

Presennol

Y Cyngorydd JE Lewis – Cadeirydd

N Clarke

JC Radcliffe

Ymddiheuriadau am Absenoldeb

Swyddogion:

Andrew Rees	Uwch Swyddog Gwasanaethau Democraidd - Pwyllgorau
Jane Dessent	Cyfreithiwr
Tony Godsall	Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth
Allen Lloyd	Prif Peiriannydd
Kathryn Mountjoy	Technegydd Rheoli Traffig
Keith Power	Swyddog Rheoli Traffig

13. DATGANIADAU O FUDDIANT

Dim.

14. CYFLWYNO MESURAU ARAFU TRAFFIG A CHROESFAN I GERDDWYR  
ARFAETHEDIG SY'N GYSYLLTIEDIG AG YSGOL GYNRADD ARFAETHEDIG AR  
HEOL PENPRYSG, PENCOED

Croesawodd y Cadeirydd bawb i'r cyfarfod a chyflwynodd bawb oedd yn bresennol cyn rhoi amlinelliad o'r weithdrefn i'w mabwysiadu.

Cyflwynodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth adroddiad Cyfarwyddwr Corfforaethol Cymunedau a oedd yn ceisio datrysiaid i'r gwrthwynebiad ffurfiol a oedd wedi dod i law mewn perthynas â'r cynigion yn Heol Penprysg, Pencoed ar gyfer mesurau arafu traffig a gosod croesfan ffurfiol yn gysylltiedig â'r Ysgol Gynradd Pencoed newydd.

Dywedodd fod hysbysiad cyhoeddus statudol, mewn perthynas â chau'r Ysgolion Babanod a'r Ysgol Gynradd Pencoed presennol a sefydlu ysgol newydd i wasanaethu'r dalgylchoedd traddodiadol hyn, wedi'i gyhoeddi ar 15 Mehefin 2016. Gan nad oedd unrhyw wrthwynebiadau i'r cynnig, dywedodd fod y Cabinet wedi ystyried a chymeradwyo'r cynnig yn ei gyfarfod ar 6 Medi 2016, yn unol â Deddf Safonau a Threfniadaeth Ysgolion (Cymru) 2013. Dywedodd hefyd y rhoddwyd caniatâd cynllunio ar 29 Medi 2016 fel rhan o'r cynigion i godi'r Ysgol Pencoed newydd ar Heol Penprysg, yn amodol ar nifer o amodau cynllunio (P/16/603/BCB). Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth wrth y Panel mai'r amod a arweiniodd at y gwrthwynebiad dan sylw'r Panel oedd Amod 8 o'r hysbysiad ar gyfer caniatâd cynllunio a'r nodyn cynghori.

Nododd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth mai'r rheswm dros yr amod a'r nodyn cynghori hwn yw sicrhau y gall gyrwyr weld yn briodol wrth adael ar ffordd fynediad newydd yr ysgol ac i ddiogelu plant sy'n teithio i'r ysgol ar fws ac mewn car, a cherddwyr yn arbennig, gan eu bod yn cael eu hystyried yn grŵp agored i niwed a rhaid gwneud pob ymdrech i ddiogelu'r grŵp hwn rhag niwed posibl. Dywedodd fod nifer o ddamweiniau traffig wedi digwydd ar ran hon Heol Penprysg yn y gorffennol agos, a chyflymder

gormodol oedd y prif ffactor ym mhob achos. Dywedodd wrth y Panel am y cynnig i gynnal cyfanswm o 611 o ddisgyblion yn yr ysgol newydd a bydd y ffordd fynediad newydd yn gweithredu fel system un ffordd a than cyfyngiad cyflymder cynghorol o 10mya. Disgrifiodd y trefniadau ar gyfer yr ardal gollwng disgyblion ac ar gyfer maes parcio'r staff ynghyd â'r drefn a ddewiswyd i gyrraedd a gadael y maes parcio yn sgil yr angen i leihau nifer y manau gwrthdaro ac i atal cerddwyr rhag defnyddio'r ardal gollwng disgyblion i gerdded drwy'r maes parcio hwn cymaint â phosibl. Dywedodd wrth y Panel hefyd y byddai croesfan i gerddwyr heb ei rheoli rhwng mynediad i faes parcio'r staff er mwyn cysylltu'r maes parcio â sgwâr yr ysgol.

Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth fod nifer o opsiynau'n cael eu hystyried er mwyn cydymffurfio ag amod cynllunio 8 a'r nodyn cynghori. Roedd arweiniad (Cylchlythyr Llywodraeth Cymru Rhif 24/2009) a phrofiad wedi dangos mai'r ffordd fwyaf effeithiol o annog gyrwyr i yrru'n araf ar unrhyw ffordd oedd naill ai dylunio ffordd â digonedd o droadau a byrhau'r rhannau syth i wneud gyrru'n gyflym yn amhosibl neu gyflwyno mesurau arafu traffig e.e. clustogau/twmpathau cyflymder. Ategwyd hyn gan y ffaith na fydd yr heddlu'n cefnogi cyfyngiadau cyflymder 20mya oni bai bod mesur arafu traffig o'r natur hon ar waith. O ystyried bod yr ysgol newydd yn cael ei chodi ger y ffordd syth bresennol sy'n ffurfio Heol Penprysg, roedd y dewis cyntaf o newid aliniadau'r ffordd yn sylweddol yn amlwg yn amhosibl.

Dywedodd hefyd wrth y Panel yr ystyriwyd mathau eraill o fesurau arafu traffig fel culhau'r ffordd hefyd. Fodd bynnag, roedd dulliau culhau o'r fath wedi cael eu defnyddio ar ffyrdd cyswllt prysur mewn ardaloedd preswyl, ond cafwyd gwared arnynt yn sgil y problemau tagfeydd roeddynt yn eu hachosi.

Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth fod swyddogion y Gyfarwyddiaeth Cymunedau wedi dod i'r casgliad mai'r unig ddewis dichonadwy i gael y cyflymder isel sy'n ofynnol dan amod cynllunio 8 oedd dylunio cynllun a oedd yn cynnwys mesurau arafu traffig wedi'u codi gyda chymysgedd o lwyfandiroedd, clustogau, ynysoedd croesi a marciau ysbeidiol a fyddai, ynghyd â'r arwyddion 20mya, yn cael yr effaith ddymunol o achosi'r mwyafrif o gerbydau i lynu wrth y cyfyngiad cyflymder o 20mya. Dywedodd fod rhaid cydnabod y byddai lleiafrif yn ceisio osgoi mesurau arafu traffig ac anwybyddu'r terfyn cyflymder ni waeth pa fesurau arafu traffig sy'n cael eu cyflwyno, gan beryglu eu hunain a bywydau defnyddwyr eraill y ffordd.

Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth y dylai'r bwlch rhwng mesurau arafu traffig mewn parthau 20mya sicrhau fod y parth ei hun yn hunan-orfodol, yn unol ag Arwyddion a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig 2016, a'i fod yn hanfodol bod unrhyw gynllun sy'n cael ei ddatblygu yn cael ei gynllunio i gyrraedd y nod hwnnw. Dywedodd fod y cynllun a ddyluniwyd yn sgil hynny yn ystyried y llwybr bysys masnachol presennol sy'n gwasanaethu Heol Penprysg a'r nifer debygol o fsys fydd yn teithio drwy fynedfa'r ysgol yn y dyfodol. Roedd hefyd yn rhoi ystyriaeth i nifer y tai a'r cyfleusterau cymunedol eraill y byddant yn cael eu cyrchu drwy'r ardal arafu traffig. Am y rheswm hwn, wrth lunio'r cynllun, roedd swyddogion wedi ceisio cyflwyno mesurau a fyddai'n effeithio cyn lleied â phosibl ar gerbydau sy'n cydymffurfio â'r cyfyngiad cyflymder o 20mya yn y parth hwnnw. Dyma hefyd oedd y rheswm dros gyflwyno clustogau arafu sy'n addas i fsys a llwyfandir croesfan pâl bas fel y nodweddion a godir. Roedd y cynllun hefyd wedi cael ei ddylunio â phwyslais penodol ar gyflawni gofynion amod cynllunio 8.

