi'u hasesu, a dangoswyd asesiad ar yr un pryd o fan dosbarthu i'r cartref math bLuton yn pasio car preifat. Mae hyn wedi'i ddarparu ac nid oes materion pellach i'w codi fel rhan o'r cais hwn.

Roedd llwybr ysgubo'r cerbyd sbwriel yn destun trafodaeth lle, ar yr ystyriaeth gychwynnol, dangosodd fod y symudiadau yn taflu allan dros gyrbau etc. ac yn annerbyniol o agos i droedffyrdd ac ymylon. Symudwyd hyn yn ei flaen i sefyllfa lle

mae'r asesiad wedi'i gynnal gan ddefnyddio cerbyd cadarn gyda chyflymderau priodol yn cael eu nod trwy gydol y datblygiad. Mae'r symudiadau wrth y fynedfa'n mynd y tu hwnt i'r llinellau canol ar y breichiau bach a mawr, er, ystyriwyd bod y safle'n safle masnachol mewn bod sydd â dau bwynt mynediad y byddai lorïau HGV wedi'u defnyddio.

Mynedfeydd Mewnol

Mae'n ymddangos yr aethpwyd i'r afael â'r cais i ddangos llwybrau troed llawn 2.0 metr o led ar ddwy ochr y cynllun mewnol.

Gofynnwyd i'r cyffyrdd mewnol gael eu hasesu am welededd cyffordd, nodir bod y rhain yn cael eu dangos fel manau croesi llwybrau troed sy'n sicrhau bod cerddwyr yn cadw blaenoriaeth. Dylai'r ymyl, os yw'n cynnwys planhigion isel yn unig, ganiatáu i gerddwyr weld rhwng y lleiniau gwelededd. Byddai'r rhain yn cynnwys yr angen i nodi lled y ffyrdd mewnol hynny hefyd, gan nodi cyngor blaenorol y byddai 5.5 metr yn cael ei ystyried fel y lleiafswm i ganiatáu teithio dwy ffordd, er ei bod yn werth ychwanegu mai lled o 6 metr yw'r lled derbyniol yn gyffredinol i ddarparu mynediad i barcio hawdd.

Cadarnhawyd bod y CCA Parcio'n cynnwys cyngor ar gyrtiau parcio ac uchafswm y niferoedd i'w gwasanaethu. Mae hyn yn nodi y gellir gwasanaethu uchafswm o 12 mewn fformat cwrt, mae'r cynllun ar hyn o bryd yn dangos 14 lle mewn un cwrt. Er nad yw hyn yn unol â'r CCA Parcio yn llwyr, rhoddwyd ystyriaeth ehangach i gynllun y cwrt parcio er mwyn cael barn gytbwys. Mae'r ardal yn eang, mae ardal cylchdroi ddigonol wedi'i darparu ac mae'r gwrthdaro ynghylch y cyfarpar storio beiciau a godwyd wedi'i ddatrys. Mae'r defnydd arfaethedig o'r datblygiad ar gyfer tai cymdeithasol wedi'i ystyried a bydd y datblygiad yn parhau i fod dan berchnogaeth un Gymdeithas Tai ac mae'n caniatáu ar gyfer rheolaeth ac ymyriad parhaus os oes angen.

Mae'r asesiad o gerbyd sbwriel yn dangos y bydd yn aros ar y llwybr canolog. Gofynnwyd bod strategaeth sbwriel yn dangos bod yr holl gartrefi preswyl neu bwyntiau casglu biniau o fewn yr uchafswm pellter cerdded i breswylwyr a phobl sy'n trin sbwriel. Mae hyn wedi'i ddatblygu'n ddigon manwl ac mae wedi'i dderbyn

Mae'r llwybr mewnol fel y'i dangosir wedi cael ei ystyried o ran a all faniau dosbarthu i'r cartref gyrraedd yr anheddau o fewn pellter cerdded rhesymol, ac mae'n ymddangos bod modd cyflawni hyn.

Parcio

Cadarnhawyd bod y ddarpariaeth parcio yn y safle yn unol â'r fanyleb a amlinellir o fewn y CCA Parcio, 2.6 metr x 4.8 metr.

Fel y nodwyd yn gynharach, cynghorir darparu cyrtiau parcio o fewn y CCA a hefyd fe dderbynnir y bydd parcio i ymwelwyr yn digwydd yn naturiol mewn lleoliadau priodol o fewn y cynllun.

