Rhondda Cynon Taf

Cynllun Datblygu Lleol Diwygiedig 2020-2030

Revised Local Development Plan 2020-2030

Cynllun Datblygu Lleol Rhondda Cynon Taf 2006 – 2021

Adroddiad Adolygu

Tachwedd 2019

RHONDDA CYNON TAF

CYNNWYS

		Tudalen
1	Cyflwyniad	**1**
2	Beth sy'n llywio adolygiad o'r CDLl?	**3**
3	Adolygiad o'r Nodau, y Weledigaeth, yr Amcanion a'r Strategaeth	**18**
4	Adolygiad o Feysydd Testun a Pholisïau'r CDLl	**30**
5	Gwerthusiad Cynaliadwyedd sy'n cynnwys yr Asesiad Amgylcheddol Strategol a'r Asesiad Rheoli Cynefinoedd	**51**
6	Cyfleoedd ar gyfer Cydgynllunio a Chydweithio	**53**
7	Casgliadau	**56**
	Atodiadau	
1	Statws Safleoedd wedi'u Dynodi yn y Cynllun Datblygu Lleol	**59**

1. CYFLWYNIAD

1.1. Diben yr adolygiad yma yw nodi canfyddiadau adolygiad llawn CDLl Rhondda Cynon Taf 2006–2021 cyn cynnig argymhellion ar ei gasgliadau.

1.2. Cafodd CDLl Rhondda Cynon Taf ei fabwysiadu ym Mawrth 2011. Mae'r CDLl yn gosod ei nodau, ei weledigaeth a'i amcanion ar gyfer dyfodol y Fwrdeistref Sirol, strategaeth datblygu gofodol a fframwaith polisi cynllunio'r defnydd o'r tir er mwyn iddo lwyddo yn ei gyflawniad. Mae'r CDLl wedi bod yn sail i benderfyniadau ynglŷn â datblygiadau newydd yn y Fwrdeistref Sirol (dydy hynny ddim yn cynnwys yr ardal ym Mharc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog) ers 2011. Bydd y cynllun yn dod i ben 31 Rhagfyr 2021.

1.3. Yn dilyn mabwysiadu'r CDLl, mae gan y Cyngor ddyletswydd statudol i adolygu'r materion y mae disgwyl iddyn nhw effeithio ar ddatblygiad ei ardal yn barhaus. Yn gyffredinol, ymgymerir â hyn drwy baratoi Adroddiadau Monitro Blynyddol (AMB). Mae'r adroddiadau yma'n nodi llwyddiant, cynnydd a chyflawniad y polisïau a'r dyraniadau yn y CDLl o'u cymharu â'u targedau a dangosyddion penodol. Maen nhw hefyd yn cynnwys canlyniadau arolygon blynyddol parhaus ar gyfer meysydd testun y CDLl, unrhyw ddiweddariadau ynglŷn â thystiolaeth a dadansoddiad o'r newidiadau cyd-destunol a all effeithio ar y Cynllun, hynny yw, deddfwriaeth a pholisïau cenedlaethol, amodau economig ehangach neu orfodaeth ddatblygiadol.

1.4. Doedd y dadansoddiadau o'r AMB ers 2012 ddim wedi achosi pryderon digonol i sbarduno adolygu'r CDLl tan eleni. Yn yr un modd, mae casgliadau o'r AMB wedi nodi y bu rhai newidiadau adnabyddadwy mewn amodau allanol, deddfwriaeth a pholisïau cenedlaethol, o fewn y cyd-destun lleol; ond tan eleni, ystyriwyd nad oedd y rhain wedi bod yn ddigon pwysig i gynnal adolygiad sylfaenol o'r cynllun.

1.5. Serch hynny, mae cyfres o faterion allweddol sydd bellach wedi dod i'r fei. Yn gyntaf, er bod llawer o safleoedd a gafodd eu dyrannu yn y CDLl wedi cael eu datblygu neu wedi cael caniatâd cynllunio, mae'n anhebygol y bydd y gweddill yn datblygu cyn diwedd cyfnod y cynllun, gan adael diffyg yn erbyn y targedau datblygu a gafodd eu pennu yn wreiddiol pan gafodd y CDLl ei fabwysiadu. Mae'r diffyg yma wedi dechrau arwain at bwysau i ddatblygu y tu allan i'r ffiniau sydd, yn ei dro, yn arwain at wanhau hyder y cyhoedd yn y system gynllunio. Am hynny, mae angen adolygu'r dyraniadau sy'n weddill a phenderfynu a ydyn nhw'n addas at y diben o hyd, neu a oes angen eu cyflwyno opsiynau y mae'n haws eu cyflawni ac sy'n fwy addas yn eu lle.

1.6. Yn ail, mae'r newidiadau deddfwriaethol megis Deddf Cynllunio (Cymru) 2015, Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015 a chyflwyno Polisi Cynllunio Cymru Argraffiad 10 a'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol drafft, wedi arwain at sefyllfa lle mae angen adolygu strategaeth, polisïau a dyraniadau'r CDLl cyfredol yn wyneb y polisïau ac egwyddorion newydd yma.

1.7. Yn olaf, ac yn gysylltiedig â'r ddau bwynt uchod, mae'r ffaith y bydd y CDLl yn dod i ben yn 2021. Rydyn ni eisoes wedi cyrraedd sefyllfa lle byddai paratoi cynllun diwygiedig yn parhau y tu hwnt i'r dyddiad yma, gan fod rheoliadau CDLl

Llywodraeth Cymru yn nodi y dylai paratoadau'r cynllun gymryd 3.5 blynedd. Mae'r rheoliadau hefyd yn nodi bod y dyddiad mae'r cynllun yn dod i ben yn golygu na fydd gan y polisïau, dyraniadau na'r dynodiadau unrhyw statws o 1 Ionawr 2022 ymlaen. Yn gysylltiedig â hyn, mae'r gofyniad statudol cyffredinol bod rhaid i'r Awdurdod Cynllunio Lleol baratoi cynllun ar gyfer ei ardal. Penderfynwyd felly bod angen paratoi'r Adroddiad Adolygu'r CDLl ffurfiol yma.

1.8. Bydd yr adroddiad yma'n amlinellu canfyddiadau cynhwysfawr y CDLl ac yn rhoi sylw i'r materion yma:

MaeA**Adran 2** yn amlinellu'r materion a'r dystiolaeth allweddol sy'n llywio'r adolygiad o'r CDLl. Mae hyn yn cynnwys dadansoddiad byr o gyfnod y cynllun cyfredol ac effaith ei ddyddiad terfyn. Nodir wedyn prif ddeilliannau'r gwaith monitro blynyddol ers mabwysiadu'r CDLl yn 2011. Yn olaf, mae dadansoddiad eang o'r holl brif newidiadau cyd-destunol sydd wedi digwydd ers mabwysiadu'r cynllun. Mae'n bosibl bod y rhain wedi effeithio ar gyflawniad y cynllun neu'n golygu nad yw elfennau o'r cynllun yn berthnasol mwyach.

Mae **Adran 3** yn cynnwys adolygiad o Nodau, Gweledigaeth, Amcanion a Strategaeth y CDLl. Bydd hyn yn cynnwys asesiad o lwyddiant a chyflawniad elfennau strategol allweddol y cynllun, gan gynnwys y Safleoedd Strategol.

Mae **Adran 4** yna'n cynnwys rhagor o wybodaeth am ddadansoddiad prif feysydd testun, polisïau a dyraniadau'r cynllun, gan roi dangosyddion clir o'u llwyddiant a'u cyflawniad. Bydd unrhyw ddiweddariadau ar sail dystiolaeth hefyd yn cael eu hystyried.

Mae **Adran 5** yn cyflwyno trosolwg byr o'r Gwerthusiad Cynaliadwyedd sy'n cynnwys yr Asesiad Amgylcheddol Strategol a'r Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (Elfennau Asesu Priodol o'r CDLl).

Mae **Adran 6** yn trafod cyfleoedd ar gyfer cyd-baratoi'r CDLl, neu fel arall, cyfleoedd i gydweithio ag Awdurdodau Lleol cyfagos.

Mae **Adran 7** yn cynnwys casgliadau'r adroddiad.

1.9. Mae'r adroddiad yma wedi bod yn destun ymgynghoriad mewnol, a bydd yn cael ei rannu ag ymgynghoreion penodol er mwyn iddyn nhw roi sylwadau.

2. BETH SY'N LLYWIO ADOLYGIAD Y CDLl

Cefndir

2.1. Bydd yr Adroddiad Adolygu yma'n cynnal dadansoddiad beirniadol o'r dystiolaeth sydd wedi'i chasglu dros yr 8 mlynedd ddiwethaf mewn perthynas â gwaith monitro'r CDLl, llwyddiant ei gyflawniad a pha mor briodol yw'r polisïau a'r dyraniadau. Bydd casgliad yr adroddiad yn pennu a yw'r CDLl diwygiedig yn angenrheidiol ar gyfer Rhondda Cynon Taf, gan, yn gyntaf, gydnabod y dyddiad bydd y cynllun cyfredol yn dod i ben.

2.2. Prif ffynhonnell yr adolygiad fydd holl ganlyniadau y 7 AMB sydd wedi'u paratoi hyd yma. Ar ben hyn, mae ystyriaeth yn cael ei rhoi i'r newidiadau cyd-destunol sydd wedi digwydd yn ystod cyfnod y cynllun, sydd wedi effeithio ar ei gyflawniad neu'i ddefnydd ar gyfer y dyfodol. Mae'r rhain yn cynnwys newidiadau mewn deddfwriaeth a pholisïau cenedlaethol, neu efallai amodau economig lleol neu fyd-eang.

Cyfnod y CDLl Cyfredol

2.3. Mae'r CDLl cyfredol yn dod i ben yn 2021. Yn syml, yn ôl y ddeddfwriaeth, nid y CDLl fydd y cynllun datblygu ar gyfer RhCT mwyach na'r brif ystyriaeth wrth wneud penderfyniadau yn y broses cynllunio. Bydd hynny'n wir hefyd am y Canllawiau Cynllunio Atodol cysylltiedig. Mae'n amlwg y bydd hyn yn cael dylanwad mawr wrth benderfynu a ddylid dechrau paratoi CDLl diwygiedig. Fydd dim modd i ni fabwysiadu cynllun newydd cyn 2022, ond y mwyaf o waith paratoi rydyn ni'n ei wneud erbyn hynny, y lleiaf o amser fydd gyda ni heb bolisi cynllunio lefel leol. Mae rheoliadau, polisïau a chanllawiau cynllunio cenedlaethol arwyddocaol sy’n ein galluogi ni i wneud penderfyniadau cynllunio da. Tybir y bydd cynllun drafft ymlaen llaw sy'n seiliedig ar dystiolaeth gadarn yn cyfrannu at sefyllfa well lle bydd modd i ni wneud penderfyniadau cynllunio.

Canlyniadau AMB allweddol

2.4. Mae canlyniadau'r ymarfer monitro allbwn lleol ar gyfer 2011–2019 yn creu darlun diddorol ac amrywiol o ddatblygu yn Rhondda Cynon Taf. Mae'r canfyddiadau mwyaf pwysig yn dangos:

1. bod cyfanswm o 6,299 o dai wedi’u hadeiladu yn RhCT yn ystod cyfnod y CDLl. O'r rhain, mae 4,543 wedi’u hadeiladu ers mabwysiadu'r cynllun. Ffigur 2016-2017 oedd yr uchaf o ran cwblhau anheddau newydd ers mabwysiadu'r CDLl, sef 716. Dim ond 357 a gafodd eu cwblhau yn 2012, a 386 yn ystod y flwyddyn ddiwethaf (2018-2019).

2. bod 1,214 o dai fforddiadwy wedi cael eu cwblhau yn ystod cyfnod y cynllun, a 1,006 ers mabwysiadu'r CDLl yn 2011. Ffigur 2016-2017 oedd yr uchaf o ran cwblhau tai fforddiadwy ers mabwysiadu'r CDLl, sef 248.

3. bod dros 13,000 o dai wedi'u caniatáu gan y Cyngor ers 2006, a 9,192 ers 2011. 2015-2016 oedd y flwyddyn orau o ran rhoi caniatâd ar gyfer anheddau (2,264), serch dim ond 514 gafodd caniatâdy llynedd (2018-2019).

4. mai 12.37% oedd y gyfradd wacter gyffredinol ar gyfer Prif Drefi a chanolfannau manwerthu Anheddau Allweddol ar gyfer 2018-2019. Mae hyn yn gynnydd bach o'i gymharu â chyfradd y flwyddyn flaenorol, sef 11.5% (2017-2018). Mae hyn 2.7% yn uwch na chyfradd wacter gyfartalog y DU, sef 10.1% ym mis Hydref 2018, ond yn well na chyfartaledd Cymru o 13.6% ar gyfer yr un cyfnod.

5. o'r 98ha o ddyraniadau cyflogaeth, dim ond 4.63ha sydd wedi cael caniatâd cynllunio ers mabwysiadu'r CDLl. Serch hynny, mae caniatâd wedi'i roi i ystod o ddatblygiadau cyflogaeth ar dros 27 hectar o dir ledled RhCT yn ystod y cyfnod yma.

6. cafodd ffordd osgoi Pentre'r Eglwys ei hadeiladu yn ystod cyfnod y cyfnod, er na chafodd ei chynnwys yn y CDLl terfynol oherwydd ei bod hi'n cael ei chwblhau tua diwedd cyfnod paratoi'r CDLl. Mae cynllun ehangu ffordd osgoi Aberdâr a'r gwaith deuoli'r A4119 yn 'Stinkpot Hill' yn gwneud cynnydd da tuag at y cam cais cynllunio.

7. bod gwaith sylweddol wedi'i gwblhau ar ffordd osgoi Tonysguboriau sy'n cynnwys rhagor o lonydd a chyffyrdd â goleuadau wrth gylchfan Mwyndy Cross. Mae'r ffordd gyswllt ddeheuol ar draws y cwm yn Aberpennar hefyd bron wedi'i chwblhau. Mae'r cynllun ffordd osgoi Llanharan yn gwneud cynnydd da tuag at y cam cais cynllunio.

8. hyd yma, bod 10 o'r 35 priffordd, parcio a theithio, cynllun rhwydwaith rheilffordd a seiclo wedi'u cwblhau ac mae 4 arall wedi'u cwblhau'n rhannol.

9. mai 9.95 hectar yw’r capasiti rheoli gwastraff sy'n cael ei ganiatáu ar hyn o bryd, sy'n gyfartal â 79.6% o'r gofyniad capasiti isaf neu 45.9% o'r gofyniad capasiti uchaf fel sydd wedi'i nodi yn y Cynllun Gwastraff Rhanbarthol.

10. hyd at y dyddiad yma, yn Ardal Strategaeth y Gogledd, mae 19 o ddyraniadau wedi cael eu gweithredu, yn amodol ar ganiatâd cynllunio neu mae rhan o'r dyraniad wedi cael caniatâd. Mae hyn yn gyfwerth â 42% o bob un o'r 45 dyraniad safle strategol, preswyl, cyflogaeth, manwerthu a thrafnidiaeth.

11. yn Ardal Strategaeth y De, bod 21 o ddyraniadau un ai wedi cael eu gweithredu, yn destun caniatâd cynllunio neu mae rhan o'r dyraniad wedi cael caniatâd. Mae hyn yn gyfwerth â 55% o bob un o'r 38 dyraniad safle strategol, preswyl, cyflogaeth, manwerthu a thrafnidiaeth.

2.5. Dyma'r prif ystadegau sy'n ymwneud â chyflenwi'r dyraniadau yn y CDLl. Oherwydd graddfa'r CDLl o ran dadansoddi ac adolygu, bydd y materion yma'n cael eu trafod yn fwy manwl yn adrannau 3 a 4 o'r adroddiad.

Newidiadau Cyd-destunol

Newidiadau Cenedlaethol

Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013

2.6. Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn gofyn yn gyfreithlon i awdurdodau lleol yng Nghymru wella'u llwybrau a'u cyfleusterau teithio llesol yn flynyddol, a pharatoi mapiau ar gyfer y llwybrau teithio llesol newydd/gwell yn ogystal â'r rhai sy'n bodoli eisoes. Yn 2017, ymgymerodd y Cyngor ag ymarfer ymgynghori ynglŷn â Map Rhwydwaith Integredig ar gyfer ardal Rhondda Cynon Taf. Mae'r map yma'n cynnwys manylion o'r llwybrau teithio llesol arfaethedig y byddwn ni'n ceisio'u darparu dros gyfnod o 15 mlynedd. Cafodd fersiwn terfynol o'r Map Rhwydwaith Integredig ei gymeradwyo gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018. Mae gofyn i'r Cyngor adolygu'r Map Rhwydwaith Integredig bob 3 blynedd a bydd hynny'n llywio proses adolygu'r CDLl.

Deddf Tai (Cymru) 2014

2.7. Dyfarnwyd Cydsyniad Brenhinol i’r ddeddf ym mis Medi 2014, gyda'r nod o wella cyflenwad, ansawdd a safonau'r tai yng Nghymru. Mae'r ddeddfwriaeth yn ei gwneud hi'n ofynnol i awdurdodau lleol baratoi Asesiad o'r Farchnad Dai Leol erbyn Ebrill 2015 sy'n cynnwys y manylion mwyaf diweddar. Rhaid i'r asesiad gael ei ddiweddaru bob dwy flynedd. Mae'r Ddeddf hefyd yn gosod dyletswydd ar yr Awdurdodau Cynllunio Lleol i asesu anghenion llety Sipsiwn a Theithwyr a darparu ar eu cyfer nhw gan sicrhau bod digon o safleoedd ar gael. Mae RhCT wedi cyflwyno Asesiad o Anghenion Llety Sipsiwn a Theithwyr ar gyfer 2015-2020, sydd wedi cael cydsyniad LlC. Bydd anghenion Tai Fforddiadwy a llety Sipsiwn a Theithwyr yn cael eu hystyried yn briodol wrth adolygu'r CDLl.

Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru) 2015

2.8. Dyfarnwyd Cydsyniad Brenhinol i’r ddeddf ar 29 Ebrill 2015. Mae'n ei gwneud hi'n ofynnol i gyrff cyhoeddus ystyried y tymor hir; gweithio â phobl, cymunedau a'i gilydd mewn modd mwy effeithiol; edrych ar atal problemau a defnyddio dull mwy cydweithredol. O dan y Ddeddf, mae'n ofynnol i Awdurdodau Lleol gyhoeddi 'Datganiad Llesiant' wrth baratoi eu hamcanion llesiant er mwyn egluro sut bydd yr amcanion yma yn dwyn y maen i'r wal, a sut mae'r egwyddor datblygu cynaliadwy wedi'i chymhwyso. Rhaid i 'Adroddiad Blynyddol' gael ei baratoi bob blwyddyn hefyd er mwyn nodi'r cynnydd sydd wedi'i wneud tuag at yr amcanion dan sylw.

2.9. Yn ogystal â hyn, mae Comisiynydd Cenedlaethau'r Dyfodol Cymru wedi cyflwyno argymhellion i'r Awdurdod Lleol; rhaid iddo gyhoeddi ei ymateb. Dyma saith nod llesiant y Ddeddf:

1. Cymru lewyrchus
2. Cymru gydnerth
3. Cymru iachach

4. Cymru sy’n fwy cyfartal
5. Cymru o gymunedau cydlynus
6. Cymru â diwylliant bywiog lle mae'r Gymraeg yn ffynnu
7. Cymru sy’n gyfrifol ar lefel fyd-eang

2.10. Bydd hi'n briodol ystyried sut y bydd CDLl diwygiedig a'i bolisïau yn ymateb i bob un o'r 'Nodau Llesiant' ac 'Amcanion Lles' y Cyngor.

Deddf Cynllunio (Cymru) 2015

2.11. Daeth y Ddeddf yn ddeddfwriaeth ar ôl cael Cydsyniad Brenhinol ym mis Gorffennaf 2015. Mae'r Ddeddf yn cyflwyno sail gyfreithiol ar gyfer paratoi polisïau cynllunio cenedlaethol a rhanbarthol newydd ar ffurf Fframwaith Datblygu Cenedlaethol, i'w lunio gan Weinidogion Cymru, a Chynllun Datblygu Strategol, i'w lunio gan Awdurdodau Lleol De-ddwyrain Cymru. Bydd y Fframwaith a'r Cynllun yma'n cael effaith sylweddol ar bolisi'r CDLl oherwydd y bydd angen i’r CDLl gydymffurfio â nhw. Bydd angen rhoi ystyriaeth barhaus i'w cynnydd wrth adolygu'r CDLl oherwydd bod y Fframwaith Datblygu Cenedlaethol a'r Cynllun Datblygu Lleol, ill dau, yn eu dyddiau cynnar. Bydd statws y Cynlluniau Datblygu Lleol yn gyffredinol yn cael ei effeithio gan y Fframwaith Datblygu Cenedlaethol a'r Cynllun Datblygu Lleol; mae'r CDLl ar haen isaf y cynllun datblygu ac yn canolbwyntio ar gynllunio lefel leol. Bydd angen i RhCT hefyd weithio ar y cyd ag awdurdodau eraill yn unol â darpariaethau'r Ddeddf, ac o ganlyniad i hyn bydd effaith ar drefniadau gweithio yn y dyfodol.

Deddf yr Amgylchedd Hanesyddol (Cymru) 2016

2.12. Cafodd Deddf yr Amgylchedd Hanesyddol (Cymru) Gydsyniad Brenhinol i ddod yn ddeddfwriaeth ar 21 Mawrth 2016. Mae'n gosod fframwaith ar gyfer diogelu adeiladau rhestredig a henebion cofrestredig. Mae'r Ddeddf yn rhoi pwerau ychwanegol a chryfach i erlyn pan fo angen. Mae'r rhain yn cynnwys atal unrhyw waith heb awdurdod; atal adeiladau rhag dirywio i gyflwr gwael; cyflwyno 'hysbysiadau diogelu' a galluogi Awdurdodau Lleol i adfer eu costau yn haws. Arweiniodd y Ddeddf at baratoi NCT 24 gan Lywodraeth Cymru, mewn cysylltiad â CADW, er mwyn llywio'r broses gwneud penderfyniadau ar lefel leol. Bydd angen i'r broses adolygu'r CDLl ystyried y goblygiadau sydd wedi'u hachosi gan y Ddeddf.

Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016

2.13. Dyfarnwyd Cydsyniad Brenhinol i’r ddeddf ar 21 Mawrth 2016 gan ddarparu deddfwriaeth newydd i reoli cyfoeth naturiol Cymru mewn modd rhagweithiol a chynaliadwy. Mae'r Ddeddf yn cynnwys dyletswydd newydd yn ymwneud â bioamrywiaeth er mwyn cynorthwyo ynglŷn â gwrthdroi dirywiad a sicrhau cydnerthedd a dyfodol bioamrywiaeth yng Nghymru yn y tymor hir. Mae'r Ddeddf hefyd yn rhoi'r dyletswyddau o osod targedau lleihau allyriadau a phennu cyllidebau carbon i Weinidogion Cymru. Mae hi hefyd yn cyflwyno pwerau newydd i gynyddu

faint o ddeunydd sy'n cael ei ailgylchu, yn ogystal â gwella ansawdd y deunydd i'w ailgylchu. O ran bioamrywiaeth, mae gan RhCT bolisïau sy'n cydymffurfio i raddau helaeth â darpariaethau'r Ddeddf ond er hynny, bydd angen ystyried y gydymffurfiaeth yma'n rhan o'r gwaith adolygu.