Dywedodd wrth y Panel fod llythyrau wedi cael eu hanfon at yr ymgynghoreion statudol ac at y bobl sy'n byw yn yr eiddo sy'n wynebu Heol Penprysg a'r eiddo yn y strydoedd ochr y mae'r cynllun arfaethedig yn effeithio arnynt, a chafwyd gwrthwynebiad gan Mr Howell Guilford. Y gwrthwynebiadau oedd:

- y byddai'r llwyfandir yn gweithredu fel "arglawdd neu rwystr" i'r dŵr wyneb;
- mae lefel y tir yn 30 Heol Penprysg yn sylweddol is na lefel y lôn gerbydau.

Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth wrth y Panel fod sylwadau hefyd wedi dod i law gan yr heddlu, nad oedd yn gwrthod y cynnig yn gyfan gwbl. Dywedodd hefyd wrth y Panel fod Swyddogion wedi awgrymu wrth y gwrthwynebwr y gellir cael gwared â'r llwyfandir wedi'i godi i fynd i'r afael â'r broblem sy'n gysylltiedig â llifogydd posibl, a chytunodd y gwrthwynebwr i hyn. Dywedodd fod y cynllun wedi cael ei ddiwygio i gael gwared â'r elfen hon o'r groesfan pelican. Dywedodd fod llythyr wedi dod i law gan y gwrthwynebwr ar ôl hynny a oedd yn gwerthfawrogi bod swyddogion wedi cytuno i gael gwared â'r twmpath arafu traffig mawr ger y groesfan i gerddwyr a bod y cynnig yn welliant. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth wrth y Panel fod y gwrthwynebwr hefyd wedi ategu ei wrthwynebiadau blaenorol; fodd bynnag, cafodd y gwrthwynebiadau eu cyflwyno fel rhan o'r broses cais cynllunio ac nid yn rhan o'r broses ymgynghori ynghylch y cynllun a oedd yn cael ei phennu gan y Panel. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth fod y gwrthwynebwr hefyd wedi dweud na fyddai modd iddo godi sgaffaldau ar ochr dalcen ei eiddo oherwydd lled y droedffordd a'r postyn sy'n gysylltiedig â'r groesfan. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth wrth y Panel fod y droedffordd wedi cael ei lledaenu ac felly ni fyddai'n effeithio arni. Dywedodd y gwrthwynebwr hefyd ei fod yn gwerthfawrogi y byddai dadansoddiad o sŵn a dirgryniadau yn cael ei gynnal. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth wrth y Panel fod y gwaith hwn wedi cael ei gynnal cyn i'r gwaith ddechrau.

Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth fod y llythyr ymgynghori, yn dilyn hynny, wedi cael eu hanfon at yr ymgynghoreion statudol a thrigolion Heol Penprysg, Wimborne Road a Minffrwd Road yn dangos y cynllun diwygiedig ac anfonwyd copïau o'r Hysbysiad Cyhoeddus at y rhai a oedd wedi ymateb i'r cam ymgynghori anffurfiol. Cafwyd un llythyr gan y gwrthwynebwr, Mr Guilford, ac aeth swyddogion i gyfarfod ag ef yn chwilio am ddatrysiaid. Cadarnhawyd ei fod wedi gwrthwynebu i'r dull arfaethedig i arafu traffig, ond nid i osod cyfyngiad cyflymder o 20mya. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth wrth y Panel fod swyddogion wedi ystyried mai'r dull a gynigiwyd i arafu traffig oedd y dull mwyaf effeithiol o reoli cyflymder cerbydau i'r cyfyngiad cyflymder o 20mya. Nododd fod preswylwyr wedi gofyn drwy eu AS pryd fyddai'r clustogau arafu yn cael eu codi a phenderfynodd swyddogion ohirio/canslo ychydig o'r gwaith nes bod y broses apelio yn dod i ben. Dywedodd wrth y Panel fod hyn, yn ei dro, wedi arwain at 2 wrthwynebiad, a gwrthwynebiad pellach i'r gwrthwynebiad a gyflwynodd Mr Guilford.

Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth wrth y Panel, wrth i'r gwaith ar y safle fynd rhagddo nodwyd y byddai angen dull diogel amgen o groesi Heol Penprysg os na fydd y groesfan pelican yn dod yn weithredol, a gofynnwyd am eglurhad pellach gan y gwrthwynebwr, Mr Guilford, ynghylch beth yn union roedd yn ei wrthwynebu. Ymatebodd Mr Guilford i'r hyn a godwyd ag ef. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth fod hi'n ymddangos ei fod yn gwrthwynebu i osod y Groesfan Pelican a phenderfynwyd na ddylid defnyddio'r Groesfan Pelican ac y dylai'r Panel Apeliadau benderfynu a ddylai'r groesfan gael ei gweithredu. Dywedodd hefyd fod dull diogel amgen o groesi Heol Penprysg wedi'i ddarparu gan y Cyngor fel mesur dros dro. O ystyried na chafwyd unrhyw wrthwynebiad gan y gwasanaethau brys, cwmnïau bysys, grwpiau anableded ac ati, dywedodd wrth y Panel fod hi'n ymddangos nad oedd barn y gwrthwynebwr yn cael ei chefnogi'n eang mewn ardal mor bwysig y tu allan i ysgol.

Gofynnodd y Panel a oedd unrhyw ddulliau amgen i'r cynllun y gellir eu hystyried. Dywedodd y Prif Beiriannydd fod aliniadau fertigol yn ogystal â llorweddol wedi cael eu hystyried. Fodd bynnag, roedd y dull amgen o aliniad llorweddol wedi cael ei ddiystyru oherwydd y gallai gyrwyr gyflymu i osgoi cael eu rhwystro gan draffig yn teithio tuag atynt ar rwystrau ymwithiol. Cafodd cynnig i gyflwyno troadau i'r ffordd ei ddiystyru fel datrysiaid dichonadwy oherwydd cynllun y ffordd bresennol. Dywedodd y Swyddog

Rheoli Traffig wrth y Panel nad oedd cyflwyno camerâu cyflymder yn y lleoliad hwnnw yn bodloni gofynion arweiniad Gan Bwyll/Llywodraeth Cymru oherwydd byddant yn fesur rhag-blaen. Dywedodd y byddai angen i'r bartneriaeth camerâu cyflymder ystyried nifer y gwrthdrawiadau sydd wedi digwydd yn y lleoliad hwnnw wrth benderfynu a gyflawnwyd y meini prawf ar gyfer gosod camera cyflymder yn y lleoliad hwnnw. Gofynnodd y Panel i'r Swyddog Rheoli Traffig faint o ddamweiniau oedd wedi cael eu cofnodi ar y ffordd a chadarnhaodd fod 5 digwyddiad wedi bod mewn 5 mlynedd ac ni fyddai'r lefel hon yn bodloni gofynion Gan Bwyll.

Gofynnodd y Panel a oedd y lleoliad ar gyfer y groesfan i gerddwyr wedi cael ei symud. Cadarnhaodd y Prif Beiriannydd fod lleoliad y groesfan wedi cael ei symud i atal traffig rhag ciwio ac i atal goleuadau traffig rhag disgleirio i dai preswylwyr. Dywedodd fod y goleuadau wedi cael eu gosod yn y lleoliad penodol gan eu bod ar ochr dalcen eiddo'r gwrthwynebwr.

