



Adroddiad

Ymweliad â safle a wnaed ar 11/08/03

Report

Site visit made on 11/08/03

gan/by John Davies BSc MRTPI

**Arolygydd a benodwyd gan Gynulliad
Cenedlaethol Cymru**

**an Inspector appointed by the National Assembly
for Wales**

Dyddiad/Date 26.09.2003

CYLCHLYTHYR 37/84 Y SWYDDFA GYMREIG: TIR Y GORON A DATBLYGIAD Y GORON

CYNGOR BRO MORGANNWG

DATBLYGIAD ARFAETHEDIG GAN ASiantaeth yr Arfordir a Gwylwyr y Glannau
SEF IS-ORSAF GWYLWYR Y GLANNAU (GAN GYNNWYS SWYDDFA RHEOLWR ARDAL)

YN
LLWYN PASSAT, MARINA PENARTH, PENARTH

Cyfeiriad y safle: Llyn Passat, Marina Penarth, Penarth

- Cyfeiriwyd y mater at Gynulliad Cenedlaethol Cymru gan Asiantaeth yr Arfordir a Gwylwyr y Glannau o dan ddarpariaethau Rhan IV Cylchlythyr 37/84: Tir y Goron a Datblygiad y Goron ar ôl penderfyniad gan Gyngor Bro Morgannwg i wrthwynebu datblygiad arfaethedig gan Asiantaeth yr Arfordir a Gwylwyr y Glannau.
- Anfonwyd yr Hysbysiad o Ddatblygiad Arfaethedig ar ffurf amlinellol i Gyngor Bro Morgannwg ar 27 Mawrth 2002.
- Cofrestrwyd yr Hysbysiad gan y Cyngor o dan Gyf 02/00432/CROWN.
- Is-orsaf Gwylwyr y Glannau (gan gynnwys Swyddfa Rheolwr Ardal) yw'r datblygiad arfaethedig.
- Roedd hysbysiad y Cyngor o'i benderfyniad i wrthwynebu'r datblygiad yn ddyddiedig 31 Hydref 2002.
- Hysbyswyd Cynulliad Cenedlaethol Cymru gan Asiantaeth yr Arfordir a Gwylwyr y Glannau ei bod am fwrw ymlaen â'r datblygiad ar 29 Ebrill 2003.
- Penderfynodd y Cynulliad Cenedlaethol y caiff rhinweddau'r datblygiad eu hystyried drwy'r weithdrefn cynrychioliadau ysgrifenedig ac y penderfynir ar y rhinweddau gan Bwyllgor Penderfyniadau Cynllunio.

Crynodeb o'r Argymhelliad: Nid yw'r cynnig yn mynd rhagddo.

Materion Gweithdrefnol

1. Ynghyd â'r hysbysiad amlinellol a anfonwyd i'r Cyngor ar 27 Mawrth 2002, anfonwyd cynllun ar raddfa 1:1250 a oedd yn dangos y safle wedi'i amlinellu mewn coch. Roedd y safle yn rhan o faes parcio cyhoeddus ar ymyl Marina Penarth. Bryd hynny roedd pob mater yn ymwneud â lleoliad, dyluniad, ymddangosiad allanol a gwaith tirlunio yn faterion a gadwyd ar gyfer cymeradwyaeth ddilynol. Ar 23 Ebrill 2002 ysgrifennodd y Cyngor at yr asiantau a oedd yn gweithredu ar ran Asiantaeth yr Arfordir a Gwylwyr y Glannau i'w hysbysu bod angen ystyried lleoliad y cynllun a'r mynediad iddo bryd hynny er mwyn asesu effaith y cynllun yn llawn a gofynnodd¹ iddi gyflwyno'r manylion hyn.
2. Cyflwynwyd lluniau BGC44522E-824-A-A01 ac A02 ynghyd â llythyr dyddiedig 25 Mehefin 2002. Roedd llun A01 yn gynllun lleoliad, a nododd bod bwriad i leoli'r adeilad mewn ardal a oedd yn cydffinio â'r maes parcio tua'r gorllewin bellach yn hytrach nag ar ran o'r maes parcio. Yn llun A02 dangoswyd lleoliad yr adeilad, diwyg y llawr daear mewnol a ffyrdd mynediad arfaethedig i gerddwyr a cherbydau. Cyflwynwyd fersiwn diwygiedig o'r llun hwn Rhif BGC44522E-824-A-A02/A, dyddiedig 23 Gorffennaf 2002 gyda llythyr dyddiedig 24 Gorffennaf 2002. Roedd penderfyniad y Cyngor yn seiliedig ar y llun diwygiedig hwn ac rwyf hefyd wedi ymdrin â'r cynigion a ddangosir yn y llun hwn.
3. Yn dilyn fy ymweliad ar 11 Awst 2003, gofynnwyd i asiant yr apelydd egluro anghysondeb ymddangosiadol rhwng y gwahanol luniau. Ar lun diwygiedig Rhif BGC44522E-824-A-A02/A, roedd y pellter o ddrychiad dwyreiniol yr adeilad arfaethedig wedi'i fesur yn gyfochrog â'r doc i bwynt agosaf yr ardal i'w thirlunio yng nghefn Plas Pamir yn 23 metr. Yn natganiad apêl y Cyngor roedd yr un pellter ar gynllun safle 1:500 yn 28 metr. Gan fod llun BGC44522E-824-A-A02/A yn dangos yr adeilad arfaethedig ar ymyl y maes parcio dylai'r mesuriadau hyn fod wedi bod yr un peth. Os oedd y cynllun 1:500 yn gywir gallai hyn awgrymu y byddai'r adeilad yn cael ei godi'n rhannol ar y maes parcio.
4. Ymatebodd yr asiant drwy lythyr dyddiedig 21 Awst 2003 yn cadarnhau bod llun BGC44522E-824-A-A02/A yn anghywir. Dau ddeg saith pwynt chwe metr oedd y pellter gwirioneddol o'r ardal i'w thirlunio yng nghefn Plas Pamir i ymyl y maes parcio, fel y dangoswyd ar gynllun safle