Polisi Cynllunio Cymru (Argraffiad 10)

2.14. Mae Polisi Cynllunio Cymru (PCC) wedi'i ddiwygio nifer o weithiau ers mabwysiadu'r CDLl. Yr argraffiad mwyaf diweddar (ar adeg ysgrifennu'r ddogfen yma) yw Argraffiad 10 (Rhagfyr 2018). Mae'r fersiwn yma wedi'i ailstrwythuro yn ddirfawr ers y rhai blaenorol gan Lywodraeth Cymru er mwyn adlewyrchu saith nod llesiant Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol. Byddai angen i unrhyw adolygiad o'r CDLl sicrhau bod ei bolisïau yn cydymffurfio â'r PCC yma sydd wedi'i ddiwygio cryn dipyn.

2.15. Ar ben hynny, mae amryw o Nodiadau Cyngor Technegol wedi'u derbyn gan Bolisi Cynllunio Cymru sydd wedi'u diweddaru a'u diwygio yn ogystal â rhai sy'n gwbl newydd. Dyma nhw:

- Nodyn Cyngor Technegol 1: Cyd-Astudiaethau Argaeledd Tir Ar Gyfer Tai (Ionawr 2015)
- Nodyn Cyngor Technegol 4: Datblygiad Manwerthol a Masnachol (Tachwedd 2016)
- Nodyn Cyngor Technegol 12: Dylunio (Gorffennaf 2014 a Mawrth 2016)
- Nodyn Cyngor Technegol 20: Cynllunio a'r Iaith Gymraeg (Hydref 2017)
- Nodyn Cyngor Technegol 21: Gwastraff (Chwefror 2017)
- Nodyn Cyngor Technegol 22: Cynllunio ac Adeiladau Cynaliadwy – Wedi'i ddileu gan Lywodraeth Cymru yn 2014.
- Nodyn Cyngor Technegol 23: Datblygiad Economaidd (Chwefror 2014)
- Nodyn Cyngor Technegol 24: Yr Amgylchedd Hanesyddol (Mai 2017)

2.16. Bydd angen ystyried y Nodiadau Cyngor Technegol newydd a/neu’r rhai sydd wedi'u diweddaru, yn ogystal â Pholisi Cynllunio Cymru wedi'i ddiweddaru, yn ofalus drwy gydol y broses adolygu, er mwyn sicrhau bod unrhyw CDLl diwygiedig yn cydymffurfio â pholisïau cynllunio cenedlaethol.

Y Gymraeg

2.17. Mae argraffiadau diweddar o Bolisi Cynllunio Cymru wedi cynnwys y gofyniad i’r Awdurdodau Cynllunio Lleol ystyried yr effeithiau tebygol ar y defnydd o'r Gymraeg yng ngwerthusiad cynaliadwyedd y Cynlluniau Datblygu Lleol. Cyfeirir at y gofyniad yn Neddf Cynllunio (Cymru) 2015 a'r saith nod llesiant. Mae PCC hefyd yn annog yr Awdurdodau Cynllunio Lleol i gynnwys datganiad ar sut mae anghenion a buddion y Gymraeg wedi cael eu hystyried wrth baratoi'r cynllun, a sawl polisi sy'n ymwneud â'r Gymraeg sy’n rhyngweithio gyda pholisïau eraill. Mae PCC hefyd yn rhoi'r gallu i'r Awdurdodau Cynllunio Lleol ddiffinio meysydd yn y CDLl lle byddai angen asesiadau o'r effaith ar iaith mewn perthynas â datblygiadau mawr ar dir heb ei ddyrannu. Mae NCT 20 (Hydref 2017) yn darparu arweiniad mwy manwl ar gyfer Awdurdodau Cynllunio Lleol ynglŷn ag ystyried materion y Gymraeg wrth baratoi, monitro ac adolygu'r Cynlluniau Datblygu Lleol. Felly, rhaid casglu tystiolaeth sy'n

gynhwysfawr yn rhan o'r broses o adolygu'r CDLl i benderfynu a oes angen llunio polisi cynllunio yn benodol ynghylch y Gymraeg yn RhCT.

2.18. Yn ogystal â hynny, mae ar y Cyngor ddyletswydd orfodol i gydymffurfio â Safonau'r Gymraeg, sydd wedi'u sefydlu gan Lywodraeth Cymru o dan Fesur y Gymraeg (Cymru) 2011. Mae'r Safonau yn golygu na ddylai'r Gymraeg gael ei thrin yn llai ffafriol na'r Saesneg. Bydd hyn felly â goblygiadau cyllidebol oherwydd nifer fawr y dogfennau y bydd angen eu cyfieithu yn unol â Safonau'r Gymraeg.

<u>Fframwaith Datblygu Cenedlaethol</u>

2.19. Mae Deddf Cynllunio (Cymru) 2015 yn ei gwneud hi'n ofynnol i Weinidogion Cymru baratoi a chadw Fframwaith Datblygu Cenedlaethol (FfDC) diweddar yn lle Cynllun Gofodol Cymru. Bydd y Fframwaith yn darparu cyd-destun ar gyfer seilwaith a thwf newydd gan osod y fframwaith gofodol 20 mlynedd ar gyfer defnydd o dir yng Nghymru. Bydd y Cynllun Datblygu Strategol a'r Cynllun Datblygu Lleol yn dilyn y Fframwaith Datblygu Cenedlaethol. Bydd y Fframwaith yn canolbwyntio ar broblemau yn ymwneud â'r defnydd o'r tir sydd o bwysigrwydd cenedlaethol. Mae modd i'r system gynllunio llywio a chyflwyno hyn.

2.20. Mae ymgynghoriad yn cael ei gynnal ar y FfDC drafft ar hyn o bryd. Mae'n nodi nifer o ofynion polisi lefel uchel ar gyfer RhCT, yn bennaf o fewn cyd-destun rhanbarthol. Y pwysicaf yw'r ardal twf datblygu cenedlaethol ar draws cymoedd de-ddwyrain Cymru, Caerdydd a Chasnewydd. Mae Pontypridd wedi'i nodi yn Ganolbwynt Twf Rhanbarthol. Mae'r system Metro De Cymru ehangach a Pharc Rhanbarthol y Cymoedd hefyd yn RhCT. Cefnogir adfywio a buddsoddi cydlynus yn ardal Blaenau'r Cymoedd i wella ffyniant a mynd i'r afael ag anghydraddoldeb cymdeithasol. Yn ôl amcangyfrifon, mae angen 71,200 o dai yn y rhanbarth ar gyfer y cyfnod hyd at 2038. Mae'r pwyslais ar ddatblygu'r trefi a'r aneddiadau mawr sy'n bodoli eisoes yn hytrach na datblygu trefi newydd a safleoedd maes glas ymledol. Bydd angen i flaenoriaethau, amcanion a pholisïau'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol gael eu hystyried yn y broses o adolygu'r CDLl.

<u>Astudiaeth Hyfywedd Hydredol o'r Broses Cynllunio</u>

2.21. Mae'r astudiaeth ymchwil yma gan Lywodraeth Cymru yn nodi rhesymau pam y cafodd dyraniadau neu ymrwymiadau tai a oedd modd eu cyflawni yn ôl yr asesiad yn ystod y broses CDLl eu rhwystro oherwydd problemau hyfywedd ar y camau cynlluniau diweddarach. Mae'r adroddiad wedi dylanwadu ar baratoi Llawlyfr Cynlluniau Datblygu Llywodraeth Cymru (Argraffiad 3) a oedd yn destun ymgynghoriad rhwng 7 Gorffennaf a 30 Awst 2019. Mae'r llawlyfr yn nodi bod bellach raid i bob safle sy'n cael ei gyflwyno ar y cam safleoedd posibl gael ei lywio gan asesiad ynglŷn â'i hyfywedd ac i ba raddau y bydd hi'n bosibl ei gyflawni. Bydd gofyn am ystyriaeth drylwyr o hyfywedd y safleoedd posibl ac i ba raddau y bydd hi'n bosibl eu cyflawni yn ystod proses adolygu'r CDLl.

Systemau Draenio Cynaliadwy

2.22. Mae Atodlen 3 i Ddeddf Rheoli Llifogydd a Dŵr 2010 yn gwneud Systemau Draenio Cynaliadwy yn ofyniad gorfodol ar gyfer datblygiadau penodol yng Nghymru. Ers 7 Ionawr 2019, mae Systemau Draenio Cynaliadwy yn ofynnol ar gyfer pob datblygiad newydd sydd â mwy nag un annedd neu sydd ag ardal adeiladau sy'n 100m^2 neu fwy. Does dim modd dechrau adeiladu heb gymeradwyaeth Systemau Draenio Cynaliadwy. Mae'r gofyniad yma'n debygol o gael effaith ar ddatblygiad o ran gofynion dwysedd y tai a hyfywedd datblygiadau. Wrth baratoi polisïau newydd neu ddiweddaru polisïau sy'n bodoli eisoes ar gyfer CDLl diwygiedig, bydd angen ystyried goblygiadau posibl Systemau Draenio Cynaliadwy.

Categoreiddio Defnydd a Rheoli Newid: Adolygiad Cynllunio

2.23. Ar 31 Mai 2018, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru adroddiad gan University of the West of England (UWE) â'r teitl 'Categoreiddio Defnydd a Rheoli Newid: Adolygiad Cynllunio'. Mae'r adroddiad yn craffu ar y Gorchymyn Dosbarthiadau Defnydd a'r Hawliau Datblygu a Ganiateir, ac yn asesu a oes angen unrhyw newidiadau ac a ydyn nhw'n fanteisiol, i sicrhau eu bod nhw'n parhau i fod yn addas at y diben fel adnoddau rheoleiddiol. Mae'n argymell adolygu'r Gorchymyn Dosbarthiadau Defnydd a'r Hawliau Datblygu a Ganiateir, gan gynnwys argymhellion i newid dosbarthiadau defnydd manwerthu, cyflogaeth, preswyl a sui generis. Mae'n ansicr ar hyn o bryd a fydd unrhyw rai o'r argymhellion yma'n dwyn ffrwyth. Serch hynny, byddai angen ystyried goblygiadau'r adroddiad yma yn ystod proses adolygu'r CDLl.

Cyfoeth Naturiol Cymru

2.24. Yn dilyn Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016, lluniodd Llywodraeth Cymru Bolisi Cyfoeth Naturiol ym mis Awst 2017. Mae'r Polisi yma'n canolbwyntio ar reoli cyfoeth naturiol Cymru mewn modd cynaliadwy, gan adeiladu ar fframwaith Deddf yr Amgylchedd (Cymru). Mae'n nodi 3 blaenoriaeth genedlaethol ar gyfer rheoli cyfoeth naturiol: cyflawni atebion seiliedig ar natur; cynyddu ynni adnewyddadwy ac effeithlondeb adnoddau; a defnyddio dull sy'n seiliedig ar leoedd. Mae'r Polisi hefyd yn gosod y cyd-destun i Gyfoeth Naturiol Cymru baratoi Datganiadau Ardal, sy'n cynnwys prawf Ardal Cwm Rhondda, a oedd yn canolbwyntio ar yr asedau naturiol a'r cyfleoedd o fewn yr ardal. Ar hyn o bryd, mae Cyfoeth Naturiol Cymru yn casglu tystiolaeth ar nifer o Ddatganiadau Ardal gan gynnwys Datganiad Ardal Canolbarth y De, sy'n cynnwys pum awdurdod lleol, gyda Rhondda Cynon Taf yn un ohonyn nhw. Bydd Datganiadau Ardal yn darparu sail dystiolaeth leol ar gyfer rheoli cyfoeth naturiol mewn modd cynaliadwy. Rhaid i'r Cyngor dalu sylw i hyn wrth adolygu'r CDLl.

Nodyn Cyngor Technegol 23 – Datblygiad Economaidd

2.25. Ym mis Chwefror 2014, rhyddhaodd Llywodraeth Cymru NCT Newydd (23) sy'n ymdrin â datblygiad economaidd. Ei fwriad oedd ehangu diffiniad 'datblygiad

economaidd' i gynnwys *unrhyw agwedd ar ddatblygiad sy'n creu cyfoeth, swyddi ac incwm* (Llywodraeth Cymru, 2014, tud 4). Bydd angen ystyried NCT 23 yn briodol wrth adolygu gweithdrefn y CDLl. Yn Awst 2015, dilynodd Llywodraeth Cymru hyn gyda: *Canllaw Arferion – Adeiladu Sail Tystiolaeth ar gyfer Datblygu Economaidd er mwyn Cefnogi Cynlluniau Datblygu Lleol.*

Nodyn Cyngor Technegol 4 – Datblygiad Manwerthu a Masnachol

2.26. Ym mis Tachwedd 2016, rhyddhaodd Llywodraeth Cymru NCT ar ddatblygiad manwerthu a masnachol. Bwriad y Nodyn yma yw hyrwyddo canolfannau manwerthu a masnachol trefol a gwledig hyfyw fel y lleoliadau mwyaf cynaliadwy i fyw, gweithio, siopa, cymdeithasu a chynnal busnes ynddyn nhw. Yn ogystal â hynny, ei fwriad oedd cynnal a gwella ffyniant, hyfywedd a dengarwch y canolfannau manwerthu a masnachol, yn ogystal â gwella mynediad at ganolfannau masnachol i bob dull o gludiant, yn arbennig cerdded, seiclo a thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae rhagor o bwyslais yn cael ei roi ar gydweithio rhwng awdurdodau lleol wrth sefydlu sail dystiolaeth manwerthu a strategaethau masnachol ar lefel 'ehangach na lleol'. Bydd angen ystyried NCT 4 wrth adolygu gweithdrefn y CDLl.

Newidiadau Rhanbarthol

Bargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

2.27. Cafodd Bargen Ddinesig Prifddinas-Ranbarth Caerdydd ei harwyddo yn ystod seremoni arbennig a gafodd ei chynnal ar Ddydd Gŵyl Dewi 2017. Bydd y Fargen, sydd werth £1.2 biliwn, yn trawsffurfio economi de-ddwyrain Cymru. Nod y Fargen Ddinesig yw creu swyddi a rhoi hwb i'r economi, a hynny drwy wella cynhyrchiant, mynd i'r afael â diweithdra, adeiladu ar seiliau arloesedd, buddsoddi yn y seilwaith ffisegol a digidol, a rhoi cymorth i fusnesau. Y nod yw sicrhau bod pob rhan o'r rhanbarth yn elwa o'r holl fuddion economaidd a ddaw yn sgil y Fargen Ddinesig.

2.28. Mae'r Fargen Ddinesig yn cynnwys talu am Fetro De Cymru sy werth £734 miliwn. Mae Llywodraeth Cymru wedi rhoi £500 miliwn tuag ato, ac mae Llywodraeth San Steffan wedi rhoi £125 miliwn. Yn rhan o'r Gronfa Fuddsoddi Ehangach, mae Llywodraeth San Steffan wedi rhoi £375 miliwn, ac mae 10 awdurdod lleol de-ddwyrain Cymru wedi cytuno ar ymrwymiad i gyfrannu £120 miliwn. Ar 12 Chwefror 2018, cymeradwyodd Cabinet Prifddinas-Ranbarth Caerdydd (sy'n cynnwys arweinwyr y 10 awdurdod lleol) y cynllun busnes strategol sy'n nodi sut y bydd y 'Gronfa Fuddsoddi Ehangach' o £1.2 biliwn yn cael ei defnyddio dros y pum mlynedd nesaf er mwyn bwrw camau ymlaen. Mae'r Cynllun yn pennu amcanion strategol rhanbarthol y Fargen Ddinesig, sef: ffyniant a chyfle; cynhwysiant a chydraddoldeb; hunaniaeth, diwylliant, cymuned a chynaliadwyedd. Amcanion economaidd cyffredinol y Fargen Ddinesig yw creu 25,000 o swyddi newydd a rhoi £4 biliwn mewn buddsoddiad yn y sector preifat.

Cynllun Datblygu Strategol Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

2.29. Yn yr un modd â'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol, mae Deddf Cynllunio (Cymru) 2015 yn cynnig fframwaith cyfreithiol ar gyfer paratoi'r Cynllun Datblygu Strategol. Bydd y Cynllun Datblygu Strategol yn haen ganol wrth gynllunio datblygu ar lefel ranbarthol – yn is na'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol ar lefel genedlaethol ac uwch na'r Cynlluniau Datblygu Lleol ar lefel leol.

2.30. Mae Llywodraeth Cymru yn awgrymu bod tystiolaeth i'w chael sy'n dangos bod yna sawl problem cynllunio strategol dyw'r Cynlluniau Datblygu Lleol cynharaf ddim wedi mynd i'r afael â nhw. O ganlyniad i hyn, mae modd i'r problemau hynny sy'n 'fwy na rhai lleol' gael eu goresgyn ar lefel strategol i sicrhau eu bod yn cael eu hystyried a bod cynlluniau cynhwysfawr ar eu cyfer. Mae tai, cyflogaeth a thrafnidiaeth yn enghreifftiau o'r rhain. Mae Prifddinas-Ranbarth Caerdydd wedi ymroi i weithio'n rhanbarthol ac mae gwaith yn mynd rhagddo rhwng y 10 awdurdod lleol i nodi a chytuno ar y materion paratoi allweddol, gan gynnwys ffiniau, llywodraethu a chynnwys. Hyd yma, mae Cynghorau RhCT a Bro Morgannwg wedi ymrwymo i fanylion arfaethedig gwaith paratoi'r Cynllun Datblygu Strategol.

Cynllun Trafnidiaeth Lleol Cymoedd De-ddwyrain Cymru

2.31. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol (2015) wedi cael ei baratoi ar y cyd gan Gynghorau Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, Caerffili, Merthyr Tudful, Rhondda Cynon Taf a Thorfaen. Mae'n nodi'r weledigaeth a'r amcanion ar gyfer trafnidiaeth yn ardal de-ddwyrain Cymru ac yn darparu rhaglen tymor byr a thymor hir o ymyriadau i weithio tuag at gyflawni'r nodau yma. Mae'r rhaglen tymor byr yn pennu'r cynlluniau hynny sydd â blaenoriaeth dros y 5 mlynedd nesaf, hyd at 2020. Mae'r rhaglen tymor hir yn pennu dyheadau hyd at 2030. Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol â statws a fyddai'n caniatáu cyfleoedd cyllido gan Lywodraeth Cymru, Metro Caerdydd, Bargen Ddinesig Caerdydd a ffynonellau cyllid eraill yn y dyfodol; yn ogystal â chyllid llywodraeth leol o gyfalaf, S106 neu ffynonellau Ardoll Seilwaith Cymunedol. Cafodd y Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol eu disodli gan y Cynllun Trafnidiaeth Lleol.

Datganiad Technegol Rhanbarthol, Adolygiad Cyntaf , 2014

2.32. Mae canllawiau cynllunio cenedlaethol yn ei gwneud hi'n ofynnol i Weithgor Agregau Rhanbarthol y De, y mae Rhondda Cynon Taf yn aelod ohono, baratoi Datganiad Technegol Rhanbarthol ar gyfer y rhanbarth. Mae'r Datganiad Technegol Rhanbarthol yn nodi arweiniad penodol ar gynllunio, sydd â'r bwriad o sicrhau cyflenwad cynaliadwy o agregau yng Nghymru.

2.33. Mae'r ddogfen yn nodi cyfrifiadau manwl i bennu'r galw amcanol o agregau yn rhanbarth de Cymru o fis Rhagfyr 2010 tan 2036. Mae hi wedyn yn dosrannu tunelledd yr agregau y bydd pob un o'r 18 awdurdod lleol yng Ngweithgor Agregau Rhanbarthol y De angen ei ddarparu ar ffurf banciau tir â chaniatâd. Disodlodd Adolygiad 1^{af} y Datganiad Technegol Rhanbarthol y Datganiad gwreiddiol (2008). Serch hynny, bydd hyn yn cael ei ddisodli gan yr Ail Adolygiad. Mae disgwyl

rhyddhau’r Ail Adolygiadyn ystod y flwyddyn nesaf – neu tua'r adeg hynny. Bydd angen ystyried deilliannau'r Ail Adolygiad wrth ddiwygio polisïau'r CDLl.

Ein Cymoedd, Ein Dyfodol: Cynllun Cyflawni, 2018

2.34. Mae'r cynllun yma wedi'i baratoi gan dasglu gweinidogaethol yng Nghymoedd de Cymru, a gafodd ei sefydlu gan Lywodraeth Cymru ym mis Gorffennaf 2016. Cynllun gweithredu lefel uchel yw'r cynllun yma sy'n pennu blaenoriaethau'r tasglu ar gyfer y rhanbarth. Dyma dair blaenoriaeth y cynllun: creu swyddi o safon dda a darparu'r sgiliau ar gyfer eu gwneud; gwella gwasanaethau cyhoeddus; a helpu cymunedau lleol. Mae'r cynllun cyflawni yn pennu Pontypridd/Trefforest yn hwb strategol 'lle bydd arian cyhoeddus yn cael ei ddefnyddio i ddarparu cyfleoedd ar gyfer y sector preifat i fuddsoddi a chreu swyddi newydd'. Mae hwb Pontypridd/Trefforest yn canolbwyntio ar ddatblygiad preswyl, swyddfeydd, diwydiannol a manwerthu. Bydd angen ystyried goblygiadau'r ddogfen yma wrth adolygu'r CDLl.

Newidiadau Lleol

Gorchymyn Datblygu Lleol ar gyfer Ystad Ddiwydiannol Trefforest

2.35. Yn Awst 2018, cafodd Gorchymyn Datblygu Lleol ei fabwysiadu gan y Cyngor ar gyfer Ystad Ddiwydiannol Trefforest. Mae'r Gorchymyn Datblygu Lleol yn symleiddio'r broses gynllunio yn yr ardal yma drwy ddileu'r angen am gais cynllunio ar gyfer rhai datblygiadau penodol sy'n bodloni'r meini prawf. Bydd angen ystyried unrhyw oblygiadau ar gyfer y CDLl.

Cynllun Llesiant Lleol

2.36. Fel sydd wedi'i nodi eisoes, mae Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol yn ei gwneud hi'n ofynnol i bob bwrdd gwasanaeth cyhoeddus gyhoeddi Cynllun Llesiant Lleol. Yn 2018, cafodd Cynllun Integredig Sengl y Cyngor ei ddisodli gan Gynllun Llesiant Cwm Taf 2018-2023. Cafodd asesiad Llesiant cychwynnol ei gynnal, gan ganolbwyntio ar asedau a heriau'r fwrdeistref sirol o ran ei llesiant cymdeithasol, economaidd, amgylcheddol a diwylliannol. Cafodd yr asesiad ei ddefnyddio i ddatblygu Cynllun Llesiant drafft a'i amcanion cysylltiedig a oedd yn destun ymgynghoriad cyhoeddus cyn mabwysiadu'r Cynllun Llesiant Lleol. Mae'r Cynllun Llesiant Lleol yn pennu tri amcan Llesiant, gan ganolbwyntio ar iechyd pobl, creu economi fwy cadarn a helpu cymunedau i ffynnu. Bydd angen i’r CDLl diwygiedig ystyried y Cynllun Llesiant Lleol a chydymffurfio ag ef.