Roedd y ddarpariaeth parcio ar gyfer y datblygiad arfaethedig yn destun asesiad hygrychedd yn flaenrol, sef y dull priodol i asesu lleoliad cynaliadwy safle a phenderfynu a oes cyfiawnhad yn bodoli i leihau'r ddarpariaeth parcio.

Ni all y ddarpariaeth parcio fod o dan un lle i bob annedd. Mae adolygiad o'r parcio yn erbyn y mathau o dai ac ystafelloedd gwely'n awgrymu bod y rhain yng nghylch y nifer gostyngol. Nodwyd bod y ddarpariaeth parcio ar gyfer tai â dwy ystafell wely yn amrywio o un i ddau le bob yn ail drwy'r cynllun. Y casgliad oedd, er bod hyn yn ddryslyd, nad oedd yn is na'r uchafswm a ganiateir, sef un lle.

Byddai sylwadau parcio cyffredinol yn cynnwys, y byddai angen rhywfaint o glustogi o ran lled ychwanegol o 500mm ar ddiwedd trefniant neu yn erbyn ffin gadarn yn gyffredinol. Codir y gallai'r lleoedd parcio ceir sydd wedi'u lleoli ger ardaloedd parcio beiciau caeëdig achosi gwrthdaro. Mae'r fersiwn gyfredol o'r uwchgynllun wedi datrys y problemau hyn yn briodol.

Mae'r cilfachau parcio hygrych sy'n gysylltiedig â'r ddarpariaeth fflatiau hygrych wedi cael eu marcio yn y ffordd y gofynnwyd amdani.

Mae'r ddarpariaeth parcio beiciau wedi'i chynnwys ac mae'r manylion wedi'u darparu – mae'r ddarpariaeth parcio ar gyfer y fflatiau'n gyfartal ag un lle parcio beic fesul uned, wedi'u lleoli dros dair uned. Cynigir cyfanswm o 20 o leoedd gan sicrhau o leiaf un lle i bob uned.

Gwelliannau Teithio Cynaliadwy

Cadarnhawyd yn y gorffennol, pe bai'r cynllun yn cael ei hyrwyddo'n llwyddiannus drwy gynllunio ar ryw ffurf, y gofynnir am gyfraniadau ariannol ar gyfer cynlluniau gwella lleol. Gosodwyd hyn fel trac defnydd a rennir i'w ddarparu, ar draul y datblygwyr, o dde-orllewin safle'r cais i gysylltu â 'llwybr beicio melyn' y Parth Menter er mwyn caniatáu mwy o fynediad i feicwyr/gerddwyr i'r Parth Menter a thu hwnt.

Cafwyd cytundeb gan yr ymgeisydd ar y cais i ariannu'r gwelliant a'r cysylltiad hwn â'r llwybr teithio llesol presennol. Cadarnhawyd y bydd cyfraniad ariannol o £15,000 yn cael ei wneud drwy Gytundeb Adran 106.

Yr hyn fydd ei angen yw i gynllun y datblygiad ddarparu'r pwynt cysylltu i'r cynllun hwn, sef pwynt o fewn, a hyd at, y ffin. Bydd angen hwn er mwyn darparu coridor teithio llesol o'r tu mewn i'r safle i'r cysylltiad arfaethedig.

Ymateb yr Awdurdod Prifffyrdd i'r Cais hwn:

Fel y dywedwyd mewn ymateb blaenorol i'r ymgynghoriad, ni fyddai'r Awdurdod Prifffyrdd yn debygol o wrthwynebu, ar yr amod bod y materion a godwyd yn derbyn sylw llawn.

Yn dilyn deialog a sgyrsiau ychwanegol, mae hyn wedi'i gwblhau i sefyllfa lle gellir cefnogi'r cais. Felly, nid yw'r Awdurdod Prifffyrdd yn argymhell gwrthwynebiad, yn amodol ar gynnwys amodau cynllunio priodol.