Dywedodd Mr Guilford wrth y Panel nad oedd wedi cyflwyno gwrthwynebiad ffurfiol, ond roedd wedi cyflwyno sylwadau i'r cynigion. Dywedodd hefyd wrth y Panel mai'r ffordd fwyaf syml o arafu traffig fyddai cyflwyno camerâu cyflymder yn y lleoliad. Dywedodd ei fod wedi trafod lleoliad y goleuadau traffig â'r heddlu a oedd wedi rhoi gwybod iddo mai cyfrifoldeb y Cyngor oedd y mater hwnnw. Gofynnodd Mr Guilford a fyddai'r heddlu wedi gwrthwynebu'r cynllun. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth mai cyfrifoldeb Gan Bwyll oedd gosod camera cyflymder, yn gweithredu ar ran Llywodraeth Cymru. Fodd bynnag, byddai rhaid i'r ardal fod yn risg uchel cyn ystyried gosod camera cyflymder. Dywedodd y Prif Beiriannydd fod gyrwyr yn tueddu cyflymu wrth deithio i ffwrdd o gamerâu cyflymder ac nid oedd swyddogion am i draffig yrru'n gyflym ar Heol Penprysg. Dywedodd y gwrthwynebwr y gellir osgoi hyn yn ei farn ef drwy osod camera. Ystyriodd Mr Guilford y gallai sŵn a dirgryniadau o draffig ddifrodi sefydlogrwydd y Tollty sy'n dyddio o 1875 ac effeithio ar gyfansoddiad y pridd hefyd.

Dywedodd Mr Guilford wrth y Panel ei fod yn ystyried y byddai tyfu'r ysgol bresennol i gynnal 611 o ddisgyblion yn golygu na fyddai angen adeiladu ysgol newydd. Dywedodd fod yr ailddatblygiad yn wastraff arian yn ei farn ef. Cwestiynodd yr angen i gyflwyno croesfan a'i lleoliad gan nad oedd yn unol â dyluniadau'r cynllun. Dywedodd na ellir addasu'r cynllun ar ôl i'r hen ysgol gael ei dymchwel a chwestiynodd lleoliad y safle bws sy'n gwasanaethu'r ysgol. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth y byddai'n well gan swyddogion i'r bysys ysgol barcio yn yr ardal safle bws, ond y byddai unrhyw fsys sy'n parcio ar Heol Penprysg yn arafu traffig. Dywedodd Mr Guilford y byddai lleoliad y safle bws yn golygu y byddai bysys sy'n parcio yno yn cuddio'r traffig a gallai bysys parcio yno am hyd at 5 munud ar y tro wrth gasglu teithwyr.

Roedd Mr Guilford yn anghytuno â lleoliad y groesfan ac yn cwestiynu beth fyddai'n digwydd i "gymalau taid" sy'n bodoli ar gyfer pobl sy'n teithio drwy'r eglwys rhwng Wimborne Road a Heol Penprysg. Dywedodd y Swyddog Rheoli Traffig wrth y Panel fod y mynediad yn breifat er ei fod wedi bodoli ers tro fel llwybr caniataol.

Gofynnodd Mr Guilford pryd fyddai goleuadau'r groesfan yn dod yn weithredol. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth y byddai'r goleuadau ar y groesfan yn cael eu gweithredu yn dilyn penderfyniad y Panel hwn yn unig. Gofynnodd Mr Guilford a fyddai modd troi goleuadau'r groesfan ymlaen dros dro i asesu'r effeithiau y byddant yn eu cael ar breswylwyr a gyrwyr. Mynegodd bryder y byddai creu clustogau/twmpathau cyflymder yn arwain at fwy o sŵn a dirgryniadau ac yn effeithio ar nifer o adeiladau hŷn yr ardal, megis yr eglwys a'r capel, wal y fynwent a'r bythynnod ger Heol Penprysg. Roedd hefyd yn credu y byddai'r clustogau/twmpathau cyflymder yn arwain at lygredd aer yn yr ardal yn sgil tagfeydd. Cwestiynodd y gost o greu a chynnal y clustogau arafu ac ystyriodd y byddai culhau'r ffordd yn ateb gwell.