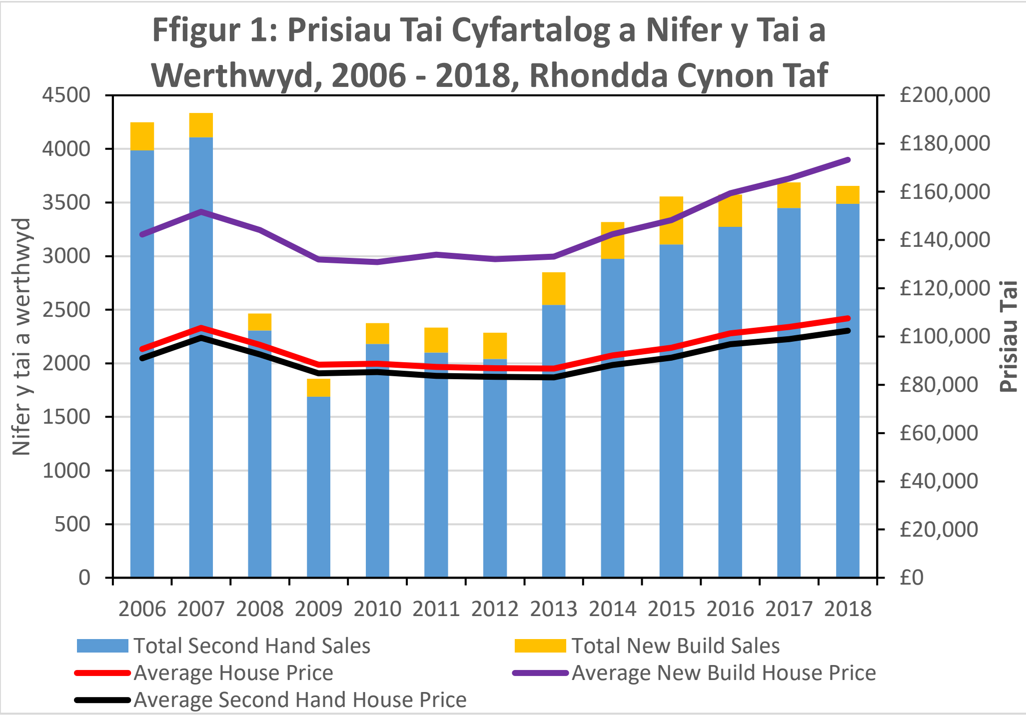
Amcanestyniadau Aelwydydd 2014 Llywodraeth Cymru

2.37. Cafodd y gofyniad a gafodd ei fabwysiadau gan y CDLl, sef tir ar gyfer 14,385 annedd i'w gyflawni o fewn cyfnod y cynllun, ei bennu yng nghyd-destun Amcanestyniadau Aelwydydd 2006 Llywodraeth Cymru, a nododd gynnydd yn y prif amcanestyniad aelwyd o 13,728 o 2006 tan 2021. Cafodd amcanestyniadau

diweddaraf Llywodraeth Cymru eu paratoi yn 2014 (cawson nhw eu rhyddhau yn 2016). Serch hynny, ystyrir y bydd amcanestyniadau mwy cyfredol yn cael eu rhyddhau yn ystod y broses o adolygu'r CDLl. Bydd angen i broses adolygu CDLl ystyried amcanestyniadau aelwydydd diweddaraf Llywodraeth Cymru wrth baratoi polisïau tai.

Prisiau Tai

2.38. Mae'r graff isod (ffynhonnell: Mynegai Prisiau Tai Cofrestrfa Tir y DU) yn darparu gwybodaeth sy'n ymwneud â chyflawniad y farchnad dai yn Rhondda Cynon Taf o ddechrau'r cyfnod cynllun yn 2006 hyd ddiwedd 2018. Gostyngodd gwerthiannau tai a phrisiau yn sylweddol yn ystod y dirwasgiad tua 2009, fodd bynnag, mae prisiau tai ar gyfartaledd wedi codi'n uwch na'r prisiau cyn y dirwasgiad yn ddiweddar. Yn gyffredinol, roedd prisiau tai yn gyson rhwng 2009 a 2013, yn amrywio o £86,000 a £89,000, ond mae cynnydd sylweddol o tua 24% wedi bod ar gyfartaledd o 2013 ymlaen.



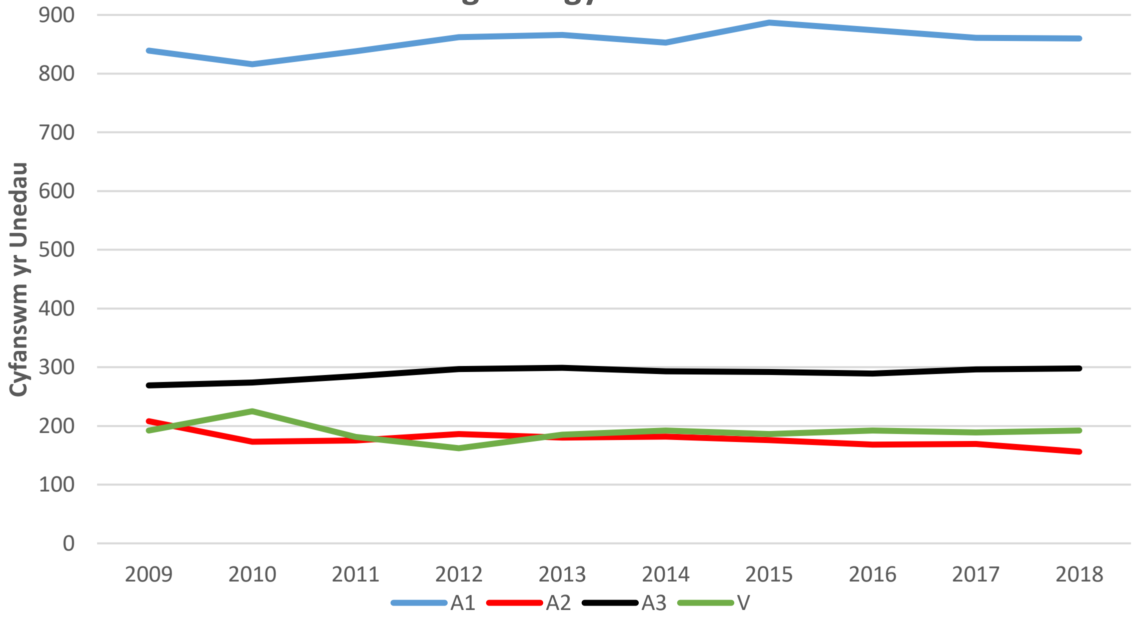
2.39. Dydy gwerthiannau tai newydd ddim wedi cael eu heffeithio yn yr un ffordd â gwerthiannau tai ail law. Rhagorodd gwerthiannau tai newydd ar y ffigyrau cyn-ddirwasgiad mor gynnar â 2013, ond gostyngodd gwerthiannau tai ail law o tua 15% rhwng 2007 a 2018, ond maen nhw wedi bod yn cynyddu'n gyson dros nifer o flynyddoedd o hyd.

2.40. Mae'n bosibl y gall Metro De-ddwyrain Cymru effeithio ar brisiau tai yn Rhondda Cynon Taf, a bydd angen ystyried hynny yn ystod y broses o adolygu'r CDLl. Yn ogystal â hynny, bydd angen ystyried goblygiadau pwysau demograffig RhCT sy'n gysylltiedig â phoblogaeth sy'n heneiddio a'r dyhead i gadw pobl ifancach yn y Sir.

Tueddiadau newidiol ym maes Manwerthu

2.41. Mae ffigur 2 isod yn dangos cyfanswm yr unedau sy'n cael eu defnyddio ar gyfer Dosbarth A1, A2 ac A3 neu sy'n segur, ar draws holl ganolfannau manwerthu RhCT. Mae nifer yr unedau segur wedi parhau'n gymharol gyson dros y cyfnod o 10 mlynedd. Mae cyfanswm yr unedau A1 wedi codi o 2.5% yn ystod 2009-2018, ond er hynny, mae'r nifer wedi bod yn cwympo'n raddol ers 2015. Mae nifer fawr o fanciau wedi gadael canolfannau manwerthu RhCT ac mae hyn yn cael ei adlewyrchu yn y gostyngiad sydyn o 25% yn nifer yr unedau A2 rhwng 2009 a 2018. Mae poblogrwydd unedau A3 wedi cynyddu o 10.8% rhwng 2009 a 2018, gan ddisodli unedau A2 yn rhannol. Bydd angen ystyried tueddiadau fel y rhain yn ystod adolygiad y CDLl.

Ffigur 2: Unedau canolfannau manwerthu defnydd A neu'n wag dros gyfnod o amser



Ystyriaethau Economaidd

2.42. Cafodd effaith y dirwasgiad economaidd byd-eang ar economi Rhondda Cynon Taf effaith sylweddol ar gyflawni'r Cynllun Datblygu Lleol yn y blynyddoedd cyntaf ar ôl ei fabwysiadu. Er bod yr economi yn dangos rhai arwyddion o welliant, gydag ychydig o dwf o ran y marchnadoedd masnachol a thai yn y Fwrdeistref Sirol; mae'r anawsterau economaidd ar ddechrau cyfnod y cynllun wedi cael effaith andwyol ar gyflawni rhai elfennau o'r Cynllun Datblygu Lleol.

2.43. Mae'r ansicrwydd i fuddsoddwyr a datblygwyr ar draws pob sector o'r cynllun wedi cael ei gofnodi'n dda yn ystod rhan gynnar cyfnod y cynllun. Mae hyn yn golygu bod hyfywedd yn ystyriaeth allweddol bellach yn y broses o gynllunio. Yn 2016, comisiynon ni gwmni dibynadwy i asesu'r holl ddyraniadau heb eu datblygu. Y canlyniad oedd mai 24 o'r 41 safle yn unig oedd â lefel o hyfywedd. Mae'r rhesymau dros hyn yn cynnwys rhwystrau safle ffisegol, topograffig, llygriad neu leoliadau

marchnad. Mae'r mater yma'n cael ei drafod yn bellach ymlaen yn yr adroddiad. Yn ogystal â hynny, mae angen adfer tir ar lawer o'n safleoedd i alluogi datblygiad. Ar adeg paratoi'r CDLl, roedd Cyllid Llywodraeth Cymru sylweddol ar gael ar gyfer adfer tir. Serch hynny, dydy'r cyllid yma ddim wedi bod ar gael ers mabwysiadu'r cynllun.

2.44. Mae’r penderfyniad a wnaethpwyd ym mis Mehefin 2016 i adael yr Undeb Ewropeaidd a'r ansicrwydd o ran trafodaethau ymadael hefyd yn cael effaith ledled y DU. Does neb yn gwybod graddfa'r canlyniadau yma eto.

2.45. Bydd angen i gasgliadau'r Adolygiad yma ystyried yr holl newidiadau cyd-destunol yma ynghyd ag eraill sy'n cael eu trafod yn nadansoddiad manwl meysydd testun y CDLl yn ddiweddarach yn yr adroddiad yma. Mae hyn er mwyn sicrhau bod y polisïau a'r dyraniadau yn effeithiol, yn briodol ac yn berthnasol o hyd ac nad oes angen eu diwygio.

3. ADOLYGIAD O’R NODAU, Y WELEDIGAETH, YR AMCANION A’R STRATEGAETH

3.1. Nodau, Gweledigaeth ac Amcanion y CDLl

3.1.1. Nod strategaeth y CDLl yw mynd i'r afael â thueddiadau sydd wedi'u nodi ar draws RhCT yn ystod y cyfnod cyn paratoi'r CDLl, ac i bennu gweledigaeth ofodol strategol ar gyfer ffyniant RhCT yn y dyfodol. Roedd y dystiolaeth ar y pryd yn dangos bod yr ardaloedd o'r Fwrdeistref Sirol oedd â'r arwyddion lleiaf o amddifadedd economaidd-gymdeithasol yn debygol o ffynnu ond bod yr ardaloedd hynny o'r Fwrdeistref Sirol oedd â'r amddifadedd economaidd-gymdeithasol mwyaf sylweddol yn debygol o ddirywio heb ymyrraeth.

3.1.2. Yng nghanolbarth a gogledd y cymoedd, roedd y CDLl yn ceisio:
- Atal y broses ddirywio drwy ysgogi twf yn y marchnadoedd tai a chyflogaeth;
- Cael gwared ar ddiffeithdra
- Cefnogi gwasanaethau yng nghanol trefi pwysig.

3.1.3. Yn y de, roedd y strategaeth yn ceisio:
- Rheoli twf drwy gydbwyso datblygiad tai a masnach ag ystyriaethau cymdeithasol ac amgylcheddol.

3.1.4. Yn unol â'r uchod, mae'r CDLl yn darparu fframwaith polisi sy'n:
- Mynd i'r afael â'r cydbwysedd cymdeithasol-economaidd rhwng gogledd a de'r Fwrdeistref Sirol;
- Diwallu anghenion tai a chyflogaeth poblogaeth sy'n tyfu;
- Darparu ystod o dai fforddiadwy o safon;
- Defnyddio eiddo segur at ddibenion buddiol unwaith eto;
- Darparu ystod o safleoedd cyflogaeth i ddiwallu'r angen lleol, denu buddsoddi mewnol a chynorthwyo ynglŷn ag amrywiaethu'r farchnad gyflogaeth;
- Lleihaugorfod cymudo o’r ardal trwy ddarparu ystod o gyfleoedd cyflogaeth a masnach mewn lleoliadau hygyrch ar draws Rhondda Cynon Taf;
- Rheoli gwastraff a darparu cyfleoedd ailgylchu o fewn ffiniau'r Fwrdeistref Sirol;
- Amddiffyn bioamrywiaeth a thirwedd gyfoethog Rhondda Cynon Taf; ac
- Amddiffyn yr amgylchedd diwylliannol ac adeiledig.

3.1.5. Pennodd y CDLl weledigaeth a oedd yn cyflwyno cyfle i'r system cynllunio gofodol i fynd i'r afael â'r materion a'r amcanion allweddol sydd wedi'u pennu ar gyfer Rhondda Cynon Taf. Roedd y weledigaeth gyffredinol yn deilio o'r weledigaeth yn y Strategaeth Gymunedol – 'Byw. Tyfu. Dyheu. Cyflawni' (2010-2020) a nododd:

> *"Bydd Rhondda Cynon Taf yn Fwrdeistref Sirol o Gyfleoedd. Amcan hyn yw gweithio gyda'n gilydd i alluogi unigolion a chymunedau i gyrraedd eu llawn dwf, o ran eu gwaith yn ogystal ag o ran eu bywyd cymdeithasol."*

3.1.6. Roedd y cynllun yn cydnabod bod ei gyflawni yn dibynnu ar ystod o fentrau ffisegol, cymdeithasol, economaidd, iechyd, addysgol a mentrau cysylltiedig. Roedd e hefyd yn cydnabod bod gan y system cynllunio gofodol ran i'w chwarae wrth gyflawni'r weledigaeth yma.

3.1.7. Mae'r Amcanion sy'n deillio o'r Weledigaeth yma yn ganolog i'r CDLl, ac yn sail i'r fframwaith gofodol a'i bolisïau. Mae'r rhain fel a ganlyn:

- Creu cymunedau cynaliadwy, integredig sy'n ffynnu drwy ddarparu tai angenrheidiol, atgyfnerthu swyddogaethau'r Prif Drefi a'r Aneddiadau Allweddol a sicrhau amgylchedd adeiledig o safon sy'n darparu cyfleoedd byw, gweithio a chymdeithasu ar gyfer pawb.

- Cyflawni potensial RhCT dryw ddatblygu economi gynaliadwy a darparu ystod amrywiol o swyddi.

- Galluogi bywyd gwell drwy amddiffyn a gwella treftadaeth, tirwedd, mannau agored a pharciau sydd, yn eu tro, yn annog dulliau byw mwy iach. Mae hyn hefyd yn cynnwys lleihau'r angen i deithio mewn car.

- Datblygu ac amddiffyn y Fwrdeistref Sirol ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol drwy amddiffyn ardaloedd pwysog o gefn gwlad, ceisio rheoli effeithiau newid hinsawdd, cynyddu ynni adnewyddadwy a lleihau'r defnydd o ynni. Yn ogystal â hynny, mae angen lleihau gwastraff, cynyddu ailgylchu a hyrwyddo'r defnydd effeithlon o dir, pridd a mwynau drwy ailddefnyddio ac adfer.

3.1.8. Mae'r ystod o newidiadau cyd-destunol a nodwyd yn yr adran flaenorol, a fersiynau newydd o'r Cynllun Corfforaethol ynghyd â'r cyfnod o amser sydd wedi mynd heibio ers llunio'r Nodau, Gweledigaethau ac Amcanion a oedd yn briodol (bryd hynny), yn dangos yn glir y byddai angen ailasesu'r adran yma o'r CDLl, er mwyn penderfynu a ydyn nhw'n dal i fod yn addas.

3.1.9. Ar ben hynny, mae gofyn am ddadansoddiad manwl a chyfredol o'r tueddiadau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol a materion ehangach eraill yn Rhondda Cynon Taf, a fyddai yn rhoi darlun mwy clir ac eang o briodoldeb Nodau, Gweledigaeth ac Amcanion y Cynllun.

3.2. Strategaeth CDLl gan gynnwys polisïau CS1 a CS2

3.2.1. Yn dilyn hyn, mae'r Strategaeth CDLl yn darparu ar gyfer datblygu mewn lleoliadau sy'n diwallu anghenion lleol gan hyrwyddo twf cynaliadwy. Cafodd y Strategaeth ei llunio gan ystyried y cyd-destun polisi cenedlaethol, rhanbarthol a lleol, ffactorau economaidd ac amgylcheddol, argaeledd tir addas i'w ddatblygu a nodweddion unigryw'r Fwrdeistref Sirol. Roedd y Strategaeth yn darparu fframwaith defnyddio tir ar gyfer darparu tai a gwasanaethau gyda strategaeth uchelgeisiol ar gyfer twf, a oedd yn hyrwyddo adfywio cynaliadwy.

3.2.2. Er mwyn gweithredu'r Strategaeth yn llwydiannus, roedd angen defnyddio dull polisi gwahanol yn yr ardaloedd hynny yn Rhondda Cynon Taf a oedd yn dirywio a'r rheiny oedd yn tyfu. Roedd y Strategaeth graidd ar gyfer Rhondda Cynon Taf felly o blaid dulliau gwahanol ar gyfer datblygu yng ngogledd ac yn ne'r Fwrdeistref Sirol.

3.2.3. O fewn Ardal Strategaeth y Gogledd, roedd y CDLl yn ceisio atal y broses o ddiboblogi a'r dirywiad a welwyd yn dilyn cwymp y diwydiant glo. Amcan y cynllun

oedd creu cymunedau cynaliadwy drwy ddarparu tai, cyfleoedd gwaith, lefel uwch o hygyrchedd a chynigion adfywio graddfa fawr, ac ar yr un pryd, meithrin balchder y cymunedau o fewn yr ardaloedd yma.

3.2.4. O fewn Ardal Strategaeth y De, roedd y CDLl yn canolbwyntio ar dwf cynaliadwy sy'n fanteisiol i bob rhan o RhCT, gan atgyfnerthu'r patrymau anheddu a oedd yn bodoli eisoes. Roedd Ardal Strategaeth y De wedi gweld buddsoddiad mewnol sylweddol a thai newydd sydd wedi trawsnewid yr economi leol. Prif nod y CDLl oedd rheoli twf preswyl a masnachol mewn modd a oedd yn cydbwyso potensial economaidd yr ardal â chyfyngiadau amgylcheddol.

3.2.5. Roedd y Strategaeth yn cydnabod y rhan bwysig y mae aneddiadau yn ei chwarae wrth ddarparu cartrefi a gwasanaethau. Er mwyn canolbwyntio ar greu twf lle roedd modd manteisio i'r eithaf ar fuddion cymdeithasol ac economaidd, cafodd hierarchaeth ei llunio a oedd yn cynnwys Prif Drefi, Aneddiadau Allweddol ac aneddiadau llai.

3.2.6. Yn ôl y Strategaeth, y Prif Drefi yw Pontypridd, Aberdâr a Llantrisant (gan gynnwys Tonysguboriau). Cafodd y rhain eu nodi oherwydd eu lleoliad o fewn y rhwydwaith trafnidiaeth strategol oherwydd eu bod nhw'n bwysig o ran hyrwyddo adfywiad yn Rhondda Cynon Taf a'r twf economaidd yn y rhanbarth ehangach. Cafodd pob un o'r Prif Drefi eu nodi yng Nghynllun Gofodol Cymru fel 'Anheddiad Hwb'.

3.2.7. Mae'r Aneddiadau Allweddol yn Ardal Strategaeth y Gogledd yn cynnwys Tonypandy, Y Porth, Treorci, Glynrhedynog, Aberpennar a Hirwaun. Yn Ardal Strategaeth y De, mae'r rhain yn cynnwys Tonyrefail a Llanharan.

3.2.8. Cafodd Safleoedd Strategol Graddfa Fawr, a oedd â digon o gapasiti ar gyfer datblygiadau tai a masnach sylweddol, eu nodi mewn lleoliadau a fyddai'n arwain at newid sylweddol yn economi'r Fwrdeistref Sirol a chynyddu cyfleoedd ar gyfer adfywio cynaliadwy. Bydd y rhain yn cael eu trafod yn unigol yn ddiweddarach yn yr adran yma. Cafodd nifer o safleoedd eilaidd, llai ledled RhCT eu dyrannu ar gyfer datblygu tai, manwerthu a chyflogaeth newydd, er mwyn diwallu anghenion lleol a hyrwyddo twf cymdeithasol-economaidd.

3.2.9. Yn gyffredinol, mae strategaeth y Cynllun wedi llwyddo i raddau.

3.2.10. Yn gyntaf, mae'r CDLl wedi llwyddo i gyfeirio datblygiadau i'r lleoliadau hynny sy'n gefn i rolau'r Prif Drefi a'r Aneddiadau Allweddol.