¹ Yn unol ag Erthygl 3 Gorchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygiad Cyffredinol) 1995

1:500 y Cyngor (gan ganiatáu ar gyfer gwallau oherwydd graddfa). Mae'r llythyr hefyd yn cadarnhau na fyddai'r adeilad yn cael ei godi ar y maes parcio eithr ar y tir i'r gorllewin.

5. Atodir rhestr o enwau'r bobl a fu'n bresennol yn ystod yr ymweliad â'r safle wrth yr adroddiad hwn, sy'n cynnwys disgrifiad o'r safle a'r ardal o'i gwmpas, fy arfarniad o'r cynnig, fy nghasgliadau a'm hargymhelliad.

Y Safle a'r Ardal o'i Amgylch

6. Mae safle'r cynnig ym Marina Penarth, sef datblygiad modern o dai ar lan y dŵr a adeiladwyd yn ystod y blynyddoedd diwethaf o amgylch hen Ddoc Penarth. Mae'r marina ar ochr ddeheuol Bae Caerdydd ac i'r gogledd o Benrhyn Penarth. Mae un ffordd fynediad i'r marina o'r gorllewin, oddi ar gylchfan fach ar ffordd yr A4160, sef y brif ffordd i Benarth. Mae'r ffordd fynediad yn croesi llinell y rheilffordd i gylchfan arall gyda siop fwyd i'r de-orllewin ohoni. O'r gylchfan hon mae 2 ffordd, Rhodfa Marconi a Ffordd Terra Nova, yn gwasanaethu'r marina. Mae Rhodfa Marconi yn rhedeg i'r gogledd o'r doc, gan arwain i Lwyn Passat, lle y lleolir safle'r apêl. Mae Ffordd Terra Nova yn rhedeg i'r de o'r doc, gan orffen ym Morglawdd Bae Caerdydd. Ar y ddwy ffordd hyn mae nifer o dwmpathau a llwyfannau arafu.
7. Mae Llyn Passat yn dilyn ymyl yr hen harbwr mewnol am y rhan fwyaf o'i hyd cyn troi i'r gogledd wrth nesau at y pen dwyreiniol, gan adael ardal ar siâp triongl wedi'i ffinio gan y ffordd i'r gogledd, y doc i'r de ac ardal breswyl i'r dwyrain. Maes parcio cyhoeddus yw'r rhan fwyaf o'r ardal hon sydd ar siâp triongl. Mae ei phig orllewinol yn ardal balmantog wedi'i gwahanu oddi wrth y maes parcio gan atalbyst. Byddai'r adeilad arfaethedig wedi'i leoli ar yr ardal balmantog hon, gyda ffordd fynediad i gerbydau drwy'r maes parcio. Mae arwyneb y maes parcio wedi'i ffurfio o flociau bach a defnyddir blociau lliw gwahanol i nodi'r lleoedd parcio; mae 15 o leoedd ar hyn o bryd.
8. Yn union i'r dwyrain o'r maes parcio mae ffordd bengaead breswyl o'r enw Plas Pamir. Gwahenir y ffordd hon oddi wrth y maes parcio gan res o brysglwyni a ffens 1.8 metr o uchder. Mae Plas Pamir yn cynnwys rhesi o dai teras deulawr. Yn union i'r gogledd, gyferbyn â Llyn Passat, mae maes parcio preifat ac ymhellach draw mae datblygiad preswyl arall sy'n cynnwys rhesi o dai teras deulawr neu dri llawr. Mae eu ffryntiau ar Ffordd John Batchelor, sy'n rhedeg ar eu hochr ogleddol ar hyd ymyl llyn mewnol Morglawdd Caerdydd. O gefn y tai gellir gweld safle'r apêl, y maes parcio cydffiniol a'r doc ymhellach draw. I'r gogledd-orllewin o safle'r apêl ac i'r gogledd o Llyn Passat mae Tŷ Hampstead, sef bloc tri llawr o fflatiau. Yng nghornel ddeddwyrain grom yr adeilad hwn ceir ffenestri mawr ac o'r ffenestri hyn gellir edrych draw ar safle'r apêl a'r marina. Datblygiad preswyl yn bennaf, ynghyd ag iard gychod a safle gwerthu cychod sydd ar ochr ddeheuol y doc gyferbyn. Mae datblygiad preswyl yn cydffinio ag ymyl orllewinol y doc.