Roedd wedi siomi nad oedd cyfarfod wedi cael ei drefnu ar gyfer preswylwyr Heol Penprysg a gofynnodd a oedd unrhyw wrthwynebiadau i'r cynllun wedi dod i law gan breswylwyr eraill. Dywedodd y Prif Beiriannydd nad oedd unrhyw wrthwynebiadau i'r cynllun wedi dod i law gan breswylwyr eraill a bod rhaid cyflwyno unrhyw wrthwynebiadau yn ysgrifenedig. Dywedodd Mr Guilford wrth y Panel fod ei wrthwynebiadau yn sylweddol a'i fod yn anghytuno â safle presennol y groesfan i gerddwyr a bod rhaid ei gosod yn y safle cywir. Eglurodd y Panel fod gwrthwynebiadau Mr Guilford mewn perthynas â safle'r groesfan, ac y byddai'n well ganddo petai gamera cyflymder yn cael ei osod yn y lleoliad. Eglurodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth nad oedd y lleoliad yn cyflawni'r meini prawf ar gyfer gosod camera cyflymder, ac er bod 5 damwain ar y ffordd wedi digwydd, nid oeddynt yn angheuol. Eglurodd y Swyddog Rheoli Traffig fod Gan Bwyll, sy'n gyfrifol am gamerâu cyflymder, yn bartneriaeth o bob un o 4 heddlu Cymru, ond nid oedd y Cyngor yn bartner.

Cwestiynodd y Panel lleoliad y goleuadau traffig. Dywedodd Mr Guilford nad oedd y goleuadau yn weithredol pan gafodd y goleuadau eu comisiynu ac y byddai wedi dymuno gweld mwy o oleuadau traffig wedi'u cynnau yn ystod ymweliad y Panel â'r safle. Cwestiynodd Mr Guilford lleoliad y goleuadau traffig gan nad oedd yn credu eu bod wedi cael eu codi yn unol â'r cynllun a dywedodd wrth y Panel ei fod wedi gofyn sawl gwaith i'r swyddogion am gopi o'r dyluniadau. Dywedodd Mr Guilford nad oedd y Cyngor wedi diffinio a yw'r dimensiwn yn yr Hysbysiad yn dod o'r gyffordd cyn neu oddi ar y newid. Dywedodd hefyd fod y ddau gynllun yn cyfeirio at yr un lleoliad a bod llinell ganol y groesfan yn cyd-fynd â chanol y wal dalcen ei gartref, sydd cyfagos â'r llwybr cerdded. Roedd yn credu bod llinell ganol y groesfan o leiaf 1.5 metr allan o'i safle.

Dywedodd y Swyddog Cyfreithiol wrth y Panel fod yr Hysbysiad yn nodi lleoliad y groesfan ar Heol Penprysg. Dywedodd Mr Guilford fod y dyluniadau'n gywir, ond roedd y dimensiynau a nodwyd yn yr Hysbysiad yn anghywir. Dywedodd y Prif Beiriannydd wrth y Panel fod y pellter a nodwyd wedi cael ei fesur ar bwynt tangiad o ymyl y ffordd. Eglurodd y Swyddog Rheoli Traffig fod y contractwr wedi codi'r groesfan yn unol â'r dyluniadau. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth os oedd pryder ynghylch lleoliad y groesfan roedd Swyddog y Priffyrdd ar y safle ar hyn o bryd yn mesur dimensiynau'r groesfan. Dywedodd y Swyddog Cyfreithiol wrth y Panel y byddai angen eglurhad bod y disgrifiad yn yr Hysbysiad yn gywir ac mae'n bosibl y byddai angen gohirio'r Panel er mwyn gwirio dimensiynau'r groesfan a nodwyd yn yr Hysbysiad. Dywedodd Mr Guilford y byddai'n gwrthod y mesuriadau a gymerwyd gan Swyddog y Priffyrdd gan nad oedd y groesfan wedi cael ei chodi yn unol â'r dyluniadau. Pwysleisiodd fod rhaid i'r groesfan gael ei gosod yn y lleoliad cywir. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth fod y groesfan wedi'i lleoli yn unol â'r dyluniad. Dywedodd y Swyddog Rheoli Traffig y byddai'r groesfan wedi cael ei chodi i gydymffurfio â'r Hysbysiad. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth y byddai angen ymchwilio ymhellach i lleoliad y groesfan, er bod y gwrthwynebwr bellach yn cytuno â'r mesurau arafu traffig.