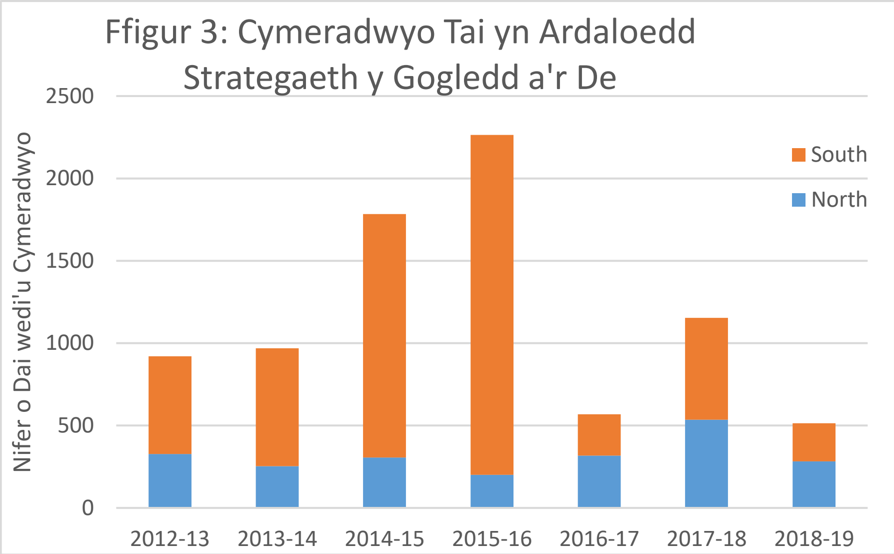
3.2.11. Ers mabwysiadu'r CDLl yn 2011, ar gyfartaledd, roedd 99.46% o'r holl dai, 93.34% o'r holl ddarpariaethau cyflogaeth a 99.5% o'r holl ddarpariaethau manwerthu a gafodd ganiatâd mewn lleoliadau cynaliadwy. Mae llwyddiant sylweddol hefyd wedi bod wrth bennu ceisiadau ar dir llwyd. Bob blwyddyn (namyn dwy) ers mabwysiadu'r cynllun, maedros hanner o'r holl datblygiadau a gafodd ganiatâd wedi bod ar dir llwyd ac roedd y ffigyrau uchaf yn 2014-2015 a 2018-2019, sef 78% a 72% yn ôl eu trefn.

3.2.12. Yn ogystal â hynny, mae prosiectau a mentrau adfywio pwysig wedi'u hariannu gan yr Undeb Ewropeaidd a Llywodraeth Cymru (ymhlith eraill) wedi'u rhoi ar waith, yn bennaf yng nghanol y Prif Drefi ac o'u cwmpas.

3.2.13. Mae strategaeth y gogledd/de hefyd wedi gweld rhywfaint o lwyddiant, wrth i boblogaeth y ddwy ardal strategaeth barhau i dyfu'n raddol. Mae cyfanswm parchus o 6,299 annedd wedi'u hadeiladu yn y Fwrdeistref Sirol yn ystod cyfnod y cynllun (dim ond dinasoedd Caerdydd a Chasnewydd oedd wedi rhagori ar hyn yn ystod y cyfnod yma).

3.2.14. O'r 4,543 o dai a gafodd eu datblygu ers 2011, roedd 1,562 yn Ardal Strategaeth y Gogledd a 2,981 yn Ardal Strategaeth y De, sydd yn y bôn yn dilyn yr ymraniad oedd wedi'i bennu rhwng y ddwy ardal strategaeth. Mae modd gweld isod bod nifer y tai fforddiadwy sydd wedi'u cwblhau hefyd yn dilyn y cydbwysedd yma.

Darpariaethau Tai yn Ardal Strategaeth y Gogledd ac Ardal Strategaeth y De						
	Gogledd			**De**		
Blwyddyn	**Cyfanswm**	**Marchnad**	**Fforddiadwy**	**Cyfanswm**	**Marchnad**	**Fforddiadwy**
2018-19	227	180	47	159	127	32
2017-19	128	96	32	424	258	166
2016-17	196	153	43	520	327	193
2015-16	175	127	48	394	344	50
2014-15	177	157	20	376	282	94
2013-14	176	153	23	358	322	36
2012-13	146	94	52	268	243	25
2011-12	156	130	26	201	188	13
2010-11	181	160	21	281	224	57
Cyfanswm	1562	1250	312	2981	2315	666



3.2.15. Er bod y de, yn draddodiadol, wedi gweld mwy o fuddsoddiad preifat na'r gogledd, ym mlwyddyn fonitro 2018-2019, cafodd mwy o dai eu darparu yn y gogledd na'r de am y tro cyntaf ers mabwysiadu'r CDLl. Mae hyn yn dyst i farchnad dai iach, yn enwedig yng Nghwm Cynon, ynghyd â'r ffaith bod yr eiddo yn fwy fforddiadwy o'u cymharu â'r rheiny yn ne'r Fwrdeistref Sirol.

3.2.16. Er bod y ddwy ardal wedi ffynnu, dydy'r twf ddim wedi bod cystal â'r hyn a gafodd ei ragweld. O'r 1,562 annedd a gafodd eu hadeiladu yn y gogledd ers 2011, dim ond 153 ohonyn nhw sydd bod ar safleoedd tai wedi'u pennu, ac yn y de, o'r 2,981 annedd a gafodd eu hadeiladu ers 2001, mae 926 wedi bod ar safleoedd wedi'u pennu. Mae nifer o safleoedd annisgwyl sydd wedi cyfrannu at nifer y tai, neu fel arall, at ymrwymiadau ar y cam mabwysiadu. Bydd y maes Tai yn cael ei drafod ymhellach mewn adrannau diweddarach o'r adroddiad yma.

3.2.17. Yn fwy sylfaenol y bu'r diffyg manteisio ar Safleoedd Strategol ac ar ddyraniadau cyflogaeth a manwerthu. Bydd y rhain yn cael eu trafod yn fanylach ymhellach yn adrannau diweddarach yr adroddiad yma, er unwaith eto, mae'r sectorau yma hefyd wedi gweld cryn ddatblygiad annisgwyl ar safleoedd heb eu dyrannu.

3.3. Safleoedd Strategol

3.3.1. Er mwyn hyrwyddo twf cynaliadwy yn Rhondda Cynon Taf, dyrannwyd 8 Safle Strategol yn y CDLl ar gyfer ystod o ddatblygiadau; gan gynnwys dibenion preswyl, cyflogaeth, manwerthu a hamdden ar raddfa fawr. Nodwyd y rhain mewn lleoliadau a allai wneud y mwyaf o'r cyfleoedd ar gyfer adfywio cynaliadwy a sicrhau buddion sylweddol i'r Fwrdeistref Sirol.

3.3.2. Roedd y Strategaeth yn ddibynnol iawn ar y dyraniadau Safle Strategol, sydd ddim wedi cyflawni unrhyw beth tebyg i'r niferoedd tai na'r gofod llawr manwerthu a chyflogaeth a gafodd eu rhagweld. Mae llawer o resymau am hyn, sy'n cael eu trafod isod mewn perthynas â'r Safleoedd Strategol unigol.

Cyn Safle Glofa'r Maerdy, Cwm Rhondda Fach, Polisïau SG 3 ac ASO 4.

3.3.3. Mae tir yn cael ei ddyrannu ar hen Safle Glofa'r Maerdy yng Nghwm Rhondda Fach ar gyfer adeiladu 1 hectar o dir cyflogaeth (B1 a/neu B2), canolfan ymwelwyr ac ardal at ddefnydd hamdden anffurfiol sydd wedi'u cynnwys mewn tirwedd hanesyddol. Mae datblygiad ar y Safle Strategol yn destun cynllun adfer tir graddfa fawr.

3.3.4. Hyd yn hyn, mae Safle Strategol Glofa'r Maerdy wedi bod yn destun adennill tir rhannol. Mae angen cyllid cyhoeddus sylweddol i adennill elfennau pellach o'r safle i ganiatáu tirffurfiau terfynol ar gyfer y dyraniad cyflogaeth a'r ardaloedd hamdden. Byddai angen i fynediad fferm wynt fach sydd wedi'i chaniatáu (i'r gorllewin) fynd trwy'r Safle Strategol, a fyddai o ganlyniad yn gwella mynediad mewnol i'r safle yn sylweddol. Bydd rhwymedigaethau cynllunio sy'n berthnasol i'r fferm wynt hefyd yn cyfrannu’n sylweddol i elfennau hamdden y Safle Strategol. Serch hynny, rhaid cofio nad yw'r safle wedi symud ymlaen yn ôl y disgwyl yn ystod cyfnod cyfredol y cynllun.

3.3.5. Ar adeg paratoi'r CDLl, roedd cyfleoedd cyllido sylweddol o hyd ar gyfer cynlluniau adfer tir hen safleoedd mwyngloddio glo fel hyn. Serch hynny, dydy cyllid ar gyfer adfer tir ar y raddfa yma ddim wedi bod ar gael yn rhwydd gan Lywodraeth Cymru yn ystod y blynyddoedd diwethaf ac mae'r Cyngor yn parhau i archwilio'r potensial am gyllid amgen. Dydy'r dyraniad cyflogaeth ar y safle ddim wedi denu diddordeb, ac mae hyn yn adlewyrchu y diddordeb prin yn nyraniadau tir cyflogaeth y CDLl ar draws RhCT.

3.3.6. Ystyrir y bydd gan y safle rôl strategol o hyd o ran darparu cyfleoedd adfywio ehangach yng ngogledd Rhondda Cynon Taf, ac yn enwedig ardal Cwm Rhondda Fach uchaf. Er bod modd i'r cyhoedd gael mynediad at y safle yn mewn modd anffurfiol, mae angen pennu sut y bydd modd ei wneud yn gyfleuster hamdden cyhoeddus o safon uwch. Mae ariannu hyn hefyd yn allweddol, yn enwedig mewn perthynas ag adfer tir; neu a yw hyn yn angenrheidiol o hyd. O ran y dyraniad cyflogaeth, byddai angen tystiolaeth ar gyfer dyraniad cyflogaeth newydd i bennu'r angen yn y maes yma ac a ddylid ystyried defnyddiau amgen.

Cyn-safle Glofa Bryn y Rhedyn, Blaenrhondda, Cwm Rhondda Fawr, Polisïau CS 3 a NSA 5

3.3.7. Mae tir wedi'i ddyrannu ar gyn-safle Glofa Bryn y Rhedyn ar gyfer adeiladu rhwng 350 a 400 o anheddau, canolfan fanwerthu leol a chyfleuster hamdden anffurfiol. Mae'r datblygiad yma'n destun cynllun adfer tir graddfa fawr.

3.3.8. Mae perchnogaeth y safle wedi newid ers cyflwyno a dyrannu'r safle. Mae'r perchnogion newydd wedi bod yn trafod yr amryw opsiynau ar gyfer ei ddatblygu gyda'r Cyngor. Serch hynny, does dim cynigion datblygu cynhwysfawr ar gyfer y defnydd sydd wedi’i ddyrannu ar gyfer y safle wedi dod i'r fei eto. Byddai angen buddsoddiad sylweddol ymlaen llaw mewn unrhyw gynllun mewn perthynas â'r cynllun adfer tir angenrheidiol a mynediad i gerbydau.

3.3.9. Ar adeg paratoi'r CDLl, roedd cyfleoedd cyllido sylweddol o hyd ar gyfer cynlluniau adfer tir hen safleoedd mwyngloddio glo fel hyn. Serch hynny, dydy cyllid ar gyfer adfer tir ar y raddfa yma ddim wedi bod ar gael yn rhwydd gan Lywodraeth Cymru yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Yn wir, mae'n debygol y byddai angen i'r cynllun datblygu ei hun dalu'r costau ar gyfer yr adfer tir angenrheidiol yma. Cafodd y dirwasgiad economaidd byd-eang yn 2008 effaith fwy andwyol na'r disgwyl, wrth baratoi'r CDLl, ar y diwydiant adeiladu tai. Cafodd hyn ei weld yn arbennig yn yr ardaloedd llai marchnadwy yn RhCT, megis gogledd Cwm Rhondda Fawr. Yn unol â hynny, doedd dim modd cyflawni hyfywedd ariannol y safle ar gyfer cynllun mor fawr.

3.3.10. Pe bai'r safle'n cael ei ailystyried mewn cynllun yn y dyfodol (ar gyfer tai yn bennaf, sef y defnydd sydd wedi'i ddyrannu), byddai angen i ni weld tystiolaeth briodol, gynhwysfawr i brofi y byddai'r safle'n hyfyw, yn gyflawnadwy ac yn angenrheidiol ar y raddfa yma. Rydyn ni'n derbyn y gallai hyn fod yn anodd iawn ei gyflawni. Serch hynny, ystyrir o hyd bod y safle'n allweddol i ddarparu cyfleoedd adfywio ehangach yng ngogledd Rhondda Cynon Taf. Os yw dyheadau'r perchnogion yn caniatáu, gall sylfaen dystiolaeth bennu defnydd addas arall a allai sicrhau lefel sylweddol o adfywio, e.e. pe bai elfen man agored y dyraniad yn cael ei hehangu, gan fanteisio ar y lleoliad unigryw yma, mewn cysylltiad â chyfleoedd hamdden a thwristiaeth.

Hen safle cynhyrchu Phurnacite, Polisi Abercwmboi SG 3, Polisi ASO 6.

3.3.11. Mae tir wedi'i ddyrannu ar yr hen safle cynhyrchu Phurnacite yn Abercwmboi ar gyfer 500 annedd, 5.9 hectar o ddarpariaeth cyflogaeth, ysgol gynradd newydd ac ardal hamdden anffurfiol sy'n destun cynllun adfer graddfa fawr.

3.3.12. Hyd yma, does dim datblygiad wedi bod o ran cynigion y CDLl ar y Safle Strategol yn ystod cyfnod y cynllun, er bod buddsoddiad sylweddol eisoes wedi'i wneud i adfer y safle yn rhannol. Bu trafodaethau cyn gwneud cais rhwng y Cyngor a pherchnogion y safle CPL (Coal Products Limited). Mae prif gynllun cychwynnol a gwybodaeth baratoadol wedi'u llunio hefyd. Mae'r Awdurdod Glo sy'n berchen ar ran arall y safle hefyd wedi gwneud gwaith ymchwilio ychwanegol sy'n ateb gofynion dad-halogi pellach. Byddai angen gweithredu atebion adfer tir atodol sylweddol o hyd ar rannau preswyl, addysg a hamdden anffurfiol y safle, er mwyn iddo ddod yn ei flaen. Mae'r rhan o'r safle sydd wedi'i dynodi ar gyfer cyflogaeth, ar y llaw arall, yn barod ac yn addas i'w ddatblygu, er, does dim cynnydd wedi bod hyd yma. Mae rhannau helaeth o'r tir sydd wedi'u nodi ar gyfer tai hefyd o fewn parth risg llifogydd C2.

3.3.13. Ar adeg paratoi'r CDLl, roedd cyfleoedd cyllido sylweddol o hyd ar gyfer cynlluniau adfer tir hen safleoedd mwyngloddio glo fel hyn. Serch hynny, dydy cyllid ar gyfer adfer tir ar y raddfa yma ddim wedi bod ar gael yn rhwydd gan Lywodraeth Cymru yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Mae'n debygol y byddai angen i'r cynllun datblygu ei hun dalu'r costau ar gyfer yr adfer tir angenrheidiol yma. Unwaith eto, cafodd y dirwasgiad economaidd byd-eang effaith hirhoedlog ar y diwydiant adeiladu tai. Cafodd hyn ei weld yn arbennig yn yr ardaloedd llai marchnadwy yn RhCT, megis canol Cwm Cynon. Yn unol â hynny, doedd dim modd cyflawni hyfywedd ariannol

y safle ar gyfer cynllun mor fawr. Serch hynny, yn ddiweddar, bu diddordeb yn y farchnad dai yn y rhan yma o RhCT ac mae hynny'n rhywbeth i'w groesawu. Gall hyn ddangos galw yn y dyfodol i ddatblygu'r safle yma.

3.3.14. Mae rhannau o ardal breswyl y CDLl yn y parth risg llifogydd C2 cyfredol. Polisi cyfredol LlC yw atal datblygu bregus iawn mewn parthau risg llifogydd C2 hyd yn oed lle mae CNC wedi cytuno ar fesurau lliniaru.

3.3.15. Pe bai'r safle'n cael ei ailystyried mewn cynllun yn y dyfodol (ar gyfer tai yn bennaf, sef y defnydd sydd wedi'i ddyrannu), byddai angen i ni weld tystiolaeth briodol, gynhwysfawr i brofi y byddai'r safle'n hyfyw, yn gyflawnadwy ac yn angenrheidiol ar y raddfa yma. Byddai angen gwaith adfer sylweddol ar brif ran y safle o hyd er mwyn galluogi hyn, ac mae gwaith parhaus yn mynd yn ei flaen i bennu union natur a chost y gwaith adfer yma.

Tir yn Nhresalem/Abernant, Aberdâr Polisi SG 3, Polisi ASO 7.

3.3.16. Mae tir wedi'i ddyrannu yn Nhresalem/Abernant, Aberdâr ar gyfer adeiladu 500 – 600 o anheddau, 3.7 hectar o at ddibenion cyflogaeth/hamdden, ysgol gynradd newydd, canolfan feddygol a gofod amwynder anffurfiol cysylltiedig mewn parcdir.

3.3.17. Er bod y rhan o'r safle sydd yn Nhresalem yn cael ei heffeithio gan gyfyngiadau llifogydd, mae nifer o bethau addas wedi'u caniatáu. Cafodd caniatâd cynllunio ei roi ar gyfer archfarchnad yma yn 2015, er nad yw hyn wedi'i ddatblygu eto. Yn dilyn hyn, adeiladwyd campws newydd Coleg y Cymoedd yma, ochr yn ochr ag estyniad mawr i'r cyfleuster Parcio a Theithio yng ngorsaf drenau Aberdâr. Bydd hyn yn cynnig nifer sylweddol o swyddi a chyfleoedd hyfforddiant. Bydd y coleg hefyd yn cyfrannu at anghenion datblygu'r boblogaeth leol.

3.3.18. Cyhoeddodd y Cyngor ym mis Chwefror 2018 fod £2.58 miliwn o arian Ewrop wedi'i sicrhau tuag at becyn o £3.93 miliwn er mwyn creu unedau busnes modern ar ran arall o elfen Tresalem y safle. Y disgwyl yw bydd y cynllun yn cael ei gyllido'n rhannol gan Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop drwy Lywodraeth Cymru. Derbyniodd y cynnig yma ganiatâd cynllunio ar 19 Medi 2019.

3.3.19. Mae'r adeiladau ysbyty mawr wedi'u dymchwel ar elfen Abernant o'r safle, sydd ers hynny wedi newid dwylo i hwylusydd datblygu sy'n mynd ati i chwilio am ddatblygwyr tai ar gyfer y safle. Bu rhywfaint o ddiddordeb cychwynnol gan rai datblygwyr, er nad oes yr un ohonyn nhw wedi symud ymlaen i'r cam ymgeisio.

3.3.20. Mae ymchwilio i weithfeydd glo bas tanddaearol wedi arwain at beth pryder y byddai'r cynllun datblygu ei hun yn gorfod talu'r costau adfer. Serch hynny, mae asesiad hyfywedd y safle yn 2016, gan gynnwys yr holl gostau annormal, yn nodi cynllun datblygu hyfyw ar gyfer y safle.

3.3.21. Yn ddiweddar, bu diddordeb calonogol yn y safle. Serch hynny, mae angen gweld tystiolaeth wedi'i diweddaru bod pob elfen o'r safle yn parhau i fod yn hyfyw ac yn gyflawnadwy, er mwyn ailddyrannu'r safle mewn cynllun ar gyfer y dyfodol. Ochr yn ochr â hyn, mae angen rhoi ystyriaeth bellach, fwy cadarn i sut mae'r angen am

addysg gynradd yn yr ardal yn gysylltiedig â'r safle yma yn ogystal â phwysau datblygu eraill yn Abernant.

Tir i'r De o Hirwaun Polisi SG 3, Polisi ASO 8.

3.3.22. Mae tir wedi'i ddyrannu i'r de o Hirwaun ar gyfer adeiladu 400 o anheddau, 36 hectar o dir cyflogaeth, ysgol gynradd newydd, siop adwerthu ag arwynebedd llawr net o 2,000m^2, canolfan feddygol/gymunedol a darpariaeth hamdden anffurfiol wedi'i chynnwys mewn lleoliad tirwedd. Mae'r safle hefyd yn destun adferiad graddfa fawr ar ôl i'r gweithrediadau cysylltiedig â glo ddod i ben.

3.3.23. Yn ddiweddar, mae gwaith cyn-echdynnu'r prif adnoddau glo o'r Safle Strategol wedi'i gwblhau, ac mae'r gwaith mewnlenwi ac adfer parhaus ar y safle wedi datblygu'n dda. Mae trafodaethau pellach ar waith ynglŷn â ffurfiannau terfynol y llwyfandiroedd ar gyfer cyflogaeth a mannau agored.

3.3.24. Rhoddwyd caniatâd am siop adwerthu 2,000m^2 yng nghamau cynnar y CDLl, er nad yw hyn wedi'i ddatblygu. Serch hynny, mae nifer o gynigion wedi'u llunio ar gyfer datblygiad defnydd cymysg ar leoliad cyffredinol y ganolfan leol, gan gynnwys elfennau o dai. Dydy'r rhain ddim wedi symud ymlaen i geisiadau cynllunio hyd yma.

3.3.25. Wrth baratoi'r CDLl, roedden ni'n cael ar ddeall gan Lywodraeth Cymru y byddai'r gwaith deuoli'r A465 wedi'i gwblhau erbyn hyn. Mae oedi yng nghyfnodau cynnar y prosiect yma wedi golygu nad yw hyn wedi digwydd. Er bod cwmpas ffisegol i ddatblygu ardal breswyl y safle cyn y gwaith deuoli, mae'n bosibl na fyddai diddordeb wedi bod yn y safle hebddo.

3.3.26. Pe bai'r safle'n cael ei ailystyried ar gyfer y defnydd gafodd ei ddyrannu yn y dyfodol, byddai angen i ni weld tystiolaeth briodol, gynhwysfawr i brofi y byddai'r safle'n hyfyw, yn gyflawnadwy ac yn angenrheidiol ar y raddfa yma. Cafwyd arwydd pellach bod yr A465 wedi'i raglennu i ddechrau yn y dyfodol agos. Mae'n bwysig bod cynlluniau'n cael eu hystyried i gynyddu gwerth y buddsoddiad cyhoeddus sy'n gysylltiedig â'r prosiect deuoli trwy drosoli buddsoddiadau datblygu'r sector preifat o amgylch y seilwaith newydd.

Hen Lofa a Golosgfa Cwm, Tyn-y-nant, Pontypridd Polisi SG3 a Pholisi ASDd7.

3.3.27. Mae tir wedi'i ddyrannu ar safle hen lofa a golosgfa Cwm ar gyfer adeiladu rhwng 800 a 950 o anheddau, 1.9 hectar o dir cyflogaeth, ysgol gynradd newydd a gofod amwynder anffurfiol cysylltiedig yn ei thirlun. Mae datblygiad ar y safle yn destun cynllun adfer tir graddfa fawr.

3.3.28. Mae cais amlinellol i gynnal y gwaith canlynol ar y safle wedi cael ei gymeradwyo: dymchwel y strwythurau presennol (ac eithrio tŵr rhestredig), gwaith gwella, adfer tir a chynnal datblygiadau amrywiol. Ymhlith y rhain bydd 851 o anheddau (dosbarth defnydd C3), ysgol gynradd a man awyr agored. Dydy hyn ddim wedi'i ddatblygu eto.