Y Cynnig

9. Is-orsaf Gwylwyr y Glannau yw'r datblygiad arfaethedig. Mae swyddogion cynorthwyol Gwylwyr y Glannau yn wirfoddolwyr rhan amser a gaiff eu goruchwyllo a'u hyfforddi gan aelod parhaol o staff Asiantaeth yr Arfordir a Gwylwyr y Glannau (yr Asiantaeth). Byddai y Rheolwr Ardal yn gweithio o'r adeilad ond dim ond am ychydig ddiwrnodau o'r wythnos yn ystod oriau gwaith arferol y byddai'n treulio amser yn yr orsaf. Mae'r gwirfoddolwyr yn gweithio yn ôl y gofyn, yn bennaf y tu allan i oriau swyddfa er mwyn cael hyfforddiant, mynychu cyfarfodydd ac ymateb i achosion brys. Byddai'r adeilad o dan glo am y rhan fwyaf o'r flwyddyn ond byddai angen cael mynediad iddo drwy'r amser, gan fod yr Asiantaeth yn wasanaeth brys. Byddai'r Orsaf yn ymateb i ddigwyddiadau ym Mae Caerdydd a'r ardal o'i amgylch a byddai'n ganolfan ar gyfer hyrwyddo'r gwaith o atal damweiniau.

10. Pe bai digwyddiad ar y môr, byddai 1 neu 2 o swyddogion cynorthwyol yn gyrru i'r orsaf arfaethedig a chyda'r Rheolwr Ardal byddent yn casglu offer achub ac yn gyrru'r cerbyd ffordd achub brys i'r digwyddiad. Mae'r Timau Achub Gwylwyr y Glannau a fyddai'n defnyddio'r adeilad yn ymateb i achosion brys naill ar y môr neu ar yr arfordir. Mae angen mynediad cyfleus ar y ffordd yn hytrach nag ar y dŵr. Byddai gwasanaethau bad achub yn darparu gwasanaethau achub ar y dŵr ac ni chaiff bad achub ei gadw yn yr adeilad. Byddai'r adeilad hefyd yn cael ei ddefnyddio i hyrwyddo polisi Gwylwyr y Glannau i geisio atal digwyddiadau ar y môr drwy gael presenoldeb mwy amlwg yn y gymuned leol a hyrwyddo diogelwch ar y môr ac ar yr arfordir yn ardal Bae Caerdydd. Byddai'r adeilad hefyd yn cael ei ddefnyddio ar gyfer hyfforddi hyd at 10 o swyddogion cynorthwyol, a hynny am noson yr wythnos i ddechrau, ac wedyn unwaith y mis.
11. Byddai dau lawr i'r adeilad. Byddai'n mesur 10 metr wrth 7.5 metr o led, gyda rhandy yn y cefn yn mesur 2.5 metr wrth 6 metr y bwriedid adeiladu cyntedd 1.5 metr wrth 2.6 metr arno. Ar y llawr daear byddai garej ddwbl ynghyd â thoiled i'r anabl a storfa ar gyfer offer achub. Byddai'r llawr cyntaf yn cynnwys swyddfa, ystafell hyfforddi, storfeydd, cegin a chawod. Byddai cerbydau'n cyrraedd yr adeilad drwy'r maes parcio presennol. Byddai ffordd fynediad newydd ar wahân i gerddwyr ar Lwyn Passat yn union i'r gorllewin o'r adeilad. Byddai'r Asiantaeth yn gosod offer radio Band VHF y Môr yn cynnwys trosdderbynnydd 25 watt (pŵer effeithiol a ymbelydrir) annibynnol ac antena VHF, sef deubol wedi'i blygu, 1 metr o hyd fel arfer, wedi'i osod ar ben yr adeilad sydd agosaf at y môr² (y drychiad dwyreiniol).

Polisi Cynllunio

12. Mae'r cynllun datblygu yn cynnwys Cynllun Fframwaith De Morgannwg a fabwysiadwyd ym mis Mai 1989 a Chynllun Lleol Dwyrain y Fro a fabwysiadwyd yn 1987. Nid oes unrhyw bolisiau perthnasol yn yr ail gynllun. Mae Polisi EV19 y Cynllun Fframwaith yn ei gwneud yn ofynnol i ddatblygiad newydd fod â dyluniad o safon uchel sy'n rhoi sylw llawn, ymhlith pethau eraill, i'w berthynas ag adeiladau cyfagos a grwpiau o adeiladau yn enwedig o fewn tirlun trefol pwysig neu wrth ymyl tirlun trefol pwysig.
13. Mae Cynllun Datblygu Unedol Bro Morgannwg (CDU) ar gam datblygedig ac yn dilyn ymchwiliad cyhoeddus cyhoeddwyd a chymeradwywyd addasiadau at ddibenion rheoli datblygiad ym mis Chwefror 2003. Felly mae'n haeddu cael cryn sylw. Mae Polisi ENV25 fel y nodir yn yr addasiadau³ yn ei gwneud yn ofynnol i ddatblygiad newydd roi sylw llawn i gyd-destun yr amgylchedd adeiledig lleol a'i nodweddion arbennig. Mae'n nodi 9 maen prawf, yn arbennig, bod datblygiad yn –
 - ategu neu'n ychwanegu at gymeriad lleol adeiladau a mannau agored
 - cyrraedd safonau'r Cyngor o ran mynediad a pharcio
 - lleihau unrhyw effaith andwyol ar ardaloedd cyfagos i'r eithaf
 - diogelu ac yn ategu'r gwaith tirlunio meddal a chaled sy'n bodoli eisoes
 - sicrhau bod gwahaniaeth amlwg rhwng mannau cyhoeddus a mannau preifat.
14. Ceir polisi cenedlaethol perthnasol ym Mholisi Cynllunio Cymru (PCC) Mawrth 2002, Nodyn Cyngor Technegol 12: Dylunio (TAN12) a TAN19: Telathrebu.