Gohiriwyd y Panel am 3.05pm cyn dychwelyd am 3.25pm.

Yn sgil yr ansicrwydd ynghylch lleoliad y groesfan a nodwyd yn yr Hysbysiad, dywedodd y Swyddog Cyfreithiol wrth y Panel y byddai'r Adran Rheoli Traffig yn trefnu ymweld â'r safle er mwyn gwirio'r pellter a nodwyd unwaith eto. Awgrymodd y Swyddog Cyfreithiol y dylai'r Panel barhau i benderfynu'r gwrthwynebiad a gyflwynwyd mewn perthynas â'r mesurau arafu traffig arfaethedig o ystyried fod y gwrthwynebwr bellach wedi tynnu ei wrthwynebiad i'r elfen hon o'r cynllun yn ôl. Cadarnhaodd Mr Guilford â'r Panel fod hyn yn ffordd addas o weithredu.

Wrth grynhoi, gofynnodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth i'r Panel benderfynu ar y mesurau arafu traffig ac ailymgynnull yn dilyn ymweliad arall â'r safle a gwirio'r pellter a

## PANEL APELIADAU - DYDD IAU, 26 HYDREF 2017

nodwyd yn yr Hysbysiad er mwyn pennu lleoliad y groesfan gan fod y gwrthwynebwr bellach yn deall y rhesymeg y tu ôl i'r mesurau arafu traffig a'i fod bellach wedi tynnu'r rhan hon o'i wrthwynebiad yn ôl.

Gofynnodd Mr Guilford am gadarnhad o lwybr teithio dysgwyr. Eglurodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth fod llwybrau teithio dysgwyr yn rhan o arweiniad Llywodraeth Cymru a bod y llwybrau teithio dysgwyr a llwybrau diogel i ysgolion yn cael eu hadolygu ledled y Fwrdeistref.

I grynhoi, mynegodd Mr Guilford bryderon ynghylch lleoliad y groesfan nad oedd wedi'i chodi yn unol â'r cynlluniau. . Mynegodd bryderon hefyd y gallai'r mesurau arafu traffig arwain at gynnydd mewn llygredd aer ar adeg pan fod angen llenwi tyllau yn y ffyrdd ledled y Fwrdeistref. Dywedodd ei fod wedi trafod lleoliad y groesfan i gerddwyr yr oedd yn ystyried i fod yn y lleoliad anghywir â swyddogion. Roedd yn derbyn bod angen cyflwyno mesurau arafu traffig ac na fyddai camerâu cyflymder yn bosibl gan nad ydyw'n cyflawni'r meini prawf. Dywedodd wrth y panel ei fod wedi gofyn sawl gwaith i'r swyddogion roi mesurydd dirgryniadau a swm yn ei gartref, ond nid oeddynt wedi cydymffurfio.

Gohiriwyd y Panel am 3.35pm cyn dychwelyd am 3.45pm.

### PENDERFYNWYD:

1. Gwrthod y gwrthwynebiad a ddaeth i law i'r cynllun arafu traffig arfaethedig ar Heol Penprysg ac awdurdodi'r cynllun arafu traffig yn unol â'r hyn y manylwyd arnynt yn Atodiad F, ac eithrio'r groesfan i gerddwyr, a;

2. Bydd y Panel yn cael ei ohirio i ystyried y gwrthwynebiad a ddaeth i law mewn perthynas â'r groesfan i gerddwyr arfaethedig ar Heol Penprysg yn dilyn ymweliad pellach â'r safle a chadarnhau'r pellter a nodwyd yn yr Hysbysiad.