3.3.29. Mae trafodaethau wrthi'n cael eu cynnal i ddod o hyd i opsiynau mewn perthynas â sut i ddatgloi potensial datblygu'r safle, gan ystyried y costau clirio ac adfer sylweddol sy'n gysylltiedig â'r safle. Mae rhan helaeth o'r safle hefyd yn destun cyfyngiadau risg llifogydd.

3.3.30. Mae'r dyraniad a'r datblygiad wedi'i ganiatáu yn gofyn am adfer tir yn ardal y domen a chlirio'r strwythurau ar y safle ac adfer y tir islaw. Ar adeg paratoi'r CDLl, roedd cyfleoedd cyllido sylweddol ar gael ar gyfer cynlluniau adfer tir hen safleoedd mwyngloddio glo fel hyn. Unwaith eto, fodd bynnag, dydy cyllid ar gyfer adfer tir ar y raddfa yma ddim wedi bod ar gael yn rhwydd gan Lywodraeth Cymru yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Y bwriad erioed oedd i'r cynllun datblygu ei hun dalu costau'r clirio angenrheidiol ar y safle a'r gwaith adfer y tir. Fel sydd wedi'i drafod eisoes, cafodd y dirwasgiad economaidd byd-eang yn 2008 effaith fwy andwyol a hirhoedlog na'r disgwyl ar y diwydiant adeiladu tai wrth baratoi'r CDLl.. Yn unol â hynny, mae'n fwy anodd cyflawni hyfywedd ariannol cynllun mor fawr, yn arbennig o ystyried bod angen cyllid helaeth ymlaen llaw.

3.3.31. Pe bai'r safle'n cael ei ailystyried ar gyfer ei ddefnydd wedi'i ddyrannu yn y dyfodol, byddai angen i ni weld tystiolaeth briodol, gynhwysfawr y byddai'r safle'n hyfyw, yn gyflawnadwy ac yn angenrheidiol ar y raddfa yma. Rydyn ni'n gwerthfawrogi y gall hyn fod yn anodd ei sefydlu yn yr hinsawdd ariannol sydd ohoni, yn enwedig os nad oes ymyrraeth ariannol allanol i fod yn gefn i'r gwaith o glirio ac adfer y safle.

Ardal Mwyndy/Tonysguboriau Polisi SG3 a Pholisi ASDd 8.

3.3.32. Mae tir wedi'i ddyrannu yn ardal Mwyndy/Tonysguboriau ar gyfer adeiladu 500 annedd, 15 hectar o dir cyflogaeth, 23,400m^2 (net) o arwynebedd llawr manwerthu newydd, 10,000m^2 net ar gyfer cyfleusterau hamdden, ysgol gynradd, cyfleuster llyfrgell/cymunedol a gofod amwynder anffurfiol yn y tirwedd. Mae'r Safle Strategol yma wedi'i rannu gan goridor yr Afon Clun a'r A4119 yn 3 ardal ddatblygu benodol: tir cyflogaeth wrth Groesffordd y Mwyndy; tir preswyl yn Nghefn-yr-Hendy; a thir manwerthu yn Nhonysguboriau. Mae rhai o'r ardaloedd ar risg o lifogydd, er, mae hynny'n bennaf ar y tir sydd wedi'i ddyrannu ar gyfer man agored.

<u>Croesffordd y Mwyndy</u>

3.3.33. Cafwyd cymeradwyaeth ar gyfer caniatâd cynllunio amlinellol am oddeutu 30,000m^2 o ofod swyddfa B1 ar ran o'r ardal yma ar ôl apêl cyn mabwysiadu'r CDLl, a ddaeth i ben yn 2011. Ni ofynnwyd am unrhyw faterion neilltuedig nac adnewyddiad o'r caniatâd, ac ni chyflwynwyd cais cynllunio newydd ar gyfer yr elfen yma.

<u>Cefn-yr-Hendy</u>

3.3.34. Cafodd cais amlinellol ei gymeradwyo ar gyfer tua 460 annedd ar safle Cefn-yr-hendy, Mwyndy yn 2017-2018. Serch hynny, mae'r safle yma wedi bod yn destun ymchwiliad maes pentref diweddar. Er gwaethaf hyn, y gobaith yw y bydd datblygiad yn cychwyn ar y safle cyn bo hir.

Tonysguboriau

3.3.35. Mae caniatâd cynllunio amlinellol wedi'i roi ar gyfer 'canol tref newydd' ar y rhan yma o'r Safle Strategol. Rhoddwyd caniatâd cynllunio llawn ar gyfer siop fwyd a gorsaf betrol cam cyntaf a seilwaith cysylltiedig. Mae'r brif ffordd gyntaf oddi ar yr A473 wedi cael ei hadeiladu ar gyfer y cam cyntaf yma, er nad yw'r siop adwerthu wedi dod i'r fei eto. Cafodd cais adnewyddu ei gymeradwyo ar gyfer canol y dref ar 19 Medi 2019.

3.3.36. Dydy'r dyraniad cyflogaeth ar elfen Mwyndy y Safle Strategol ddim wedi denu diddordeb preifat, er bod hyn yn adlewyrchu cwsmeriaid prin dyraniadau tir cyflogaeth y CDLl ar draws RhCT. Er bod y farchnad breswyl wedi dioddef yn ystod camau cynnar y CDLl, roedd yn annisgwyl iawn na chafodd y dyraniad preswyl ei ddatblygu yng Nghefn-yr-Hendy yn gynharach yng nghyfnod y cynllun. Mae newid cyd-destunol sylweddol yn y byd manwerthu wedi effeithio ar y dyraniad manwerthu a chanol tref sylweddol.

3.3.37. Derbynnir y byddai angen buddsoddiad seilwaith sylweddol (yn hytrach na buddsoddiad fesul dipyn) i greu safle cyflogaeth newydd. Yn ychwanegol at hyn, byddai angen tystiolaeth eto i nodi'r angen am y dyraniad cyflogaeth yn y lleoliad yma. Gan ddibynnu ar benderfyniad yr apêl Maes Pentref, disgwylir y bydd safle Cefn-yr-Hendy yn parhau i fod yn hyfyw ac yn gyflawnadwy ar gyfer cynllun tai addas. Mae angen casglu cryn dipyn o dystiolaeth arall i benderfynu sut yr ymdrinnir ag elfen canol tref y safle mewn unrhyw CDLl yn y dyfodol.

Cyn Safle OCC Llanilid, Llanharan, Polisi SG3 a Pholisi ASDd 9.

3.3.38. Mae tir wedi'i ddyrannu ar yr hen safle glo brig yn Llanharan i adeiladu rhwng 1,950 a 2,100 o anheddau, 2,500m^2 net o ofod llawr manwerthu, canolfan feddygol, llyfrgell/cyfleuster cymunedol, ysgol gynradd newydd a mannau cyhoeddus awyr agored cysylltiedig. Bydd mynediad i'r safle yn cael ei ddarparu trwy adeiladu ffordd osgoi A473 yn Llanharan.

3.3.39. Hyd yma, mae 243 o anheddau wedi'u hadeiladu ar y safle, mewn cysylltiad â chyfres o ddatblygiadau galluogi. Mae'r rhan fwyaf o'r safle sy'n weddill yn manteisio ar ganiatâd cynllunio 'hybrid' cynhwysfawr (llawn ac amlinellol) sy'n cynnwys hyd at 1,850 o anheddau a chanolfan cymdogaeth (sy'n cynnwys cyfleusterau cymunedol a hamdden, ysgol gynradd a gofod llawr ar gyfer masnach a manwerthu). Ymhlith elfennau eraill o'r cynllun arfaethedig y mae gwaith ar seilwaith priffyrdd, ardaloedd tirwedd strategol a man awyr agored cyhoeddus.

3.3.40. Mae'r materion wedi'u cadw yn ôl ar gyfer cam cyntaf y cynllun yma ar gyfer 216 o unedau, wedi'u caniatáu ac mae datblygwyr ar y safle. Mae'r opsiynau alinio ar gyfer ffordd osgoi Llanharan wedi'u llunio gan RhCT i alluogi creu'r ffordd yma gyda datblygiad graddol y safle.

3.3.41. Yn ystod camau cynnar y CDLl, aeth perchennog yr hen safle glo brig yn fethdalwr a doedd dim modd parhau â'r gwaith datblygu. Yn dilyn hynny, cafodd y tir ei werthu

gan y gweinyddwyr i'r prif adeiladwyr tai sydd ar hyn o bryd yn parhau â'r datblygiad graddol arfaethedig.

3.3.42. Mae disgwyl felly y bydd datblygiad y safle yma'n parhau mewn modd cadarnhaol dros y blynyddoedd i ddod.

4. ADOLYGIAD O FEYSYDD TESTUN A PHOLISÏAU'R CDLl

4.1. Tai

4.1.1. Mae modd dadlau bod tai fel testun yn y Cynllun Datblygu Lleol (CDLl) yn un o elfennau unigol pwysicaf y cynllun, tra mai ei gyflawni hefyd yw'r cyfrannwr mwyaf at lwyddiant a gweithrediad y Strategaeth. Mae'n allweddol wrth greu cymunedau cynaliadwy ac wrth sicrhau bod gan ein cymunedau fynediad i gartrefi o ansawdd da.

Anghenion o ran Tai
Polisïau SG 3, SG 4, CS 5, AE 1

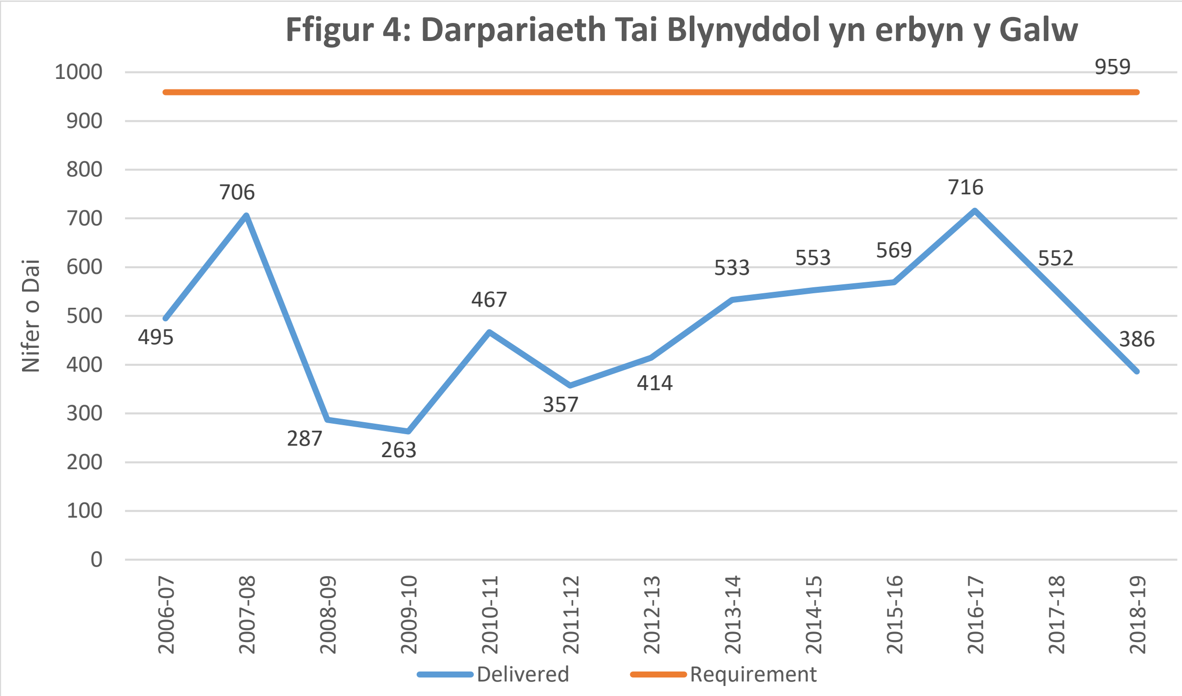
4.1.2. Wrth baratoi'r CDLl, penderfynwyd bod angen adeiladu 14,385 o anheddau newydd yn RhCT trwy gydol cyfnod y cynllun rhwng 2006 a 2021. Roedd y ffigwr yma'n seiliedig ar Amcanestyniadau Cenedlaethol ac Is-genedlaethol o Aelwydydd Cymru (2006) Llywodraeth Cymru ar lefel leol, ac yn ystyried twf yn y boblogaeth ac yn nifer yr aelwydydd yn Rhondda Cynon Taf. Gwnaed y penderfyniad yma mewn cysylltiad â'r cytundebau dosrannu rhanbarthol rhwng 10 Awdurdod Lleol De Ddwyrain Cymru.

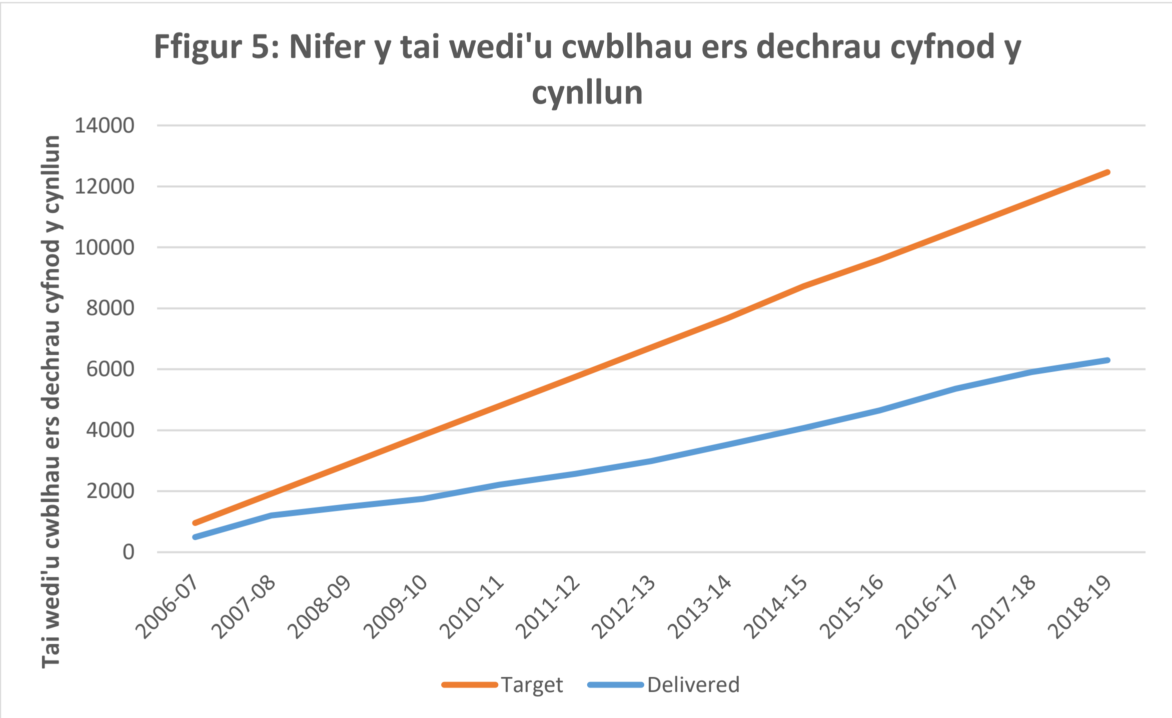
4.1.3. Mae'r CDLl yn dyrannu tir ac mae ganddo fframwaith polisi i ddiwallu'r angen yma a chyflenwi tai newydd mewn lleoliadau cynaliadwy. Mae polisïau SG 3 a SG 4 yn nodi bod tir ar gael ar gyfer rhwng 5,000 – 5,450 o anheddau newydd ar Safleoedd Strategol, a 4,025 o anheddau newydd eraill ar ddyraniadau tai llai i ddiwallu angen lleol. Mae Polisi AE 1 yna'n ymdrin â sut y dylid cwrdd â'r niferoedd tai sy'n weddill. Mae hyn yn cynnwys y safleoedd hynny y cafwyd caniatâd cynllunio ar eu cyfer ar ddechrau cyfnod y cynllun, datblygu tir heb ei ddyrannu o fewn ffiniau aneddiadau ac addasu strwythurau addas. Roedd hon yn strategaeth uchelgeisiol gyda'r nod o gyflawni cyfraddau adeiladu tai uchel, ac â'r bwriad o atal y broses o ddiboblogi ac i sicrhau twf sefydlog ym mhoblogaeth y dyfodol.

4.1.4. Roedd y ffigur a ddyrannwyd yn caniatáu adeiladu 959 o anheddau'r flwyddyn, a oedd yn gynnydd o 50% o'i gymharu â chyfraddau adeiladu blaenorol. Yn hyn o beth, roedd hi'n mynd i fod yn heriol cyflawni hyn.

4.1.5. Er mwyn dangos ein bod ni wedi llwyddo i fwrw'r targed yma, mae angen edrych yn gyntaf ar nifer y tai sydd wedi'u cwblhau yn ôl yr Adroddiadau Monitro Blynyddol.

4.1.6. Ers 2006, mae'r CDLl wedi darparu cyfanswm o 6,299 o anheddau newydd. Mae'n amlwg o'r tabl isod, nad yw'r ffigur blynyddol o 959 wedi'i gyflawni o gryn dipyn mewn unrhyw flwyddyn ers mabwysiadu'r CDLl. Y targed yn y CDLl o dan bolisi SG 4 yw adeiladu pob un o'r 14,385 annedd erbyn 2021.





4.1.7. O ystyried mai dim ond dwy flynedd sydd ar ôl yng nghyfnod y cynllun, rydyn ni'n derbyn na fydd modd bwrw'r targed yma. Serch hynny, dylid cydnabod bod hwn yn gyflawniad sylweddol a nodedig iawn wrth gyflenwi tai newydd ar gyfer y Fwrdeistref Sirol ac ar gyfer rhanbarth De Ddwyrain Cymru. Yn wir, ers 2011, dim ond Cynghorau Dinas Caerdydd a Chasnewydd sydd wedi adeiladu mwy o dai na RhCT. At hynny, dylid cydnabod bod RhCT wedi caniatáu cyfanswm o 9,192 o anheddau mewn dim ond 8 mlynedd ers mabwysiadu'r cynllun.

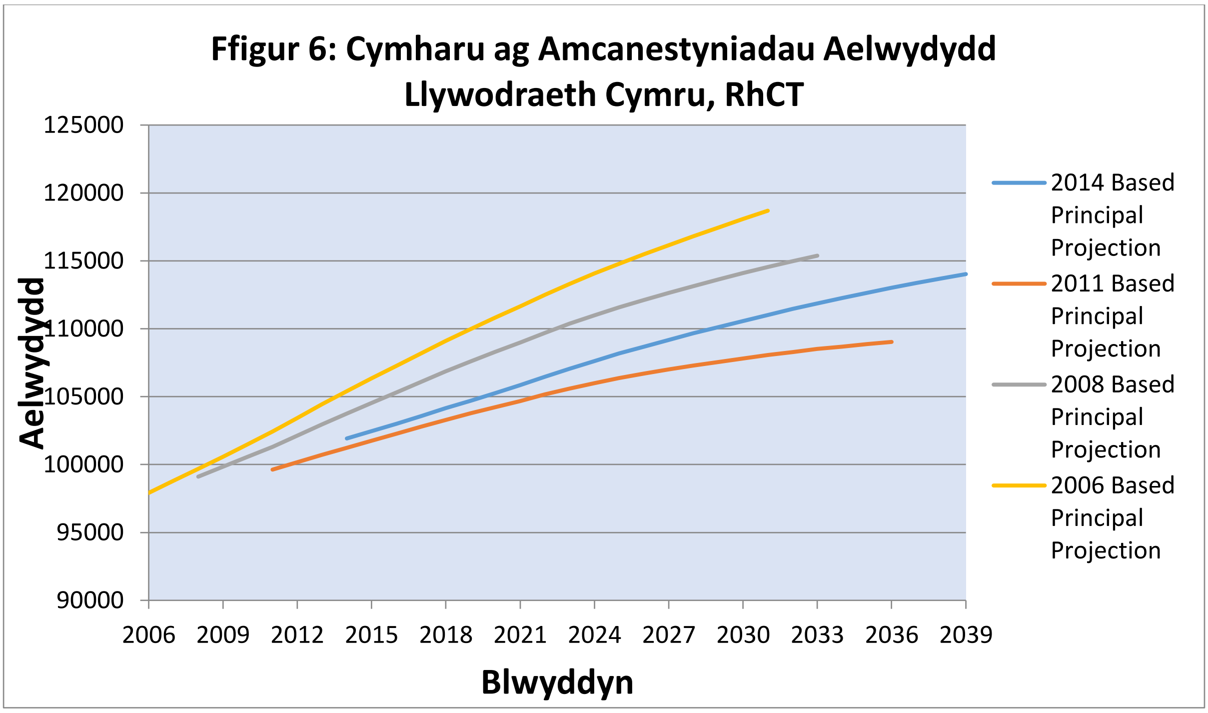
4.1.8. Serch hynny, mae'n bwysig nodi ffynhonnell ffigwr gofynion tir tai y CDLl. Yn ôl amcanestyniadau LlC, byddai poblogaeth RhCT yn cynyddu o 233,936 yn 2006 i 248,100 yn 2021. Roedd hyn yn cyfateb i gynnydd o 97,916 o aelwydydd yn 2006 i 111,644 o aelwydydd erbyn 2021. Fodd bynnag, cafodd yr amcanestyniadau eu paratoi yn ystod cyfnod o dwf economaidd sylweddol a arweiniodd at uchafbwynt y ffyniant yn 2007 a'r potensial ar gyfer ymfudo sylweddol i mewn i'r ardal.

4.1.9. Ers i'r CDLl gael ei fabwysiadu, mae amcanestyniadau eraill wedi'u cyhoeddi gan Lywodraeth Cymru. Mae'r rhain yn cynnwys amcanestyniadau 2008, 2011 a 2014.

Dyddiad yr amcanestyniad	Cynnydd yr Amcanestyniad Poblogaeth o'r dyddiad tan 2021
2006	233,936- 248,100
2008	234,377- 242,120
2011	234,373- 237,126
2014	236,888- 239, 936

Dyddiad yr amcanestyniad	Cynnydd yr Amcanestyniad Tai o'r dyddiad tan 2021
2006	97,916 – 111,644
2008	98,468 – 108,991
2011	99,628 – 104,680
2014	101,916 – 105,848

4.1.10. Fel y mae'r tablau uchod yn dangos, roedd amcangyfrifon amcanestyniad poblogaeth 2006 yn sylweddol uwch na'r amcangyfrifon diweddaraf yn 2014, o dros 8,000. Yn yr un modd mae'r amcanestyniadau tai yn dilyn patrwm tebyg gyda gostyngiad o bron i 6,000 yn yr amcangyfrifon rhwng 2006 a 2014. Er gwybodaeth, y boblogaeth wirioneddol ddiweddaraf yn RhCT yn 2017 oedd 239,100, ac yn yr un flwyddyn, nifer wirioneddol ddiweddaraf yr aelwydydd oedd 104,032.