² Eglurwyd yn ystod yr ymweliad â'r safle mai'r drychiad dwyreiniol fyddai hynny

³ Mae'r fersiwn o Bolisi ENV25 ym mharagraff 5.3 o ddatganiad y Cyngor ychydig yn wahanol i'r fersiwn yn addasiad Chwefror 2003 yn Atodiad 3 i'w ddatganiad. Rwyf wedi defnyddio'r fersiwn olaf gan mai hwn yw'r fersiwn mwyaf diweddar o'r polisi hwn.

Hanes Cynllunio

15. Argymhellodd adroddiad y pwyllgor ar y cynnig na ddylid ei wrthwynebu, yn ddarostyngedig i 11 o amodau. Yna gwrthwynebodd y Cyngor y cynnig am y 4 rheswm canlynol:
- o ran dyluniad a lleoliad byddai'r cynnig yn cael effaith andwyol ar amwynder preswyl yr ardal yn groes i Bolisi ENV25 y CDU
 - mae'r lleoliad arfaethedig yn amhriodol o ystyried natur breswyl yr ardal o'i amgylch, y rhwydwaith ffyrdd lleol a'r problemau cydnabyddedig gyda thagfeydd traffig yn yr ardal
 - byddai'r cynnig yn arwain at golli lleoedd parcio gwerthfawr a mannau agored o fewn yr ardal breswyl hon yn groes i Bolisi ENV25 y CDU
 - byddai'r cynnig yn cyflwyno datblygiad nad yw'n ddatblygiad preswyl mewn ardal sy'n ardal breswyl fel arall mewn ffordd anghyson, yn groes i Bolisi ENV25 y CDU.

Arfarniad

16. Y prif ystyriaethau a godwyd yng ngwrthwynebiadau'r Cyngor yw effaith yr adeilad ar:
- gymeriad ac ymddangosiad yr ardal o'i amgylch gan ystyried dyluniad a lleoliad, y mannau agored a gâi eu colli a natur y defnydd arfaethedig
 - y defnydd diogel o'r rhwydwaith ffyrdd lleol, gan roi sylw i broblemau tagfeydd a pharcio ceir
 - amodau byw cymdogion, gan gyfeirio'n arbennig at olygfeydd a tharfu posibl.
17. Mae'r trigolion yn codi materion ychwanegol, y gellir eu crynhoi fel a ganlyn:
- yr angen am y datblygiad arfaethedig ac addasrwydd y safle a ddewiswyd
 - effaith yr antena radio ar iechyd a diogelwch y cyhoedd.

Cymeriad ac Ymddangosiad

18. O ran natur y defnydd, mae'n wir bod y datblygiad i gyd o amgylch y safle yn ddatblygiad preswyl. Yr unig ddatblygiad masnachol yw iard gychod a defnydd gwerthu cychod ar ochr ddeheuol y doc. Ond mae'r Asiantaeth yn nodi bod y safle mewn ardal ddynodedig ar Fap Cynigion y CDU fel Ardal Ailddatblygu Gynhwysfawr Penarth Haven a bod y testun sy'n ategu Polisi HOUS 1(7) yn cynnig y bydd yr ailddatblygiad yn cynnwys defnyddiau preswyl, cymunedol a masnachol ynghyd â defnyddiau sy'n ymwneud â'r diwydiant morol a chychod. Felly nid yw'r ffaith na fyddai'r defnydd arfaethedig yn un preswyl ynddo'i hun yn ddigonol i ragwahardd y cynigion.
19. Mae'r Asiantaeth yn nodi'n gywir bod y dyluniad yn fater a gadwyd ar gyfer cymeradwyaeth ddilynol, ond bod dyluniad yn cwmpasu mwy na dyluniad yr adeilad arfaethedig ei hun. Nodir ym Mholisi Cynllunio Cymru paragraff 2.9.4 fod dyluniad da yn hanfodol i sicrhau bod ardaloedd, yn enwedig ardaloedd lle mae datblygiadau mwy dwys, yn cynnig amgylchedd o ansawdd da. Yn ôl diffiniad Nodyn Cyngor Technegol 12: Dylunio ystyr hynny yw'r gydberthynas rhwng pob elfen o'r amgylchedd adeiledig a'r amgylchedd naturiol, gan gynnwys y berthynas rhwng adeiladau a'r strydoedd, sgwariau, parciau, dyfrffyrdd a mannau agored eraill o eiddo cyhoeddus a phreifat.
20. O ran colli mannau agored, ni ellid gwrthwynebu datblygiad y safle ar y sail honno. Mae'r safle yn un bach, palmantog heb nodweddion arbennig. Mae'r maes parcio sy'n cydffinio ag ef yn ardal o gerrig palmant yn unig ac nid yw'n atyniadol iawn. Eto i gyd, mae'r safle o fewn datblygiad modern a gynlluniwyd yn ofalus ac a adeiladwyd â dwysedd cymharol uchel sydd â diwyg sy'n

ystyried y lleoliad ar lan y dŵr. O ganlyniad mae'n ardal drefol atyniadol sy'n cynnwys cymysgedd o arddulliau a dyluniadau adeiladu ond sy'n gydlynol ac yn gymesur o ran perthynas yr adeiladau â'i gilydd a'u perthynas â hen Ddoc Penarth.