Daeth y cyfarfod i ben am 3.48pm.

Cafodd y cyfarfod ei ailymgynnull ddydd Llun, 13 Tachwedd 2017 am 10.30am.

Atgoffodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth y Panel ei fod wedi clywed tystiolaeth gan swyddogion ynghylch cynigion ar gyfer mesurau arafu traffig yn Heol Penprysg a sefydlu croesfan ffurfiol yn gysylltiedig â'r Ysgol Gynradd Pencoed newydd a gwrthwynebiad i'r cynigion hynny gan Mr Howell Guilford yn ei gyfarfod ar 26 Hydref 2017. Atgoffodd y panel hefyd ei fod wedi gwrthod y gwrthwynebiad i'r mesurau arafu traffig ac wedi cymeradwyo'r nodweddion hyn, ac yn sgil yr amwysedd o ran sut gafodd y groesfan ei disgrifio yn yr Hysbysiad Cyhoeddus, y byddai'r Panel yn ailymgynnull yn dilyn ymweliad â'r safle/ ac yn gwirio'r pellter a nodwyd yn yr Hysbysiad i bennu'r mater.

Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth wrth y Panel fod swyddogion y Priffyrdd wedi cyfarfod â swyddogion cyfreithiol yn dilyn ymweliadau safle a gynhaliwyd gan swyddogion. Dywedodd fod yr Adran Gyfreithiol yn ystyried bod y disgrifiad gwreiddiol yn yr Hysbysiad Cyhoeddus o leoliad y groesfan i gerddwyr yn gywir. Fodd bynnag, roedd yr Adran Gyfreithiol yn credu y dylai'r Hysbysiad Cyhoeddus gael ei ail-hysbysebu gan newid y disgrifiad ychydig er mwyn nodi dimensiwn manwl gywir y groesfan o gyffordd Wimborne Road a Heol Penprysg. Dywedodd Mr Guilford wrth y Panel ei fod wedi'i siomi gan nad oedd y Panel wedi cynnal yr ymweliad â'r safle a drefnwyd cyn y cyfarfod. Dywedodd na fyddai newid yn y dimensiwn yn helpu o gwbl gan nad oedd man cychwyn wedi cael ei ddiffinio o ganol Wimborne Road ar gyfer codi'r groesfan, a ddylai fod wedi'i chodi yn unol â dyluniadau'r cynllun.

**PANEL APELIADAU - DYDD IAU, 26 HYDREF 2017**

Dyweddodd y Swyddog Cyfreithiol y byddai'r Panel yn ailymgynnull ar ôl i'r cynigion ail-hysbysebu'r cynigion ac ar ôl i'r cyfnod ar gyfer cyflwyno sylwadau/gwrthwynebiad fynd heibio.

Gofynnodd Mr Guilford a fyddai modd cynnau'r goleuadau ar y groesfan. Dywedodd y Rheolwr Traffig a Thrafnidiaeth wrth y Panel na fyddai modd cynnau'r goleuadau gan nad oedd y groesfan wedi'i phennu eto gan y Panel a gallai hyn gael ei herio. Roedd Mr Guilford yn teimlo bod ail-hysbysebu yn gynnig dibwrpas gan fod dyluniadau'r cynllun yn cael blaenoriaeth.

**PENDERFYNWYD:**

1. Oherwydd amwysedd o ran y pellter a nodwyd yn yr Hysbysiad Cyhoeddus, rhaid ail-hysbysebu'r Hysbysiad gan newid y disgrifiad i gael gwared ag unrhyw amwysedd mewn perthynas â lleoliad y groesfan arfaethedig.

2. Y byddai'r Panel yn torri i ystyried unrhyw wrthwynebiad sy'n dod i law mewn perthynas â'r groesfan i gerddwyr arfaethedig ar Heol Penprysg ar ôl ail-hysbysebu'r cynnig.

Daeth y cyfarfod i ben am 15:48