4.1.11. Yn unol â hynny, mae'n amlwg y byddai angen ailedrych ar y ffigyrau a chael y rhai mwyaf diweddar ar gyfer nifer y bobl a nifer yr aelwydydd wrth adolygu'r CDLl yn y dyfodol. Byddai hyn yn ein galluogi i nodi'r gofynion tai a thir tai yn y CDLl diwygiedig mewn modd priodol a realistig. Rydyn ni'n deall y bydd yr amcanestyniadau mwyaf diweddar ar gyfer 2018 yn cael eu cyhoeddi cyn bo hir.

4.1.12. **Cyd-astudiaeth Argaeledd ar gyfer Tai (JHLA)**

4.1.13. Mae Polisi Cynllunio Cymru a NCT 1 yn mynnu bod gan Awdurdod Lleol gyflenwad 5 mlynedd dibynadwy o dir ar gyfer tai. Mae'r tabl isod yn dangos ffigur y cyflenwad tir tai ers mabwysiadu'r cynllun:

Blwyddyn Cyd-astudiaeth Argaeledd Tir ar gyfer Tai (JHLA)	Cyflenwad Tir
2019	1.3
2018	1.4
2017	1.3
2016	1.5
2015	2.4
2014	2.8
2013	4.5
2012	5.3

4.1.14. Mae'r tabl yn nodi na chyflawnwyd cyflenwad tir yn ystod y 5 mlynedd ers 2012, flwyddyn ar ôl mabwysiadu'r cynllun. Mae'r broses JHLA yn ei gwneud yn ofynnol cadw at y dull cyfrifo gweddilliol wrth bennu'r cyflenwad tir, sy'n golygu bod diffyg blynyddol y ddarpariaeth darged o dai wedi'i agregu bob blwyddyn i lywio'r cyflenwad 5 mlynedd blynyddol. Mae hyn yn dangos yr angen i ailystyried ffigwr y gofyniad tai hefyd, gan y bydd yn galluogi'r awdurdod i bennu ei gyflenwad tir tai tymor byr o fan cychwyn newydd, teg, ynghyd â'r angen i ymestyn cyfnod y cynllun o 10 mlynedd o leiaf.

Cyflenwi Tai Fforddiadwy
Polisïau SG 5, AE 1, AE 3, ASO 11, ASDd 12

4.1.15. Mae Polisi SG 5 yn nodi y bydd disgwyl i'r gofynion tai sydd wedi'u nodi ym Mholisi SG 4 gyfrannu at yr angen am dai cymdeithasol trwy ddarparu 1,770 uned fforddiadwy dros gyfnod y cynllun. Roedd targed dros dro o 1,062 o unedau fforddiadwy wedi'u cwblhau erbyn 2015. Cynigiodd y strategaeth y dylai nifer darged y tai fforddiadwy trwy rwymedigaethau cynllunio fod yn wahanol yn y gogledd a'r de, o ystyried y gwahaniaethau hyfywedd. Mae Polisi ASO 11 yn ei gwneud yn ofynnol darparu 10% o dai fforddiadwy ar safleoedd â 10 uned neu fwy na hynny ac mae ASDd 12 yn ei gwneud yn ofynnol darparu 20% o dai fforddiadwy ar safleoedd â 5 uned neu fwy. Mae Polisi AE 3 hefyd yn darparu ar gyfer safleoedd eithriad gwledig, sy'n dai fforddiadwy i gyd (100%) mewn ardaloedd gwledig, lle bo hynny'n briodol.

4.1.16. Hyd yma mae'r AMB yn nodi bod 1,214 o dai fforddiadwy wedi'u hadeiladu ers dechrau cyfnod y cynllun. Roedd hyn yn cyfateb i ffigwr cwblhau cyfartalog o 104 o anheddau fforddiadwy y flwyddyn. Mae'r ffigwr wedi amrywio dros gyfnod y cynllun, fel y mae'r tabl isod yn dangos. Mae'r ffigwr yma wedi'i gysylltu'n gynhenid â darparu tai marchnad a dyraniadau'r cynllun, gan wella wrth i'r farchnad wella. Er mwyn cyrraedd targed 2021 o 1,770, mae angen darparu cyfanswm o 556 o anheddau fforddiadwy dros y 2 flynedd a hanner nesaf.

4.1.17. Yn unol â hynny, gall hyn fod y tu hwnt i bosibilrwydd, er y dylid cydnabod y cyflawnwyd tai fforddiadwy yn llwyddiannus iawn yn RhCT trwy gyfnod y cynllun.

Blwyddyn	Tai Fforddiadwy wedi'u Cwblhau
2018-2019	79
2017-2018	198
2016-2017	248
2015-2016	98
2014-2015	114
2013-2014	75
2012-2013	77
2011-2012	39
2010-2011	78

4.1.18. O ran Polisïau ASO 11 ac ASDd 12, rydyn ni wedi bod yn llwyddiannus iawn wrth sicrhau cyfraniadau canrannol priodol tai fforddiadwy trwy'r broses caniatâd cynllunio. Ar y cyfan, darpariaeth ar y safle fu hyn, er bod cyfraniadau oddi ar y safle hefyd wedi datblygu. Dylid nodi ein bod wedi gweld nifer fach o geisiadau preswyl yn ddiweddar sydd wedi ceisio rhoi tystiolaeth am rwystrau hyfywedd ariannol. Mae hyn wedi arwain at geisiadau am ostyngiad mewn cyfraniadau tai fforddiadwy, ar draws pob rhan o RhCT. Mae'r rhain yn aml yn gysylltiedig â chyfyngiadau sy'n benodol i'r safle.

4.1.19. Yn amlwg, mae'r cyflenwad sylweddol o dai fforddiadwy fel sydd wedi'i nodi uchod, wedi bod yn ddibynnol iawn ar fuddsoddiad a chyflenwad sylweddol gan Landlordiaid Cymdeithasol Cofrestredig, a defnyddio'r Grant Tai Cymdeithasol. Ers mabwysiadu'r cynllun, mae dulliau mwy arloesol a mecanweithiau cymorth ariannol ar gyfer darparu tai fforddiadwy wedi'u hystyried ac maen nhw ar ddod ar lefel Genedlaethol a RhCT.

4.1.20. O'r herwydd, y farn ar un llaw yw bod polisïau tai fforddiadwy'r CDLl wedi bod yn llwyddiannus iawn wrth ddarparu tai fforddiadwy. Ar y llaw arall, yn rhan o unrhyw adolygiad o'r CDLl, ac o ystyried oedran y sail dystiolaeth, ystyrir ei bod yn angenrheidiol ailystyried yr holl angen am dai fforddiadwy, mecanweithiau cyflenwi, gofynion datblygiadau preifat a'r holl bolisïau cysylltiedig.

Cyflenwi dyraniadau
Polisïau SG 4, AE 1, ASO 9, ASDd 10

4.1.21. Er mwyn cyflawni'r ffigwr gofynion tai o 14,385 a gafodd ei bennu o dan bolisi SG 4, mae polisi AE 1 yn nodi'r dull o gyflawni'r anheddau yma. Mae'r polisi'n nodi, o

dan bwynt 1, mai'r prif fecanwaith ar gyfer darparu tai yw'r dyraniadau yn y cynllun. Mae gan bob ardal strategaeth bolisi dyrannu tai, ASO 9 yn y gogledd ac ASDd 10 yn y de. Mae Polisi ASO 9 yn dyrannu 21 safle ar gyfer 1,365 o unedau ac mae ASDd 10 yn dyrannu 18 safle ar gyfer 2,660 o unedau, (yn ychwanegol at y polisïau Safle Strategol a gafodd eu trafod uchod). Mae'r rhain yn ceisio atgyfnerthu rolau'r Prif Drefi a'r Aneddiadau Allweddol, yn ogystal ag ysgogi twf yn y farchnad breswyl.

4.1.22. Hyd yma yn Ardal Strategaeth y Gogledd mae cyfanswm o 5 safle wedi'u dyrannu wedi cael caniatâd cynllunio ac mae'r gwaith adeiladu wedi dechrau, gyda 2 arall wedi cael caniatâd cynllunio. Dim ond 1 safle preswyl wedi'i ddyrannu sydd wedi'i gwblhau yng nghyfnod y cynllun hyd yn hyn. Yn Ardal Strategaeth y De, mae cyfanswm o 4 safle wedi'u dyrannu wedi'u cwblhau, gydag un arall bron wedi'i gwblhau ac un wedi'i weithredu'n rhannol. Hyd yma mae gan 6 Safle an-Strategol wedi'u dyrannu ganiatâd cynllunio ac mae'r gwaith wedi dechrau. Gyda 2 arall â chaniatâd cynllunio ac un â phenderfyniad i roi caniatâd yn ddarostyngedig i adran 106.

4.1.23. O'r 6,299 o anheddau sydd wedi'u cwblhau yn ystod cyfnod y cynllun, mae 4,543 wedi'u hadeiladu ers mabwysiadu'r cynllun. Mae 1,029 o'r rhain wedi bod ar safleoedd preswyl wedi'u dyrannu, gyda'r gweddill ar safleoedd neilltuedig neu annisgwyl.

4.1.24. Mae manylion ychwanegol am statws pob dynodiad yn Atodiad 1 – Statws Dynodiadau.

4.1.25. Mae modd gweld o'r uchod nad yw'r dyraniadau yn y cynllun cyfredol wedi'u cyflawni yn ôl y disgwyl. Cafodd y dirwasgiad economaidd byd-eang effaith sylweddol ar weithrediadau'r farchnad dai ym mlynyddoedd cynnar y CDLl. Cynigiwyd cynnwys llawer o safleoedd yn y CDLl ar anterth y ffyniant economaidd, gyda datblygwyr tai yn awyddus i'w dwyn ymlaen. Ers y dirywiad fodd bynnag, mae llawer wedi dod yn llai deniadol ac yn anhyfyw ar gyfer eu datblygu. Mae hyn wedi’i ddangos yn yr asesiadau hyfywedd cynhwysfawr o'r holl ddyraniadau preswyl annatblygedig a gafodd eu cynnal ar ran RhCT gan ymgynghorwyr cydnabyddedig, (GVA Bilfinger – Avison Young bellach), yn 2016. Roedd hyn yn dangos mai dim ond 7 dyraniad a fyddai’n hyfyw i brif adeiladwyr tai, gan gydymffurfio’n llawn â'r polisïau, i lefel lle byddai gwerth y tir yn ddigonol i’w werthu. Gostyngodd hyn ar raddfa i 17 safle oedd ddim yn hyfyw gyda dim gwerth tir. Dydy hyn ddim yn golygu y byddai rhai safleoedd yn addas ar gyfer adeiladwyr llai. Gallai Brexit hefyd fod yn bryder i fuddsoddwyr a datblygwyr. Un o faterion allweddol adolygu'r CDLl yn amlwg fydd hyfywedd a chyflawniad safleoedd.

4.1.26. Er i lefel adeiladu tai wella hyd at 2016-2017, gostyngodd yn sylweddol dros y ddwy flynedd ganlynol felly mae'n dod yn fwyfwy pwysig i ailystyried y gofyniad tir tai, galw'r farchnad yn ogystal â materion cyflenwad tir; ac yn bwysig, a oes dyraniadau addas ar ôl i ddiwallu'r anghenion yma.

Polisïau Dwysedd Anheddau

Polisïau ASO 10 ac ASDd 11

4.1.27. Mae Polisi Cynllunio Cymru Argraffiad 10 yn cefnogi defnyddio tir yn effeithlon. Mae'r CDLl yn cynnwys dau bolisi dwysedd, ASO 10 ac ASDd 11. Mae ASO 10 yn ei gwneud yn ofynnol i gynigion ar gyfer datblygiad preswyl fod â lefel dwysedd isaf o 30 annedd yr hectar ac SSA 11, 35 annedd yr hectar. Mae'r ddau bolisi yn rhoi lwfans ar gyfer lefelau dwysedd is lle mae cyfiawnhad. Mae'r tabl isod yn nodi'r dwysedd cyfartalog a gyflawnwyd ar safleoedd wedi'u dyrannu dros gyfnod y cynllun.

Blwyddyn	Gogledd (30 yn ofynnol)	De (35 yn ofynnol)
2012	32.4	31
2013	33.3	34.3
2014	29.89	26.73
2015	Dim caniatâd ar gyfer dyraniadau	19
2016	Dim caniatâd ar gyfer dyraniadau	37
2017	22.32	24.73
2018	Dim caniatâd ar gyfer dyraniadau	24.2
2019	Dim caniatâd ar gyfer dyraniadau	Dim caniatâd ar gyfer dyraniadau
Ar gyfartaledd	**29.475**	**28.565**

4.1.28. Mae modd gweld bod y dyraniadau yn Ardal Strategaeth y Gogledd ar gyfartaledd yn cwrdd â dwysedd y targed, er na fu unrhyw ganiatâd ar safleoedd wedi'u dyrannu ers rhai blynyddoedd ac felly efallai na fydd y targed monitro yn ddarlun mor gywir ag y gallai fod. Yn Ardal Strategaeth y De, er bod y dwysedd fesul hectar o 35 wedi'i gyflawni mewn rhai blynyddoedd, mae'r dwysedd cyfartalog ar safleoedd wedi'u dyrannu ychydig yn is na'r targed. Yn ystod yr adolygiad o'r cynllun, byddai'n ddoeth ystyried a yw'r lefelau dwysedd yma yn briodol o hyd, yn enwedig yn y de lle mae'r targed heb ei fwrw.

Sipsiwn a Theithwyr
Polisïau AE 15 ac ASDd 26

4.1.29. Mae Polisi AE 15 yn ceisio darparu polisi ar sail meini prawf i'w ddefnyddio wrth ystyried safleoedd Sipsiwn a Theithwyr, yn unol ag astudiaeth 2007. Er bod y Cyngor yn hyderus y byddai dyraniad Parc Carafanau’r Beddau yn diwallu'r anghenion a gafodd eu nodi yn yr astudiaeth, y farn oedd ei bod yn ddoeth cadw'r gofyniad dan adolygiad a bod â polisi ar waith i ystyried unrhyw gynigion newydd. Ers hynny, mae astudiaeth ddilynol wedi'i chynnal ac mae disgwyl iddi gael ei hadnewyddu yn 2020.

4.1.30. Hyd yn hyn, mae'r dyraniad yn y Beddau i'w weld yn ddigonol ac yn diwallu'r angen sydd wedi'i nodi yn y CDLl. Serch hynny, bu ceisiadau am safleoedd ar gyfer teuluoedd unigol yng ngogledd y Fwrdeistref Sirol yn ystod cyfnod y cynllun. Bydd angen i unrhyw adolygiad CDLl fod yn seiliedig ar y dystiolaeth fwyaf diweddar ynghylch y gofynion ar gyfer y cymunedau Sipsiwn a Theithwyr ar draws RhCT i gyd a chydymffurfio â'r polisi a'r arweiniad cenedlaethol diweddaraf.

4.2. Cyflogaeth

Polisïau SG 6, AE 11, ASO 14, ASO 15, ASO 16, ASDd 14, ASDd 27

4.2.1. Er mwyn mynd i'r afael â rhai o'r materion economaidd-gymdeithasol difrifol sy'n wynebu Rhondda Cynon Taf, roedd strategaeth y CDLl yn cydnabod bod angen dull blaengar o ddatblygu tir at ddibenion creu swyddi. O ganlyniad, dyrannodd y CDLl gyflogaeth yn y Fwrdeistref Sirol i ddiwallu angen lleol a rhanbarthol. Bwriad hyn oedd cynyddu'r cyfle i fewnfuddsoddi ar raddfa fawr, gan sicrhau twf parhaus yn y sector cyflogaeth lleol ar yr un pryd.

4.2.2. Fe wnaeth y CDLl a'i Adolygiad Tir Cyflogaeth (ELR) gydnabod fod gan RCT gyflenwad iach o dir cyflogaeth. Fodd bynnag, penderfynwyd nad oedd y cyflenwad presennol yn ddigonol i ddarparu ar gyfer anghenion y dyfodol o ran ateb y galw am ficro-fusnesau; y math o safleoedd ac unedau cyflogaeth sydd ar gael; ac ansawdd y swyddfeydd, gan gynnwys darpariaeth yng nghanol y dref.

4.2.3. Mae RhCT hefyd wedi gorfod delio â thranc y sector gweithgynhyrchu traddodiadol (y mae rhannau helaeth o'r boblogaeth leol wedi dibynnu arno yn y gorffennol) ochr yn ochr â chynnydd y sector (gwasanaethau) trydyddol. Mae gan ardal y cymoedd etifeddiaeth gorfforol o'r 1980au gyda nifer o safleoedd diwydiannol 'blwch mawr' traddodiadol i'w gweld ledled y Fwrdeistref, yn enwedig yng Nghwm Rhondda a Chwm Cynon. Nodwyd yn ELR 2007 y byddai'n anodd addasu safleoedd o'r fath ar gyfer anghenion yr economi fodern.

4.2.4. Er mwyn cyflawni nodau ac amcanion y strategaeth, dyrannodd y CDLl gyfanswm o 98 hectar o dir cyflogaeth i ddiwallu'r angen a nodwyd. Dyrannwyd 51 hectar o dir cyflogaeth strategol ar Safleoedd Strategol i ddiwallu angen rhanbarthol, a 47 hectar ar ddyraniadau lleol. Dyrannwyd 51 hectar o'r cyfanswm o 98 hectar dros ddau Safle Strategol, Tir i'r De o Hirwaun (36 hectar) a Thir ym Mwyndy / Tonysguboriau (15 hectar); nid yw'r naill na'r llall o'r dyraniadau yma wedi derbyn caniatâd hyd yn hyn. Roedd y 47 hectar arall yn ddyraniadau lleol, wedi'u rhannu rhwng Ardaloedd Strategaeth y Gogledd a'r De, gyda Glynrhedynog / Crib-y-ddôl (8.38ha), i'r gogledd o Fifth Avenue (4.17ha), hen Ffatri Cyw Iâr Mayhew (2.88ha) ac Ystad Ddiwydiannol Cae Mawr (3.6ha) yn y gogledd, a Choed-elái, Tonyrefail (14.32ha) ac i'r De o Ystad Ddiwydiannol Gellihirion (1.47ha) yn y de .

4.2.5. O'r cyfanswm o 98ha o ddyraniadau cyflogaeth, dim ond 4.63ha sydd wedi cael caniatâd cynllunio ers mabwysiadu'r CDLl. Yn gyntaf, derbyniodd 4.17ha ganiatâd ar gyfer gwaith adfer adnoddau gwastraff cynaliadwy a chynhyrchu ynni yn y Gogledd o Fifth Avenue, Hirwaun (ASO 14.2). Yna, derbyniodd 0.16ha Dosbarth B1 ganiatâd ar safle datblygu defnydd cymysg 4.14ha yng Nglynrhedynog / Crib-y-ddôl (ASO 14.1) a derbyniodd 0.3ha ganiatâd ar gyfer unedau Dosbarth B1 / B2 / B8 yng Nghoed-elái, Tonyrefail (ASDd 14.1). Y safle 4.17ha i'r Gogledd o Fifth Avenue, Hirwaun (ASO 14.2) yw'r unig ddyraniad i gael ei adeiladu o fewn cyfnod y cynllun.

4.2.6. Serch hynny, mae monitro'r CDLl yn dangos bod caniatâd wedi cael ei roi i ystod o ddatblygiadau cyflogaeth ar dros 27 hectar o dir ledled RhCT yn ystod y cyfnod yma. Mae hyn yn bennaf ar ystadau diwydiannol sydd yno'n barod, drwy

ailddatblygu ar y safle neu ar dir gwag. Mae hyn yn dynodi lefel sylweddol o ddatblygiad, er nad yw hynny ar y safleoedd sydd wedi'u dyrannu.

4.2.7. Mae gan y Cyngor gyfanswm o 730.99ha yn ei fanc tir cyflogaeth, sy'n cynnwys y 98ha o ddyraniadau. Mae'r 632.99ha arall yn cynnwys ystadau diwydiannol ac unedau unigol presennol, sy'n cynnwys cyfanswm o 100 o safleoedd sy'n cynnal oddeutu 1,669 o unedau. Y gyfradd swyddi gwag gyfartalog ar gyfer 2019 yw 6.95%. Mae yna hefyd 54ha o dir heb ei ddatblygu yn y safleoedd presennol yma.

4.2.8. Y prif bolisi ar gyfer diogelu'r safleoedd a'r unedau cyflogaeth sydd heb eu dyrannu, ar gyfer defnydd cyflogaeth yw polisi AE 11; gan gydnabod bod modd i safleoedd cyflogaeth fod yn adnodd prin sy'n anodd dod o hyd iddo eto ar ôl ei golli. Fodd bynnag, mae yna feini prawf priodol yn nodi lwfansau ar gyfer newid defnydd.

4.2.9. Mae'r CDLl yn cydnabod bod ardal y Cymoedd a Chwm Rhondda yn benodol, wedi'u cyfyngu gan ei ffurf adeiledig drwchus a'r dopograffeg. O ganlyniad, mae'r cyfleoedd sy'n bodoli i gyflwyno safleoedd diwydiannol neu adeiladau busnes newydd i'r ardaloedd yma yn brin iawn. Felly, cafodd dau bolisi eu cynnwys yn Ardal Strategaeth y Gogledd i ategu a chefnogi polisi AE 11. Mae Polisi ASO 15 yn ceisio diogelu safleoedd cyflogaeth bach, a ddiffinnir yn 0.5ha neu'n is (er bod nifer yn llawer llai na hynny), gan gydnabod y cyfraniad y mae'r safleoedd yma'n ei wneud i'r economi leol. Yn y cyfamser, mae polisi ASO 16 yn darparu ar gyfer ailddatblygu safleoedd diwydiannol gwag neu segur. Mae Polisi ASO 16 yn nodi bod rhai safleoedd yn anaddas ar gyfer anghenion yr economi fodern ac felly mae modd cael caniatâd ar gyfer datblygiad defnydd cymysg ar gyfer cyflogaeth.

4.2.10. Mae Polisi AE 11, ochr yn ochr â pholisïau cyflogaeth cysylltiedig yr ASO (ASO 15 a 16), wedi cael rhywfaint o lwyddiant wrth gadw safleoedd ac unedau cyflogaeth at ddibenion cyflogaeth, yn y ddau faes strategaeth.

4.2.11. Fodd bynnag, mae rhai o'r unedau mwy wedi dod o dan bwysau cynyddol ar gyfer defnyddiau hamdden (Dosbarth D2). Yn aml does dim digon o eiddo neu dyw'r eiddo ddim yn addas yng nghanol y trefi neu ar eu cyrion ar gyfer cyfleusterau hamdden fel campfeydd, parthau chwarae plant a stiwdios dawns. Yn sgil hyn, bydd angen craffu ar y mater yn rhan o weithdrefn adolygu'r CDLl.