21. Fel y noda'r Asiantaeth, mae'r tai ar ymyl dwyreiniol yr hen ddoc sy'n cydffinio â'r sianel i'r harbwr allanol yn agos iawn at waliau'r doc. Ond mae'r adeiladau ar ei ochr ogleddol lle y byddai'r orsaf arfaethedig yn cael ei lleoli gryn bellter o'r doc ac mae'r ffordd, sef Llwyn Passat, yn rhedeg ar hyd ei ymyl. Byddai'r adeilad ar safle ar wahân, heb unrhyw gysylltiad â'r tai i'r gogledd ac i'r dwyrain nac unrhyw berthynas weledol â hwy. Ac ni fyddai'n gymesur â'r blociau mwy ac urddasol 2 neu 3 llawr i'r gogledd o'r ffordd, yn arbennig Tŷ Hampstead. Gan y byddai ar raddfa wahanol ac ar safle ar wahân ni fyddai ymddangosiad yr adeilad yn cydweddu â diwyg arfaethedig datblygiad i'r gogledd o'r doc a byddai'n amharu ar y golygfeydd agored presennol dros y doc ac ar ymddangosiad atyniadol y marina.

Diogelwch ar y Ffordd Fawr, Tagfeydd a Meysydd Parcio

22. Noda'r Asiantaeth mai gwasanaeth brys ydyw a bod ganddi rwymedigaeth statudol i gyrraedd safle digwyddiad a gofnodir o fewn terfyn amser penodol. Er mai mater i'r Asiantaeth yw gofynion gweithredol, ymddengys fod gwrthdaro rhwng yr angen i ddefnyddio'r adeilad pan fo achos brys a'r nifer fawr o fesurau arafu traffig ar Ffordd Marconi a Llwyn Passat, sy'n arafu traffig yn effeithiol. Ymddengys nad yw'r angen i deithio o'r safle i ddigwyddiad yn gyflym yn cydweddu â dyluniad y priffyrdd, sydd yn amlwg yn anelu at arafu traffig yn yr ardal. Mae'r pellter rhwng y safle a'r gylchfan i'r gorllewin yn gymharol fach. Ond byddai gwirfoddolwyr, wrth ymateb i achos brys, o dan bwysau i yrru dipyn yn gyflymach na'r gyrrwyr eraill a fyddai'n teithio'n araf oherwydd y twmpathau a'r llwyfannau arafu, gan arwain at wrthdaro a risg i ddiogelwch ar y ffordd.
23. Yn ei ymateb i ddatganiad yr Asiantaeth mae'r Cyngor yn nodi bod traffig trwm ar y gylchfan sy'n arwain at Farina Penarth yn ystod oriau brig, gyda thagfeydd ar y ffyrdd dynesu, gan gynnwys y ffordd i'r marina. Mae'r Asiantaeth yn nodi na fyddai'r cynnig yn cael effaith andwyol ar lif y traffig. O ystyried maint yr adeilad a'r defnydd gweddol fach yn gyffredinol, mae'r ddadl hon yn rhesymol. Ond mae'r safle ar ffordd bengaead i bob diben gydag un ffordd fynediad sy'n cysylltu â phrif ffordd brysur rhwng Caerdydd a Phenarth. Mae'r siop fwyd wrth ymyl mynediad y marina hefyd yn creu traffig. Nid yw'r Asiantaeth yn gwadu haeriad y Cyngor bod llawer o draffig yn teithio ar hyd cyffordd y gylchfan i'r marina, yn enwedig yn ystod oriau brig. Er y byddai goleuadau sy'n fflachio ar gerbyd brys yr Asiantaeth, byddai risg ychwanegol i ddiogelwch cerbydau eraill pe bai damwain yn digwydd yn ystod oriau brig, pryd y byddai'r cerbyd brys yn ceisio mynd o amgylch cylchfan â thraffig trwm arni gyda thagfeydd ar bob ffordd ddynesu.
24. Dadl yr Asiantaeth yw mai cyfyngedig fyddai'r defnydd ac yn ôl yr Asiantaeth, pe bai'r adeilad wedi bod yn weithredol yn 2002 byddai wedi ymateb i 39 o ddigwyddiadau. Ond bu cryn gynnydd o gymharu â'r 9 galwad y flwyddyn ar gyfartaledd o 1997-99. Mae hyn yn adlewyrchu'r cynnydd mewn gweithgarwch yn ymwneud â chychod ar ôl cwblhau Morglawdd Bae Caerdydd a dyna un o'r rhesymau pam mae angen y cyfleuster newydd, er mwyn ymateb i achosion brys ar hyd arfordir Bae Caerdydd. Dim ond yn ddiweddar y cwblhawyd y Morglawdd ac mae'n debygol y bydd gweithgarwch yn ymwneud â chychod, ac felly amllder digwyddiadau a'r angen i ddefnyddio'r orsaf arfaethedig pan fo achos brys, yn parhau i gynyddu. Noda'r Asiantaeth fod nifer y digwyddiadau rhwng 8 o'r gloch y nos a 7 o'r gloch y bore yn dal i fod yn weddol gyson sef 4.5 y flwyddyn yn y cyfnod 1997-2002. Trwy oblygiad mae nifer yn digwydd yn ystod y dydd ac mae pob siawns y gallent ddigwydd ar yr un pryd ag y bydd traffig trwm ar y ffyrdd tuag at y marina.