Nodir yr amodau sy'n cael eu hargymell isod: isod:

- i. *Cyn dechrau'r gwaith datblygu bydd y gwaith mynediad arfaethedig i'r briffordd yn cael ei gyflwyno a'i gymeradwyo'n ysgrifenedig gan yr Awdurdod Cynllunio Lleol, Tîm Rheoli Datblygu Dinas a Sir Abertawe o dan Gytundeb Adran 278.*

Bydd yr holl waith mynediad, sy'n ymwneud â'r briffordd Samlet Road, yn cael ei gwblhau'n sylweddol cyn i unrhyw waith ddechrau ar y safle er boddhad yr Awdurdod Priffyrdd Lleol ac fel y'i cymeradwyir yn ysgrifenedig gan yr Awdurdod Cynllunio Lleol.

Sylwer: Mae'r holl waith priffyrdd oddi ar y safle'n destun cytundeb o dan Adran 278 o Ddeddf Priffyrdd 1980. Bydd y cynllun a'r manylion y mae eu hangen fel rhan o Gytundeb Adran 278 yn cael eu paratoi gan Ddinas a Sir Abertawe. Mewn rhai amgylchiadau gall fod opsiwn i'r datblygwr baratoi dyluniad a manylion y cynllun, i'w cymeradwyo gan Dinas a Sir Abertawe. Fodd bynnag, dyma fydd yr eithriad yn hytrach na'r rheol. Bydd yr holl waith dylunio a'r broses o'i roi ar waith ar draul y datblygwr.

- ii. *Ni fydd unrhyw rwystr isadeiledd na phlanhigion sy'n fwy na 600mm o uchder ar hyn o bryd neu pan fyddant yn aeddfed, yn cael eu gosod neu'n bodoli o fewn yr ardaloedd lleiniau gweledded gofynnol.*
- iii. *Ni fydd neb yn anheddu unrhyw annedd nes bod y gwaith mynediad a pharcio wedi'i gwblhau a'i wneud yn barod i'w defnyddio; bydd gofyn i'r rhain gael eu darparu'n unol â safonau parcio Dinas a Sir Abertawe a chyda'r lluniadau cymeradwy drwy hyn. Bydd yr ardaloedd parcio ar gael i gerbydau barcio ynddynt ar bob adeg wedi hynny.*

Er budd diogelwch y briffordd ac amwynder cyffredinol

- iv. *Ni fydd unrhyw annedd yn cael ei anheddu nes y bydd y pwynt cysylltiad arfaethedig, o fewn y safle, wedi'i wneud i ffin safle'r llinell goch i gysylltu â'r llwybr teithio llesol sydd wedi'i amlinellu fel testun cytundeb Adran 106. Bydd lleoliad a manyleb y llwybr yn cael eu nodi mewn cynlluniau sydd i'w cyflwyno i'r Awdurdod Cynllunio Lleol a'u cymeradwyo'n ysgrifenedig ganddo.*

Er mwyn hwyluso teithio llesol a lleihau'r ddibyniaeth ar y car preifat o'r dechrau.

- v. *Ni chaniateir unrhyw waith datblygu, gan gynnwys dymchwel, tan i Ddatganiad Dull Adeiladu gael ei gyflwyno i'r Awdurdod Cynllunio Lleol, a'i gymeradwyo'n ysgrifenedig. Dylid glynu wrth y datganiad cymeradwy drwy gydol y cyfnod adeiladu. Dylai'r datganiad ystyried y canlynol:*

1. *Parcio cerbydau gan weithredwyr y safle ac ymwelwyr.*
2. *Llwytho a dadlwytho peiriannau a deunyddiau.*
3. *Storio peiriannau a deunyddiau a ddefnyddir wrth adeiladu'r datblygiad.*
4. *Codi a chynnal a chadw hysbysfyrddau diogelwch, gan gynnwys arddangosfeydd addurnol a chyfleusterau i'r cyhoedd eu gweld, pan fo'n briodol.*
5. *Cyfleusterau golchi olwynion.*
6. *Mesurau i reoli allyriadau llwch a baw yn ystod y gwaith dymchwel ac adeiladu a*
7. *Chynllun ar gyfer ailgylchu/gwaredu gwastraff sy'n deillio o waith dymchwel ac adeiladu.*

Rheswm: Lleihau'r tebygolrwydd o rwystro'r briffordd, peri perygl i ddefnyddwyr y ffordd, gwarchod iechyd cyhoeddus ac amwynder lleol, er mwyn sicrhau bod safon foddhaol o ddatblygu cynaliadwy ac er mwyn sicrhau bod safon dda o ddatblygiad a golwg i gadw amwynderau a chymeriad pensaernïol yr ardal.