4.2.12. Mae Polisi ASDd 27 yn ymwneud ag Ystad Ddiwydiannol Trefforest / Parc Nantgarw yn unig. Nod y polisi yw darparu hyblygrwydd mewn marchnad sy'n newid, er mwyn sicrhau bod yr ystad ddiwydiannol yn parhau i chwarae rhan fawr yn yr economi leol. Mae'r polisi'n caniatáu defnydd addas eraill, gan gynnwys galluogi Dosbarth A a Dosbarth D i weithredu ochr yn ochr â defnydd Dosbarth B traddodiadol a defnydd Sui Generis priodol eraill. Mae'r polisi wedi bod yn llwyddiannus iawn wrth ganiatáu i'r ystad esblygu a ffynnu ac i ddiwallu anghenion yr economi fodern, gan gadw cyfraddau swyddi gwag cyffredinol yn rhesymol isel.

4.2.13. Yn ogystal â hyn, cafodd Gorchymyn Datblygu Lleol Ystad Ddiwydiannol Trefforest a Pharc Nantgarw (GDLl) ei fabwysiadu gan y Cyngor ar 8 Awst 2017. Mae'r Gorchymyn Datblygu Lleol yn symleiddio'r broses gynllunio yn yr ystad drwy ddileu'r angen am gais cynllunio am rai datblygiadau penodol. O ystyried bod yr GDLl bellach ar waith yn Ystad Ddiwydiannol Trefforest, byddai angen asesu a oes wir

angen polisi penodol sy'n rheoli Ystad Ddiwydiannol Trefforest / Parc Nantgarw. Bydd ystyriaeth bellach i'r mater yma yn rhan o weithdrefn adolygu'r CDLl.

4.2.14. Mae llwyddiant polisïau cyflogaeth y CDLl wedi bod yn gymysg dros gyfnod y cynllun. Serch hynny, mae Rhondda Cynon Taf wedi bod yn llwyddiannus iawn wrth barhau i ddenu buddsoddiad o'r tu allan i'w safleoedd cyflogaeth presennol. Yn gyntaf, gwelwyd hyn drwy gyfraddau swyddi gwag isel yr unedau presennol. Yn ail, cafodd llawer o unedau newydd eu hadeiladu ar ardaloedd heb eu datblygu neu ardaloedd heb eu hailddatblygu mewn safleoedd cyflogaeth presennol.

4.2.15. Fodd bynnag, mae'n amlwg bod y dyraniadau cyflogaeth wedi methu â chyflawni'r 98ha rhagamcanol o'r 'angen' a nodwyd yn yr Adolygiad Tir Cyflogaeth, o fewn sail dystiolaeth y CDLl. Mae'n bosibl bod nifer o resymau am hyn, gan gynnwys maint a lleoliad y dyraniadau, faint o dir cyflogaeth a safleoedd gweithredol sydd yn y Fwrdeistref Sirol ar hyn o bryd, yn ogystal â'r awydd am unedau sy'n bodoli eisoes. At hynny, efallai fod y tir cafodd ei ddyrannu wedi bod yn rhy gostus i'w ailddatblygu, heb fuddsoddiad sylweddol ar gyfer y seilwaith cychwynnol sy'n ofynnol, gan olygu bod datblygiad yn anhyfyw. Mae'n deg dweud hefyd bod y dirwasgiad economaidd byd-eang wedi cael effaith sylweddol ar gyflawni'r rhan fwyaf o'n dyraniadau tir cyflogaeth. Nodwyd yr angen am ddyraniadau sylweddol o'r fath cyn y dirwasgiad. Er enghraifft, roedd disgwyl i swyddfeydd mawr Llywodraeth Cymru ar Safle Strategol Mwyndy, Tonysguboriau gael eu datblygu wrth baratoi'r CDLl, er na wnaeth hyn symud ymlaen yn dilyn y dirwasgiad.

4.2.16. Yn rhan o weithdrefn diwygio'r CDLl, mae angen rhoi ystyriaeth ddyledus i'r strategaeth gyflogaeth, polisïau a dyraniadau. Bydd angen i unrhyw Adolygiad Tir Cyflogaeth newydd bennu lefel briodol y dyraniadau cyflogaeth newydd, a lefel a math y diogelwch sy'n ofynnol ar gyfer safleoedd presennol.

4.2.17. Ym mis Chwefror 2014, fe wnaeth Llywodraeth Cymru gyhoeddi Nodyn Cyngor Technegol (NCT 23) newydd yn ymwneud â datblygu economaidd. Yn dilyn hynny, cyhoeddwyd Canllawiau Ymarfer – *Adeiladu Sylfaen Tystiolaeth Datblygu Economaidd i Gefnogi Cynllun Datblygu Lleol* yn 2015. Bydd y ddwy ddogfen yma, ymhlith ffynonellau eraill, yn helpu i ffurfio'r sylfaen dystiolaeth newydd ar gyfer cyflogaeth mewn unrhyw adolygiad CDLl. Bydd angen i unrhyw ELR hefyd ystyried tueddiad y gorffennol mewn perthynas â datblygiadau a chaniatadau blaenorol yn y Fwrdeistref Sirol, ers mabwysiadu'r CDLl.

4.3. Manwerthu a Chanol Trefi

Polisïau SG 7, AE 11, ASO 7, ASO 8, ASO 17, ASO 18, ASO 19, ASDd 8, ASDd 9, ASDd 15, ASDd 16, ASDd 17

4.3.1. Gobaith y strategaeth ar gyfer manwerthu a chanol trefi yn y CDLl oedd lleihau colli gwariant manwerthu o RhCT i'r rhanbarth ehangach; cryfhau rôl canolfannau manwerthu yn y Prif Drefi ac Aneddiadau Allweddol; a datblygu manwerthu gyda'r bwriad o ddiwallu'r angen lleol mewn lleoliadau cynaliadwy. Datblygwyd cyfres o bolisïau a dyraniadau er mwyn cyflawni'r amcanion yma, sydd wedi cael llwyddiant cymysg ar y cyfan.

4.3.2. Yn 2007, cynhaliodd Nathanial Lichfield & Partners astudiaeth capasiti manwerthu ar gyfer y Fwrdeistref Sirol, a nododd angen meintiol am 2,507m^2 o gyfleustra net a 21,770m^2 o arwynebedd llawr manwerthu nwyddau cymharol newydd dros gyfnod y cynllun. Roedd y ffigurau yma'n ychwanegol at safleoedd ymroddedig.

4.3.3. Mae gan y CDLl gyfanswm dyraniad manwerthu rhwng 34,400m^2 – 36,400m^2, sy'n cynnwys yr holl ddyraniadau manwerthu lleol a strategol. Yn Ardal Strategaeth y Gogledd, cafodd 950m^2 (net) ei ddyrannu'n lleol yn Stryd Rhydychen, Aberpennar, tra bod 2,000m^2 (net) wedi'i ddyrannu ar Safle Strategol Hirwaun. Yn Ardal Strategaeth y De, roedd y dyraniadau lleol yn cynnwys 5,500m^2/ 3,500m^2 (net) ar dir ger Parc Manwerthu Pontypridd, ar gyrion canol y dref a 2,000m^2 (net) ar dir i'r dwyrain o Stryd y Felin, Tonyrefail. Roedd y Dyraniadau Strategol yn cynnwys 2,000m^2 (net) o fanwerthu yn rhan o ddatblygiad preswyl llawer mwy yn Llanilid a 23,400m^2 (net) o fanwerthu yn rhan o'r datblygiad newydd yng nghanol y dref ar Safle Strategol Mwyndy / Tonysguboriau.

4.3.4. Dyfarnodd y Cyngor ganiatâd ar gyfer archfarchnad Sainsbury's ar y tir ger Parc Manwerthu Pontypridd (ASDd 15.1) ym mis Chwefror 2011. Roedd y cais am siop fwyd Dosbarth A1 (7,717m^2) gyda bwyty / caffi ategol a gorsaf betrol; agorodd y siop ym mis Gorffennaf 2012.

4.3.5. Mae dyraniadau manwerthu eraill wedi cael llwyddiant cymysg ers mabwysiadu'r CDLl. Yn Ardal Strategaeth y Gogledd, dyfarnwyd caniatâd yn 2014-2015 ar ddyraniad ASO 17.2 ar gyfer archfarchnad ar y tir i'r de o Hirwaun. Er gwaethaf y caniatâd, mae'r farchnad manwerthu wedi newid yn sylweddol yn ystod y blynyddoedd diwethaf, gyda'r datblygiad yn annhebygol iawn o gael ei ddatblygu, yn y tymor byr o leiaf, gan fod graddfa'r datblygiad yn rhy fawr. At hynny, nid yw'r dyraniad yn Stryd Rhydychen, Aberpennar wedi derbyn caniatâd ar gyfer manwerthu. Yn lle hynny, mae'r dyraniad i'w droi yn faes parcio, gyda chaniatâd i gynyddu nifer y lleoedd a sicrhawyd ym mis Ebrill 2019.

4.3.6. Yn Ardal Strategaeth y De, caniatawyd datblygiad manwerthu yn Llanilid (ASDd 15.2) ym mis Ionawr 2016, yn rhan o'r ailddatblygiad mwy ar y safle. Yn ogystal â hynny, mae cais am gyfanswm o 763m^2 wedi'i gymeradwyo yn ddibynnol ar amodau. Mae'n cynnwys 484m^2 Dosbarth A1 a 279m^2 Dosbarth A3 ar dir i'r dwyrain o Stryd y Felin, Tonyrefail (ASDd 15.3). Yn ogystal, cymeradwywyd cais ar Safle Strategol Mwyndy / Tonysguboriau ar gyfer canol tref newydd ym mis Rhagfyr 2014, gydag adnewyddiad i'r estyniad yn cael ei benderfynu ar hyn o bryd. Fe wnaeth archfarchnad Sainsbury's sicrhau caniatâd ar y safle, ac mae cais ar gyfer siop Dosbarth A1 fawr newydd hefyd yn cael ei benderfynu gyda nifer o unedau manwerthu llai wedi'u cynnwys ar y safle hwnnw.

4.3.7. At hynny, mae 5.88 hectar arall o dir wedi derbyn caniatâd ar gyfer datblygiadau manwerthu ar hap-safleoedd ers mabwysiadu'r cynllun. Mae hyn yn dangos bod y farchnad adwerthu newidiol wedi esblygu a chael ei chyflawni yn y Fwrdeistref Sirol.

4.3.8. Derbynnir bod y rhagolygon manwerthu gafodd eu gwneud cyn y dirwasgiad wedi newid gyda dyfodiad y dirwasgiad economaidd byd-eang. Yn y pen draw, achosodd y dirwasgiad newid mawr yn y farchnad leol, lle daeth siopau adwerthu mawr yn llai hyfyw ac yn llai dymunol, gan arwain at archfarchnadoedd llai a siopau bwyd

rhatach. Er bod llawer o ddyraniadau manwerthu wedi sicrhau caniatâd, mae'r mwyafrif wedi profi'n rhy anodd eu cyflawni yn yr hinsawdd sydd ohoni. O ystyried arwyddocâd y newidiadau yma, bydd angen i'r Cyngor asesu a yw'r dull ynghylch manwerthu yn gywir, wrth symud ymlaen. Bydd hyn yn cynnwys ystyried tueddiadau'r gorffennol mewn perthynas â chaniatâd a datblygiadau yn y Fwrdeistref Sirol, ers mabwysiadu'r CDLl. Mae'r esblygiad yn y farchnad adwerthu wedi'i gadarnhau gan ymddangosiad diweddar archfarchnadoedd fwyfwy poblogaidd, fel Aldi, Lidl a Farm Foods. Yn ogystal, mae nifer o siopau rhatach eraill hefyd wedi dod i amlygrwydd, gan werthu amrywiaeth eang o gynhyrchion bwyd. Ymhellach, bu llawer mwy o ddibyniaeth ar siopa ar y we, sydd wedi effeithio'n aruthrol ar y stryd fawr a'r diwydiant manwerthu ehangach. Bydd yr holl faterion yma yn cael eu harchwilio'n fanylach, yn rhan o weithdrefn adolygu'r CDLl.

4.3.9. Mae'r Cyngor yn monitro'r holl ganolfannau manwerthu diffiniedig sydd yn yr hierarchaeth adwerthu yn flynyddol, ochr yn ochr â'r parciau manwerthu yn y Fwrdeistref Sirol. Mae hyn yn cael ei wneud er mwyn darganfod y cyfraddau swyddi gwag ac i fonitro perfformiad y canolfannau, yn ogystal â cheisio sicrhau cefnogaeth briodol a pharhaus i'r Prif Drefi a'r Aneddiadau Allweddol, yn unol â Strategaeth y CDLl. Mae gwaith monitro yn cael ei gynnal bob mis Hydref yn flynyddol, gan sicrhau methodoleg a llinell sylfaen gyson gyda phob un o'r deg awdurdod yn rhanbarth De Ddwyrain Cymru. Fodd bynnag, mae Prif Drefi RhCT yn cael eu monitro bob chwarter er mwyn cael golwg cliriach ar eu hiechyd a'u perfformiad. Ym mis Hydref 2018, y gyfradd gwacter gyffredinol ar gyfer y Prif Drefi a'r Aneddiadau Allweddol oedd 12.37%, sydd 2.27% yn uwch na chyfartaledd y DU o 10.1% (Springboard, Hydref 2018). O'i gymharu â chyfradd gwacter gyfartalog Cymru (Cymru gyfan) o 13.6%, roedd Rhondda Cynon Taf 1.23% yn is yn gyffredinol (Springboard, Hydref 2018).

4.3.10. Y prif fecanwaith ar gyfer diogelu unedau manwerthu o fewn ffiniau canol tref diffiniedig yw polisi AE 11. Mae'r polisi'n ceisio diogelu unedau manwerthu at ddibenion manwerthu, trwy (fel arfer) gyfnod marchnata 12 mis i brofi nad oes angen yr eiddo mwyach at y defnydd penodol hwnnw. Mae'r polisi'n cydnabod bod y canolfannau manwerthu diffiniedig yn hanfodol i'r cymunedau y maen nhw'n eu gwasanaethu, gan ddarparu cyfle i siopa'n gyfleus mewn lleoliadau hygyrch, o fewn pellter cerdded i rannau helaeth o'r gymuned. Ceisiodd y CDLl ddiogelu a gwella'r canolfannau manwerthu trwy fentrau adfywio a darparu siopau newydd mewn lleoliadau priodol. Mae'r polisi'n cydnabod y bydd rhai unedau manwerthu yn anochel yn gwacau dros amser, a all gael effaith niweidiol ar gyfleusterau ac ymddangosiad ardal. Felly, mae'r polisi'n ceisio darparu hyblygrwydd trwy ganiatáu ar gyfer ystyried defnyddiau amgen priodol, wrth sicrhau bod tystiolaeth addas yn cael ei chyflwyno i ddangos nad oes angen uned at ddibenion manwerthu mwyach.

4.3.11. Mae Polisi AE 11 wedi profi peth llwyddiant wrth gadw unedau manwerthu at ddibenion manwerthu yn y ddau faes strategaeth. Fodd bynnag, mae rhai unedau, gan gynnwys unedau o fewn y prif ffryntiau manwerthu, wedi dod o dan bwysau cynyddol i'w defnyddio at ddibenion hamdden Dosbarth D2. Mae Polisi Cynllunio Cymru 10 a'r Nodyn Cyngor Technegol cysylltiedig ar Ddatblygu Manwerthu a Masnachol (NCT 4) yn cefnogi egwyddor 'canol trefi yn gyntaf', lle dylid defnyddio dull dilyniannol at ddefnydd manwerthu, masnachol ac addas eraill i sicrhau eu bod wedi'u lleoli'n gynaliadwy o fewn canol trefi. Yn aml does dim digon o unedau o

fewn neu ar gyrion canol trefi sy'n addas ar gyfer cynigion hamdden. O'r herwydd, bydd angen craffu'n ofalus ar y mater yma'n rhan o weithdrefn adolygu'r CDLl.

4.3.12. Mae'r strategaeth hefyd wedi mwynhau llwyddiant cynyddol wrth leoli datblygiad manwerthu mewn lleoliadau cynaliadwy sy'n cefnogi rolau'r Prif Drefi, Aneddiadau Allweddol a Chanolfannau Lleol a Chanolfannau'r Gymuned, yn unol â pholisïau ASO 18, ASO 19, ASDd 16 ac ASDd 17. Ac eithrio 2012 (pan oedd yn 96%), roedd 100% o'r holl ddatblygiad manwerthu gafodd eu cymeradwyo mewn lleoliad cynaliadwy a oedd yn cefnogi'r canolfannau manwerthu diffiniedig.

4.3.13. Er bod data ar gyfer y Prif Drefi a'r Aneddiadau Allweddol yn parhau i fod yn gadarnhaol, mae'u colli yn annatod, yn enwedig eu colli i Gaerdydd, a welodd ehangu mawr yn eu cynnig manwerthu gydag agoriad Dewi Sant 2 ym mis Hydref 2009. Mae'r dirwasgiad economaidd byd-eang a'r mesurau cyni hirfaith hefyd wedi effeithio i raddau ar gyflenwi manwerthu a hydwythedd yn RhCT, er y cydnabyddir bod y farchnad yn yr ardal wedi newid yn sylweddol ers mabwysiadu'r CDLl.

4.3.14. At hynny, mae canllawiau cenedlaethol hefyd wedi esblygu ers paratoi'r CDLl, yn enwedig trwy Nodyn Cyngor Technegol 4 (NCT 4) – Manwerthu a Datblygu Masnachol, 2016. Ceisiodd y NCT hyrwyddo canolfannau manwerthu a masnachol hygyrch, hyfyw a bywiog, fel y lleoliadau mwyaf cynaliadwy i fyw, gweithio, siopa, cymdeithasu a chynnal busnes.

4.3.15. Caiff mwy o bwyslais hefyd ei roi ar weithio ar y cyd rhwng awdurdodau lleol wrth sefydlu sylfaen dystiolaeth manwerthu a strategaethau masnachol ar lefel 'fwy na lleol'. Er nad oedd, ynddo'i hun, yn cael ei ystyried yn rheswm i sbarduno adolygiad o'r CDLl cyn hyn, bydd angen rhoi ystyriaeth ddyledus i NCT 4 yn rhan o weithdrefn diwygio'r CDLl.

4.3.16. Bydd angen edrych yn fanwl ar yr holl faterion rydyn ni'n dod ar eu traws yn rhan o weithdrefn adolygu'r CDLl. Bydd angen llunio astudiaethau manwerthu newydd ar gyfer sail dystiolaeth y cynllun diwygiedig er mwyn i'r Cyngor asesu ei ddull o fanwerthu, wrth symud ymlaen.

4.4. Trafnidiaeth

Polisïau SG 8, ASO 20, ASO 21, ASO 22, ASO 23, ASDd 18, ASDd 19, ASDd 20, ASDd S21

4.4.1. Nod polisïau Trafnidiaeth y CDLl yw cyflawni cynlluniau prif ffyrdd, gwelliannau i'r rhwydwaith beicio, darpariaeth parcio a theithio, a gwelliannau rhwydwaith y rheilffyrdd a gorsafoedd. Ochr yn ochr â hyn mae'r amcan i hyrwyddo mathau mwy cynaliadwy o drafnidiaeth ledled RhCT, a lleihau'r angen i deithio trwy ddatblygu gwasanaethau newydd mewn lleoliadau hygyrch.

4.4.2. Mae Polisi SG 8 yn nodi 4 cynllun ffordd strategol a 3 chynllun rheoli coridor trafnidiaeth strategol ar draws RhCT. Cafodd tri o'r cynlluniau ffyrdd eu llywio gan amlinelliad a drafft Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (SEWTA) 2007 a 2008. Cyhoeddwyd y fersiwn derfynol yn 2010. Mae'n brosiect cynghrair llywodraeth leol sy'n cynnwys 10 Awdurdod Lleol o Dde

Ddwyrain Cymru, a nododd gynlluniau ar gyfer y cyfnod rhwng 2008 a 2023. Roedd y rhain yn cynnwys ffordd liniaru y Gelli / Treorci, ffordd liniaru Ynysmaerdy i Donysguboriau ac estyniad i ffordd osgoi A4059 Aberdâr. Mae SG 8 hefyd yn nodi cynllun deuoli A465 Blaenau'r Cymoedd rhwng Hirwaun a'r ffin â CBS Merthyr Tudful gan Lywodraeth Cymru.

4.4.3. Cafodd prif ffordd osgoi Pentre'r Eglwys ei hadeiladu yn ystod cyfnod y cynllun, er na chafodd ei chynnwys yn y polisi CDLl terfynol oherwydd ei bod hi'n cael ei chwblhau tua diwedd cyfnod paratoi'r CDLl. Mae cynllun ehangu ffordd osgoi Aberdâr a gwaith deuoli'r A4119 yn 'Stinkpot Hill' yn gwneud cynnydd da tuag at y cam cais cynllunio.

4.4.4. Mae cynlluniau eraill a nodwyd trwy bolisïau ardal strategaeth, i wella'r rhwydwaith priffyrdd strategol yn RhCT, yn cynnwys ffyrdd cyswllt ar draws y Cwm yn ne a gogledd Aberpennar, ffordd liniaru Rhondda Fach Uchaf, ffordd osgoi Llanharan a deuoli ffordd osgoi Ffordd Osgoi Tonysguboriau. Mae yna wedyn gyfres o welliannau i'r rhwydwaith reilffyrdd a gorsafoedd, darpariaeth parcio a theithio / parcio a rhannu a llawer o welliannau i'r rhwydwaith beicio.

4.4.5. Mae gwaith sylweddol wedi'i gwblhau ar ffordd osgoi Tonysguboriau sy'n cynnwys rhagor o lonydd a chyffyrdd â goleuadau wrth gylchfan Mwyndy Cross. Mae'r ffordd gyswllt ddeheuol ar draws y cwm yn Aberpennar hefyd bron wedi'i chwblhau. Mae'r cynllun ffordd osgoi Llanharan yn gwneud cynnydd da tuag at y cam cais cynllunio.

4.4.6. Hyd yma, mae 10 o'r 35 priffordd, parcio a theithio, cynllun rhwydwaith rheilffordd a seiclo sydd wedi'u nodi ar hyd polisïau ASO 20 i ASO 23 a ASDd 18 a ASDd 21 wedi'u cwblhau ac mae 4 arall wedi'u cwblhau'n rhannol – cyfanswm o 40%. Mae dadansoddiad manwl o lwyddiant y polisïau yma yn Atodiad 1.

4.4.7. Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn sicrhau darpariaeth i awdurdodau lleol gyflawni gwelliannau i lwybrau teithio llesol a chyfleusterau cysylltiedig bob blwyddyn, ynghyd â chynhyrchu mapiau ar gyfer llwybrau teithio llesol presennol a chyflwyno llwybrau a chyfleusterau newydd/gwell. Wrth baratoi polisïau trafnidiaeth ar gyfer unrhyw adolygiad o'r CDLl, rhaid rhoi sylw i unrhyw gynigion newydd neu ddiwygiedig ar gyfer llwybrau a chyfleusterau teithio llesol o fewn mapiau'r rhwydwaith integredig.