25. Ar hyn o bryd mae 15 o leoedd yn y maes parcio. Byddai'r ffordd fynediad i'r garej ddwbl ar lawr gwaelod yr adeilad yn dileu 2 o'r lleoedd sydd wedi'u gosod ar ongl o 90 gradd i ben gorllewinol y maes parcio ar hyn o bryd. Noda'r Asiantaeth y byddai'r maes parcio yn cael ei osod i ddarparu 14 o leoedd. Ymddengys na fyddai colli 1 lle yn debygol o achosi problem. Er gwaethaf honiadau'r Cyngor a'r trigolion ynglŷn â'r defnydd a wneir o'r maes parcio, nid ydynt wedi darparu ffigurau i gyfiawnhau'r honiadau hyn. Mae'r Asiantaeth wedi cofnodi nifer y ceir yn y maes parcio ar wahanol adegau yn ystod y dydd a chyda'r hwyr, yn ystod yr wythnos ac ar benwythnosau. Y nifer fwyaf o geir a gofnodwyd oedd 4. Ar adeg yr ymweliad â'r safle, sef 11.15 y bore yn ystod yr wythnos, nid oedd unrhyw geir yn y maes parcio ac eithrio ceir y bobl a oedd ar yr ymweliad â'r safle. Ar ôl i'r ymweliad â'r safle ddod i ben, roedd y maes parcio yn wag. Felly ni fyddai colli 1 lle yn achosi problem.
26. Noda'r Asiantaeth y byddai'r orsaf yn cael ei defnyddio at ddibenion hyfforddi unwaith y mis. Byddai 11 o aelodau yn y tîm yn yr orsaf yn ogystal â'r Rheolwr Ardal. Byddai lle o fewn yr adeilad i gerbyd y Rheolwr, ond pe bai pob aelod o'r tîm yn dod i'r orsaf yn unigol yn eu ceir byddai'r maes parcio cyhoeddus bron yn llawn. Eto i gyd, ymddengys na wneir defnydd mawr o'r maes parcio ac nid oes tystiolaeth y byddai defnydd o'r fath unwaith y mis yn achosi unrhyw anawsterau.

Amodau Byw Trigolion

27. Dadl yr Asiantaeth yw y byddai'r pellter rhwng y safle a'r eiddo preswyl yn sicrhau na fyddai'r safle arfaethedig yn amharu ar amodau byw trigolion. Noda nad yw dyluniad yr adeilad yn rhan o'r cynnig ac mae'n fater a gadwyd ar gyfer cymeradwyaeth ddilynol a bod adroddiad y pwyllgor wedi argymhell y dylid rhoi caniatâd yn ddarostyngedig i amodau. Byddai'r adeilad yn cael ei ddylunio i sicrhau na fyddai ffenestri yn y drychiad gogleddol sy'n wynebu Tŷ Hampstead yn gwasanaethu swyddfeydd, ystafelloedd cymunedol na chyfarfod/hyfforddi, yn ôl gofyniad amod 6. Byddai'r drychiad gorllewinol yn cael ei ddylunio yn ôl yr un egwyddorion. Ni welaf fod rheswm dros anghytuno â'r dadleuon hyn; gellid diogelu preifatrwydd trigolion yn ddigonol.
28. Byddai'r adeilad arfaethedig yn fwy na 35 metr o'r tai agosaf ar Ffordd John Batchelor. Byddai'n nodwedd amlwg o edrych o'r tai hyn dros y marina, ond oherwydd y pellter ac ongl lydan yr olygfa dros y marina ni fyddai'n cael effaith fawr. Dengys llun BGC44522E-824-A-A02/A y byddai'r adeilad 10-10.5 metr o'r ffenestri nodwedd crwm ar gornel dde-ddwyrain Tŷ Hampstead. Fodd bynnag, mae llythyr dyddiedig 21 Awst 2003 oddi wrth yr asiant yn cadarnhau bod y llun hwn yn anghywir ac yn nodi y byddai pellter o ryw 16 metr. A bwrw bod y ffigur hwn yn gywir, oherwydd agosrwydd a safle cymharol yr adeilad arfaethedig byddai'n cael rhywfaint o effaith ar y golygfeydd o'r ffenestr ar y llawr daear ar gornel dde-ddwyrain Tŷ Hampstead. Ni fyddai fawr o effaith ar yr eiddo ym Mlas Pamir oherwydd y pellter rhyngddynt a'r adeilad arfaethedig a'r ffaith mai dim ond o ffenestri'r ystafelloedd gwely y gallai deiliaid weld yr adeilad am fod eu ffens gefn yn eu hatal rhag ei weld o ffenestri ar y llawr daear.
29. O ran tarfu, dadleuir y byddai hyn yn digwydd yn ystod oriau anghymdeithasol pan fyddai lefelau sŵn cefndir yn isel. Noda'r Asiantaeth fod nifer y galwadau rhwng 2000-0700 wedi parhau'n weddol gyson yn ystod y cyfnod 1997-2000 sef 4.5 y flwyddyn, er bod cyfanswm y digwyddiadau wedi cynyddu'n sylweddol. Byddai rheolaethau ar waith i leihau'r sŵn a'r tarfu ar drigolion. Byddai timau achub yn cael cyfarwyddyd mai dim ond pan oeddent yn bell o ardaloedd preswyl neu os oedd yn gwbl angenrheidiol y dylid canu corn neu ddefnyddio goleuadau glas. Nid oes gan gerbydau'r Asiantaeth larymau i nodi pan fo cerbydau yn bacio.
30. Noda'r Asiantaeth y byddai'r tîm a gâi ei leoli yma yn cynnwys 11 o wirfoddolwyr, ond y byddai dau arall ynghyd â'r Rheolwr Ardal yn gyrru i'r safle fel arfer ar gyfer achos brys. Mae'r defnydd amcangyfrifedig yn ystod y nos, sef 4.5 y flwyddyn, yn fach iawn. Ond yn ystod achosion brys, byddai rhywfaint o darfu wrth i aelodau tîm gwylwyr y glannau gyrraedd a pharcio, llwytho'r