Nodyn 1: Rhaid i'r Datblygwr gysylltu â'r Grŵp Rheoli Priffyrdd, Dinas a Sir Abertawe, Swyddfeydd Neuadd y Ddinas, d/o Y Ganolfan Ddinesig, Abertawe SA1 3SN cyn gwneud unrhyw waith. E-bostiwrch networkmanagement@abertawe.gov.uk"

Er y sylwadau hyn, cwmpesir yr amod rhif 1 y gofynnwyd amdano mewn deddfwriaeth ar wahân ac felly nid oes angen ei gwmpasu gan amod. Yn yr un modd, mae Cynllun Rheoli Adeiladu hefyd yn cael ei gynnwys dan y cynnig hwn ac felly nid ystyrir bod amod yn angenrheidiol nac yn rhesymol. Mae lleiniau gwelededd wedi'u cynnwys o fewn y manylion gofynnol o dan amod 20. Cynhwysir parcio o dan amod 9.

Fodd bynnag, ystyrir bod un amod ychwanegol yn angenrheidiol ac yn rhesymol i gysylltu'r llwybr teithio llesol drwy'r safle i'r llwybr arfaethedig i'r de.

Ychwanegwch yr amod canlynol:

26. Ni fydd unrhyw annedd yn cael ei anheddu nes y bydd y llwybr teithio llesol arfaethedig o'r ffordd fynediad i'r safle at ffin y safle (i gysylltu â'r llwybr teithio llesol sydd i'w sicrhau fel rhan o gytundeb Adran 106) wedi'i gwblhau'n unol â manylion llawn a fydd wedi'u cyflwyno'n gyntaf i'r Awdurdod Cynllunio Lleol a'u cymeradwyo'n ysgrifenedig ganddo.

Rheswm: Er mwyn hwyluso teithio llesol a lleihau'r ddibyniaeth ar y car preifat o ddechrau'r datblygiad.

Sylwer: Cymeradwywyd y cais yn unol ag argymhelliad yn amodol ar lofnodi Cytundeb Adran 106 ac ychwaneg amod 26.

19 Cofrestru Tir Comin - Cais i Dynnu Tir oddi ar y Gofrestr Tiroedd Comin a Chofrestru Tir Cyfnewid - Cofrestru Uned CL49, Tir Comin Llangyfelach (Rhif y Cais 001/18).

Cyflwynodd y Prif Gyfreithiwr ar ran y Pennaeth Cynllunio ac Adfywio Dinasoedd adroddiad a oedd yn amlinellu bod cais wedi'i dderbyn oddi wrth Lywodraeth Cymru i ddiwygio'r Gofrestr Tir Comin drwy dynnu tir o Dir Comin Llangyfelach a brynwyd yn orfodol ym 1969 ar gyfer adeiladu priffordd yr M4 a chofrestru tir arall a ddarparwyd yn gyfnewid iddo.

Cafodd y manylion cefndir a hanes y mater eu hamlinellu a manylwyd arnynt yn yr adroddiad gan swyddogion, gan gynnwys y tir yr effeithiwyd arno, y gweithdrefnau cyfreithiol a ddilynwyd, yr ystyriaethau rhagarweiniol a'r ymgynghoriadau yr ymgymerwyd â hwy.

Ni dderbyniwyd unrhyw wrthwynebiadau na sylwadau ynglŷn â'r mater, ac o'r dystiolaeth a gyflwynwyd, daethpwyd i'r casgliad bod y tir a gymerwyd wedi peidio â dod yn dir comin a daeth y tir a amnewidiwyd yn dir comin yn dilyn y gorchymyn ym 1969.

Penderfynwyd derbyn y cais a diwygio'r Gofrestr Tir Comin fel a ganlyn:

1) ychwanegu'r tir a nodwyd yn yr adroddiad hwn fel y "Tir a Amnewidiwyd" at Uned Gofrestru CL49: Comin Llangyfelach; a

2) tynnu'r tir a nodwyd yn yr adroddiad hwn fel y 'Tir a Gymerwyd' oddi ar Uned Gofrestr CL49: Comin Llangyfelach.

Daeth y cyfarfod I ben am 2.23 pm

Cadeirydd