cerbyd brys gydag offer a gadael. Derbyniaf y byddai rheolaeth dros y staff yn sicrhau na fyddent yn defnyddio cynn a goleuadau sy'n fflachio wrth ymyl y safle. Eto i gyd, yn ystod achos brys mae'n debygol y byddai'r gweithgarwch ar y safle yn ddigon amlwg i darfu ar y cymdogion o gofio lefel isel debygol y sŵn cefndir yn yr ardal breswyl dawel hon.

Materion Eraill

31. Mae amheumon gan y trigolion a oes angen y cyfleuster, gan fod Gorsaf Gwylwyr y Glannau ar Cliff Parade, Penarth, a fyddai yr un mor addas â'r safle arfaethedig at ddibenion Gwylwyr y Glannau. Noda'r Asiantaeth fod angen y safle er mwyn ymateb i achosion brys ar yr arfordir rhwng Ynys Sili a Chasnewydd. Byddai'n darparu tîm newydd i ymateb i'r lefel uwch o weithgareddau adloniadol gyda chychod yn ardal Caerdydd/Penarth yn arbennig. Mae angen i'r orsaf fod mewn lleoliad amlwg i bobl â chychod neu bobl sy'n ymgymryd â gweithgareddau ar y dŵr er mwyn iddynt gael gwybodaeth yn hwylus ac mae angen iddi fod yn gyfleus i'r rhwydwaith ffyrdd strategol. Mae'r safle yn bodloni'r ddau amcan. Yn fy marn i, mater i'r Asiantaeth yw'r angen am gyfleuster. Ni fyddai safle ym Mhenarth mor gyfleus o ran prif ganolfannau'r gweithgareddau yn ymwneud â chychod ym Morglawdd Caerdydd ac ym Marina Penarth. Fodd bynnag, cyfyd amheumon a yw hwn yn lleoliad addas o ran bod yn gyfleus i wasanaeth brys y mae angen iddo ymateb o fewn amser penodol, am resymau a nodir ym mharagraffau 22-24 uchod.
32. Mynegwyd ofnau hefyd ynglŷn â'r offer trawsyrru radio i'w osod ar yr orsaf a'i effaith ar iechyd y cyhoedd. Mae'r Asiantaeth yn cadarnhau y byddai'r atena unigol yn cydymffurfio ag argymhellion y Bwrdd Diogelu Radiolegol Cenedlaethol ac y byddai pellter diogel o 1 metr o leiaf o'r atena pan fo'n trawsyrru ac na fyddai risg i iechyd. Ond y safon berthnasol ar gyfer diogelu'r cyhoedd a fabwysiadwyd gan Lywodraeth Cynulliad Cymru, fel y nodir yn PPC a TAN 19: Telathrebu, yw'r safon a luniwyd gan y Comisiwn Rhyngwladol ar Ddiogelu rhag Ymbelydredd nad yw'n Ïoneiddio (ICNRIP). Mae TAN 19 yn esbonio ei fod yn ofyniad statudol bod angen cyflwyno datganiad ar y cyd â cheisiadau cynllunio sy'n cynnwys gosod atenae y bydd yr atenae'n gweithredu yn unol â chanllawiau'r ICNRIP⁴. Felly dylai'r Asiantaeth gadarnhau y byddai'r gosodiad arfaethedig yn cydymffurfio â chanllawiau ICNRIP. Yn amodol ar hynny, byddai'n cyrraedd y safon a nodir gan Lywodraeth y Cynulliad i ddiogelu iechyd y cyhoedd ac felly, fel y cynghora PPC, ni fyddai angen ystyried goblygiadau i iechyd ymhellach.
33. Mae amheumon gan y trigolion a fyddai modd derbyn negeseuon ar y radio yn yr orsaf arfaethedig oherwydd Penrhyn Penarth a nodant y byddai antena 1 metr yn annigonol ac y byddai angen mast llawer uwch. Mae'r Asiantaeth yn ymateb drwy ddweud bod trawsyrwyr Gwylwyr y Glannau yn Sain Hilari (ger y Bont-faen) a Hutton (ger Weston-super-mare) yn darparu gwasanaeth radio llawn ar draws yr ardal. Codwyd y mater p'un a fyddai'r antena ar yr orsaf yn ymyrryd â derbyniad radio a theledu yn yr ardal gyfagos. Ond nid oes dim yn awgrymu y byddai hyn yn debygol. Sut bynnag, fel yr esbonia TAN 19, byddai rheolaethau eraill yn ymdrin ag unrhyw broblemau gydag ymyrraeth yn gyffredinol, a achosir, gan amlaf, gan imiwnedd annigonol mewn unrhyw offer yr effeithir arno; byddai mesurau technegol yn goresgyn unrhyw broblemau o'r fath.

Amodau

34. Pe penderfynid y dylai'r datblygiad fynd rhagddo, byddai angen gofyn i'r Asiantaeth gadarnhau y byddai'r atena radio arfaethedig yn cydymffurfio â'r canllawiau a nodir gan ICNRIP yn gyntaf. Ar yr amod bod yr Asiantaeth yn cadarnhau hynny, yna nodir rhestr o amodau ar dudalennau 5-6 datganiad apêl y Cyngor. Mae pob un o'r amodau hynny yn angenrheidiol, yn briodol ac yn bodloni'r profion yng Nghylchlythyr 25/95, ar wahân i amod 11. Os caiff larymau bacio eu gosod ar gerbydau, deallaf eu bod yn cadw sŵn yn awtomatig ac na ellir eu diffodd. Sut bynnag, mae'r Asiantaeth wedi cadarnhau nad oes larymau ar unrhyw un o'i cherbydau. O ran seirenau brys, dim

⁴ Gorchymyn Cynllunio Gwlad a Thref (Gweithdrefn Datblygiad Arfaethedig)(Diwygio)(Cymru) 2002

ond pan fo cerbydau yn mynd i mewn i'r safle neu yn ei adael y'u gwaherddir yn ôl geiriad yr amod ar hyn o bryd. Felly gellid defnyddio larymau yn y maes parcio neu ar ffordd Llwyn Passat. Ond byddai'n afresymol atal y defnydd o larymau gan gerbydau brys a dylid dileu amod 11. Mae'r Asiantaeth wedi nodi y byddai personél yn cael eu hyfforddi ond i ddefnyddio'r larwm pan fo angen a dylai hynny fod yn ddigonol.

Casgliadau

35. Oherwydd graddfa a lleoliad yr orsaf arfaethedig ni fyddai'n gydwedd â'r datblygiad o'i amgylch sydd wedi'i gynllunio a'i osod yn atyniadol ac felly byddai'n niweidiol i'w gymeriad a'i ymddangosiad. Felly byddai'n mynd yn groes i Bolisi EV 19 y Cynllun Fframwaith a meini prawf (i) Polisi ENV25 y CDU. Byddai'r adeilad yn cael rhywfaint o effaith ar y golygfeydd o'r ffenestr agosaf ar y llawr daear yn Nhŷ Hampstead a byddai'n tarfu i ryw raddau yn ystod achosion brys yn y nos. Er y byddai hyn yn groes i Bolisi ENV25(iv) ni fyddai graddau'r gwrthdaro ynddo'i hun yn ddigon i atal y datblygiad rhag mynd rhagddo. Ond mae mwy o wrthdaro rhwng yr angen i ymateb ar y ffordd o fewn amser penodol i ddigwyddiad brys a'r lleoliad ar ffordd bengaead wedi'i chynllunio gyda nifer fawr o fesurau i arafu traffig, a fyddai'n fygythiad i ddiogelwch ar y ffordd. A byddai risg i ddiogelwch ar y ffordd fawr pe bai angen i un o gerbydau ymateb yr Asiantaeth deithio ar gyffordd y gylchfan, sef y brif ffordd i Farina Penarth i ymateb i achos brys yn ystod oriau brig, pan fo llawer o draffig ar y gyffordd hon. Cydnabyddaf fod angen cyfleuster ac fel arfer byddai'r broses o ddewis lleoliad yn golygu penderfyniadau gweithredol y mae'r Asiantaeth fwyaf addas i'w gwneud. Serch hynny, yn yr achos hwn, mae'r effaith ar yr ardal a'r gwrthdaro â Pholisi ENV25(i) ynghyd â'r goblygiadau i ddiogelwch ar y ffordd fawr yn fy arwain at y farn nad yw hwn yn lleoliad addas ar gyfer Gorsaf arfaethedig Gwylwyr y Glannau. Mae'r effaith ar gymdogion a'r gwrthdaro â Pholisi ENV25(iv) yn atgyfnerthu'r casgliad hwn.

Argymhelliad

36. Argymhellaf nad yw'r cynnig yn mynd rhagddo.

John Davies

Y BOBL A FU'N BRESENNOL YN YSTOD YR YMWELIAD Â'R SAFLE

Mr Will Ryan

Wyn Thomas Gordon Lewis

Ms Bethan Langmay

Wyn Thomas Gordon Lewis

Mr Gareth Stephens

Rheolwr y Marina, Crest Nicholson

Mr Steve Ball

Cyngor Bro Morgannwg

Mr Charles & Mrs Pat Wollacott

2 John Batchelor Way, Penarth Haven, Penarth,
Caerdydd CF64 1SD