4.4.8. At hynny, mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol 2015 newydd am y cyfnod hyd at 2030, ar gyfer ardal ddiwygiedig o 5 Awdurdod Cymoedd De Ddwyrain Cymru, yn nodi cynlluniau Rhwydwaith Teithio Gweithredol tymor byr (hyd at 2020) a thymor canolig / hir (hyd at 2030). Mae 14 o'r 30 'rhaglen tymor byr' a 12 o'r 15 'dyhead tymor canolig a thymor hir' yn RhCT wedi'u cynnwys yn y CDLl gafodd ei fabwysiadu. Mae'r 'dyheadau tymor canolig a thymor hir' hyn, nad ydyn nhw'n cael eu cydnabod yn y CDLl, yn cynnwys datblygu cynllun bysiau cyflym ledled yr aneddiadau allweddol ar hyd coridor Blaenau'r Cymoedd, yn ogystal â nifer o gyfleusterau Parcio a Theithio / Rhannu ger yr A470, a gwelliannau ar gyffordd Castell Mynach / A4119. Mae rhai o'r cynlluniau sy'n cynnwys y 'rhaglenni tymor byr', nad ydyn nhw'n cael eu cydnabod yn y CDLl, yn cynnwys sawl uwchraddiad i arosfannau bysiau a gorsafoedd bysiau, gwasanaeth Parcio a Theithio newydd yn Ystad Ddiwydiannol Trefforest i wasanaethu dalgylch eang gan gynnwys Ton-teg a

Phentre'r Eglwys, a llwybr troed i gysylltu Llantrisant â'r Beddau. Bydd y cynlluniau sydd wedi'u hamlinellu yn y CTLl yn cael eu hystyried yn ystod y broses adolygu'r CDLl.

4.4.9. I gefnogi Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, mae PCC (Gol. 10) yn hyrwyddo hierarchaeth trafnidiaeth gynaliadwy. Mae'r hierarchaeth yn blaenoriaethu cerdded a beicio, a thrafnidiaeth gyhoeddus uwchlaw'r defnydd o gerbydau preifat. Er bod hyn yn cyd-fynd yn gyffredinol â pholisi AE 2 y CDLl a fabwysiadwyd, mae'r PCC yn cyflwyno ystyriaeth ar gyfer Cerbydau Allyriadau Isel Iawn (ULEV), sy'n cael eu rhestru rhwng trafnidiaeth gyhoeddus a cherbydau preifat eraill. Felly bydd yn rhaid i unrhyw adolygiad ar y CDLl ailystyried dull o ymdrin â'r egwyddorion a'r gofynion newydd yma.

4.4.10. Mae'n bosibl y caiff dynodiadau trafnidiaeth strategol eraill yn y CDLl eu datblygu yn rhan o Fetro De Ddwyrain Cymru. Mae hyn yn cynnwys ymestyn cyfleuster Parcio a Theithio Tresalem ymhellach a gorsafoedd newydd a gwelliannau i orsafoedd ar hyd y llwybr. Yn ogystal, mae potensial i ymestyn y gwasanaeth yn fwy oherwydd bod disgwyl i ddefnyddwyr y cyfleusterau presennol gynyddu cymaint ag y bo modd yn ymarferol ymhen 2 flynedd o ganlyniad i gynlluniau arfaethedig y system Metro. Mae gwaith ar y gwasanaeth parcio a theithio yn Ffynnon Taf wedi dod i ben a chan fod Ffynnon Taf yn cael ei hadnabod yn gangen allweddol o'r rhwydwaith trafnidiaeth, mae'n debygol y bydd gwelliannau ychwanegol yn rhan o waith y system Metro/y Fargen Ddinesig.

4.5. Gwastraff

Polisi SG 9

4.5.1. Roedd polisi Gwastraff y CDLl, SG 9, yn deillio o Gynllun Gwastraff Rhanbarthol De Ddwyrain Cymru 2008 (RWP). Defnyddiodd yr RWP gyfrifiadau sy'n seiliedig ar gymryd tir i amcangyfrif bod cyfanswm yr arwynebedd tir sydd ei angen yn Rhondda Cynon Taf ar gyfer cyfleusterau gwastraff rhanbarthol ac isranbarthol newydd yn amrywio rhwng 12.5 a 21.7 hectar (yn dibynnu ar y math o gyfleuster rheoli gwastraff / adfer adnoddau dan sylw).

4.5.2. Er mwyn cwrdd â'r gofynion capasiti hyn, mae'r CDLl mabwysiedig yn sicrhau bod tir ar gael mewn lleoliadau addas ar gyfer cyfleusterau rheoli gwastraff newydd, ar lefel ranbarthol ym Mryn Pica ac Ystad Ddiwydiannol Hirwaun, a lefel isranbarthol ar safleoedd cyflogaeth B2 presennol gafodd eu dyrannu.

4.5.3. Y capasiti rheoli gwastraff sy'n cael ei ganiatáu ar hyn o bryd yw 9.95 hectar, sy'n gyfartal â 79.6% o'r gofyniad capasiti isaf neu 45.9% o'r gofyniad capasiti uchaf fel sydd wedi'i nodi yn y Cynllun Gwastraff Rhanbarthol. Does dim capasiti rheoli gwastraff pellach wedi'i ganiatáu ers AMB 2015-2016. Er gwaethaf hyn, mae monitro blynyddol wedi ystyried yn gyson bod targedau ac amcanion monitro gwastraff yn cael eu cyflawni ym mhob AMB ers mabwysiadu'r CDLl.

4.5.4. Mae PCC wedi cael ei ddiwygio sawl gwaith ers mabwysiadu'r CDLl i adlewyrchu newidiadau parhaus mewn polisi a chanllawiau cynllunio cenedlaethol. Mae newidiadau o'r fath yn cynnwys cyhoeddi NCT 21 *Gwastraff* (2017) a set o

gynlluniau sector yn ymwneud â'r strategaeth wastraff gyffredinol ar gyfer Cymru 'Tuag at Ddyfodol Diwastraff', yn arbennig yng Nghynllun Sector Casgliadau, Seilwaith a Marchnadoedd (CIM) (2012). Ers hynny, dyw gofynion RWP ddim bellach yn berthnasol mewn perthynas â materion polisi cynllunio, a dyw PCC ddim yn gofyn am eu hadolygu ymhellach erbyn hyn. Mae Cynllun Sector CIM yn symud i ffwrdd o ddull RWP o gyfrifiadau sy'n seiliedig ar gymryd tir, a thuag at fethodoleg sy'n canolbwyntio ar yr angen am gyfleusterau rheoli gwastraff sy'n ystyried capasiti'r dyfodol.

4.5.5. Mae PCC yn ei gwneud yn ofynnol i gynlluniau datblygu ddangos sut yr ystyriwyd polisi cenedlaethol a Chynllun Sector CIM (yn ychwanegol at unrhyw sefyllfa wedi'i diweddaru sydd wedi'u mabwysiadu yn yr adroddiadau monitro cynllunio gwastraff ac unrhyw fath o flaenoriaethau rheoli gwastraff sy'n berthnasol i'w hardal leol) wrth baratoi polisïau CDLl. O ystyried bod polisi SG 9 yn seiliedig ar RWP sydd bellach wedi dyddio ac wedi dod i ben, bydd angen i adolygiad o'r CDLl archwilio sut mae'r polisi'n ystyried y newidiadau i'r polisi cynllunio cenedlaethol a'r ffordd mae Cynllun Sector CIM wedi datblygu a symud rhag cyfrifiadau sy'n seiliedig ar gymryd tir.

4.6. Mwynau

Polisïau SG 10, AE 14, ASDd 25

4.6.1. Cafodd polisïau Mwynau'r CDLl eu paratoi yng nghyd-destun Datganiad Technegol Rhanbarthol Gweithgor Agregau Rhanbarthol De Cymru (SWRAWP) (2008) a Pholisi Cynllunio Mwynau Cymru. Mae polisïau mwynau'r CDLl wedi bodloni eu targed monitro ac wedi rhagori arnyn nhw bob blwyddyn ers mabwysiadu'r CDLl trwy gynnal cyflenwad tir dros gyfnod o 10 mlynedd.

4.6.2. Mae safbwynt yr Awdurdod Cynllunio ar fwynau yn cael ei ddiweddaru gan yr RTS, a adolygir oddeutu bob 5 mlynedd, fel sy'n ofynnol gan ganllawiau cenedlaethol (NCTM 1). Mae hyn er mwyn sicrhau bod modd cynnal cyflenwad digonol a chyson o agregau ledled Cymru.

4.6.3. Nododd yr RTS ddiffyg posibl yn y banc tir o gronfeydd agregau wrth gefn â chaniatâd, ac yn unol â hynny, mae Polisi ASDd 25 yn nodi Ardal o Adnodd Mwynau Hysbys a Ffefrir ar dir ger chwarel Craig yr Hesg, Pontypridd. Mae'r Cyngor yn ystyried cais llawn ar gyfer echdynnu graddol o 10 miliwn tunnell o agregau tywodfaen mewn estyniad gorllewinol i'r chwarel bresennol yma. Pe bai hyn yn cael ei gymeradwyo, byddai hyn yn gwella banc tir RhCT yn sylweddol.

4.6.4. Mae Adolygiad cyntaf yr RTS (2014) yn gosod dosraniad blynyddol ar gyfer agregau cynradd o 0.69 miliwn tunnell y flwyddyn, neu 17.25 miliwn tunnell dros 25 mlynedd ar gyfer Rhondda Cynon Taf. Nododd hyn ddiffyg posibl yn rhan olaf cyfnod cynllun diwygiedig tymor hir y CDLl, sydd i'w ystyried yn rhan o adolygiad y CDLl. Fodd bynnag, mae disgwyl i ail adolygiad y RTS gael ei gyhoeddi yn y dyfodol agos a bydd yn darparu cyfarwyddiadau wedi'u diweddaru ymhellach ynghylch y dosraniad sy'n ofynnol gan RhCT.

4.6.5. Yn ogystal, mae polisi CDLl AE 14 yn diogelu adnoddau glo, ymhlith adnoddau eraill, rhag datblygu a fyddai’n eu sterileiddio’n ddiangen neu’n rhwystro eu

hechdynnu, fel oedd yn ofynnol gan y polisi cynllunio cenedlaethol ar y pryd. Yn gyffredinol, mae'r polisi yma wedi'i ystyried mewn llawer o gymwysiadau. Serch hynny, mewn gwirionedd, mae'r rhain wedi bod yn nodweddiadol ar safleoedd lle mae'r mwynau eisoes wedi'u sterileiddio gan ddatblygiadau o'u cwmpas.

4.6.6. Un nodyn mawr o ran diogelu, yw polisi ynni Llywodraeth y DU a Chymru i gael gwared â glo wrth gynhyrchu ynni. Mae PCC (Gol. 10) bellach yn dweud nad oes angen diogelu adnoddau glo mwyach, ac ni ddylid caniatáu cynigion ar gyfer cranddir agored, datblygu mwyngloddiau dwfn na chael gwared ar ysbail pwll glo. Bydd angen trafod ymhellach unrhyw adolygiad o'r CDLl ynghylch a oes modd cyfiawnhau diogelu adnoddau glo mwyach.

4.7. Amgylchedd

Polisïau AE 7, AE 8, AE 10, ASO 13, ASO 24, ASO 25, ASO 26, ASDd 22, ASDd 23,

4.7.1. Mae strategaeth y CDLl yn cydnabod bod amgylchedd naturiol Rhondda Cynon Taf wedi gweld newidiadau sylweddol dros y 30 mlynedd diwethaf. Gan fod presenoldeb diwydiant trwm wedi lleihau, mae nodweddion gweledol a bywyd gwyllt y Fwrdeistref wedi gallu ffynnu. Mae Ardal Strategaeth Ogleddol y Fwrdeistref Sirol yn ymfalchïo mewn tirweddau trawiadol a bioamrywiaeth, tra bod y de yn cael ei nodweddu gan lethrau tonnog a chyrion y Fro.

4.7.2. Mae'r strategaeth yn cydnabod bod pwysau sylweddol ar y nodweddion yma, yn enwedig yn y de ac felly mae'n ceisio sicrhau cydbwysedd rhwng datblygu a diogelu'r amgylchedd naturiol. Mae'r strategaeth yn seiliedig ar lefel uchel o ddiogelwch ar gyfer nodweddion pwysig, yn ogystal â darparu sylfaen ar gyfer polisïau cadarnhaol ar faterion fel dylunio, cadwraeth a darparu amwynder. Mae'r amgylchedd yn thema drawsbynciol sy'n ymddangos mewn nifer o bolisïau. Bydd y pwnc yn ei gyfanrwydd yn cael ei drafod, ond mae sylwebaeth ar rai o'r polisïau amgylcheddol penodol isod.

4.7.3. Polisi AE 8 – Diogelu a gwella'r amgylchedd naturiol. Dyma brif bolisi diogelu'r amgylchedd yn y CDLl.

4.7.4. Mae'r polisi'n ceisio gwarchod a gwella treftadaeth naturiol Rhondda Cynon Taf trwy ei diogelu rhag datblygu amhriodol. Mae'r polisi'n diogelu Safleoedd o Bwys Cadwraeth Natur (SBCN), RIGau a safleoedd penodol eraill a ddynodwyd yn lleol, yn ogystal â gwarchod nodweddion pwysig y dirwedd a natur. Mae'r polisi hefyd yn darparu ar gyfer mesurau lliniaru a gwaith arolygu priodol, er bod Ecolegydd y Cyngor fel arfer yn cynghori ar ofynion o'r fath.

4.7.5. Ystyrir bod y polisi yma wedi bod yn llwyddiannus ar y cyfan wrth ddiogelu'r nodweddion y mae'n eu nodi. Mae'r AMB yn nodi mai ychydig o SBCNau sydd wedi'u colli ar gyfer gwaith datblygu. Yn y mwyafrif helaeth o'r achosion hynny, cafodd mesurau lliniaru eu sicrhau. Mewn ymgynghoriad â charfan Cefn Gwlad y Cyngor, ac yn benodol Ecolegydd y Cyngor, ystyrir yn gyffredinol, o ystyried mai AW8 yw'r polisi ecoleg allweddol yn y cynllun, ei fod wedi gweithio'n dda. Mae'r

garfan Cefn Gwlad yn nodi y byddai'n fuddiol ehangu ar elfen welliannau'r polisi, a soniwyd y gallai geiriad ychwanegol ynghylch lliniaru fod yn ddefnyddiol.

4.7.6. Er bod y polisi'n gweithio'n dda, mae'r nodweddion naturiol yma wedi parhau i esblygu ers i'r CDLl gael ei fabwysiadu, ac mae'n anochel bod SBCNau yn profi enillion a cholledion net. Mae Ecolegydd y Cyngor yn parhau i fonitro dynodiadau o'r fath, yn enwedig SBCNau. Felly mae'n hanfodol bod unrhyw newidiadau i'r dynodiadau lleol yma yn cael eu hadlewyrchu yn y weithdrefn adolygu'r CDLl. Efallai y bydd hyn yn gofyn am newidiadau i Atodiad E y CDLl a'r map cynigion.

4.8. Lletemau Glas

Polisïau ASO 24 ac ASDd 22

4.8.1. Bydd Lletemau Glas yn cael eu hailystyried er mwyn sicrhau eu bod yn dal yn briodol mewn cyd-destun lleol ac yn unol â'r gofynion ym Mholisi Cynllunio Cymru (Argraffiad 10).

4.8.2. Mae PCC yn nodi'n benodol y dylid ystyried Lletemau Glas yn rhan o'r adolygiad a bod rhaid eu nodi drwy ddefnyddio tystiolaeth gadarn a'u defnyddio dim ond mewn amgylchiadau lle na fyddai mecanwaith polisi amgen, megis ffin yr anheddiad, yn ddigonol. Mae modd i hyn arwain at newidiadau i bolisïau ASO 24 ac ASDd 22, yn ogystal â'r map cynigion.

4.9. Ardal Tirwedd Arbennig (SLA)

Polisïau ASO 25 ac ASDd 23

4.9.1. Mae Ardaloedd Tirwedd Arbennig yn ddynodiadau anstatudol, sy'n cael eu defnyddio i ddiffinio ardaloedd lleol o bwysigrwydd tirwedd uchel. Mae PCC yn nodi y dylai fod rheswm da dros gymhwyso'r dynodiadau yma lle credir na all polisïau cynllunio arferol ddarparu'r amddiffyniad angenrheidiol. Er mwyn sefydlu bod dal i fod angen y CLGau a ddynodwyd yn y cynllun, a'u bod yn dal i fod yn addas, mae angen eu hystyried yn rhan o'r adolygiad. Dylid nodi bod y dynodiadau wedi'u cofnodi drwy ddilyn fformat sy'n seiliedig ar feini prawf y cytunwyd arno yn rhanbarthol. Nid yw'n cael ei ystyried bod unrhyw newidiadau sylweddol i nodweddion sylfaenol y tirweddau yma dros gyfnod y cynllun.

4.10. Adfer Tir

Polisïau ASO 27 ac ASDd 24

4.10.1. Mae polisïau adfer tir y CDLl yn nodi tir lle mae angen cynlluniau adfer tir er mwyn sicrhau sefydlogrwydd tymor hir y tir neu er mwyn paratoi'r tir ar gyfer ei ddatblygu yn y dyfodol. Ar adeg paratoi'r CDLl, roedd cyllid ar gyfer cynlluniau o'r fath ar gael yn aml. Fodd bynnag, ers y dirwasgiad economaidd byd-eang, bu grantiau cyllido Llywodraeth Cymru ar gyfer cynlluniau adfer tir yn llawer mwy llym ac yn anoddach eu cael, gan beri i'r Cyngor archwilio'r potensial am gyllid preifat. Hyd yma, mae 60% (3 allan o 5) o'r cynlluniau adfer tir yn Ardal Strategaeth y De a 14.3% (1 o 7) yn Ardal Strategaeth y Gogledd, wedi'u cwblhau. Rhaid i unrhyw adolygiad CDLl yn

y dyfodol asesu cyfleoedd cyllido posibl wrth ystyried safleoedd sydd lle mae angen adfer tir.

4.11. Ystyriaethau Polisi eraill

Rheoli Datblygiad
Polisïau AE 2, AE 5, AE 6, AE 10

4.11.1. Mae'r polisïau yma'n sicrhau bod datblygiadau wedi'u lleoli mewn lleoliadau cynaliadwy, ac yn dderbyniol o ran safonau amwynder, dyluniad, iechyd y cyhoedd a hygyrchedd. Yn gyffredinol, ystyrir bod y polisïau'n gweithio'n effeithiol, er y bydd angen rhai diwygiadau er mwyn adlewyrchu newidiadau yn y polisi cynllunio cenedlaethol yn well fel sy'n cael ei drafod yn adran 2.

Goblygiadau Cynllunio
Polisi AE 4

4.11.2. Mae Polisi AE 4 yn rhestru'r ffyrdd mae modd gwneud cais am rwymedigaethau cynllunio (ar ffurf cyfraniadau) ar gyfer cynigion datblygu lle bo hynny'n briodol, er mwyn cynorthwyo gyda darparu seilwaith effeithlon a lliniaru unrhyw effeithiau niweidiol a allai ddigwydd o ganlyniad i waith datblygu. Mae'r polisi wedi llwyddo i sicrhau bod rhwymedigaethau cynllunio yn cael eu cytuno a chyfraniadau yn cael eu derbyn. Yn 2014, mabwysiadodd y Cyngor Restr Daliadau Ardoll Seilwaith Cymunedol yn unol â deddfwriaeth genedlaethol, a newidiodd y ffyrdd mae modd gofyn am gyfraniadau Adran 106. Felly bydd angen i CDLl diwygiedig ystyried ail-eirio’r polisi yma er mwyn darparu ar gyfer gofynion ASC mewn ffordd gliriach. At hynny, bydd angen i adolygiad CDLl ystyried y dull mwyaf effeithiol o ddarparu seilwaith i gefnogi datblygu, cynnal cynllunio seilwaith priodol yn unol â hynny, ac ystyried unrhyw newidiadau i Ardoll Seilwaith Cymunedol.

Ynni Adnewyddadwy.
Polisïau AE 12 ac AE 13

4.11.3. Ystyrir bod polisïau ynni adnewyddadwy'r CDLl yn perfformio'n effeithiol wrth gynorthwyo'r broses o ddarparu ynni adnewyddadwy. Ers mabwysiadu'r CDLl ym mis Mawrth 2011, mae tua 331 MW o gapasiti ynni adnewyddadwy wedi cael caniatâd ar gyfer ei ddatblygu (ac eithrio ynni adnewyddadwy â hawliau datblygu a ganiateir). Mae'r mwyafrif helaeth o'r capasiti yn cael ei gyflenwi trwy ffermydd gwynt, ac ar hyn o bryd mae 94 o dyrbinau gwynt yn gweithredu yn Rhondda Cynon Taf. Ynni haul yw'r ynni adnewyddadwy mwyaf wedi hynny yn Rhondda Cynon Taf, gan gyfrannu oddeutu 54 MW. Mae ynni o gyfleusterau gwastraff hefyd yn cyfrif am gyfran fach o gyfanswm y capasiti ynni adnewyddadwy yn y Fwrdeistref.

4.11.4. Fodd bynnag, mae sawl newid cyd-destunol wedi digwydd sy'n effeithio ar ynni adnewyddadwy ers mabwysiadu'r CDLl, y bydd angen eu hystyried trwy broses adolygu'r CDLl. Er enghraifft, mae drafft ymgynghori o'r Fframwaith Datblygu Cenedlaethol (NDF) yn nodi meysydd o flaenoriaeth ar gyfer ynni solar a/neu ynni gwynt ar raddfa ranbarthol, ac mae'n cynnwys ardaloedd helaeth yn Rhondda Cynon Taf. At hynny, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Becyn Cymorth Ynni Adnewyddadwy wedi'i ddiweddaru ar gyfer Cynllunwyr yn 2015, a fydd hefyd angen

ei ystyried yn ystod proses adolygu'r CDLl a bydd angen diweddaru sail tystiolaeth ynni adnewyddadwy'r CDLl yn unol â hynny.

Datblygiad yn y Ffin Aneddiadau
Polisïau AE 3, ASO 1, ASDd 13

4.11.5. Mae polisïau ASO 12 a ASDd 13 yn caniatáu ar gyfer datblygu tai o fewn y ffiniau aneddiadau diffiniedig yn Ardaloedd Strategaeth y Gogledd a'r De yn eu tro, yn ddibynnol ar feini prawf eraill.

4.11.6. Mae Polisi ASO 12 hefyd yn rhoi rhywfaint o lwfans i dai gael eu hadeiladu y tu allan i ffin yr anheddiad, ar yr amod bod y datblygiad yn ffinio â ffin yr anheddiad, ymhlith meini prawf eraill. Hyd yma, caniatawyd 38 annedd y tu allan i ffin yr anheddiad sy'n unol â pholisi ASO 12. Mae'n ymddangos bod Polisi AE 3 yn gweithredu'n effeithiol, gyda 30 o anheddau fforddiadwy wedi'u datblygu.

Trosi Adeiladu
Polisïau AE 7, AE 9, ASO 13

4.11.7. Mae Polisi ASO 13 yn nodi meini prawf i drosi adeiladau mawr at ddefnydd preswyl yn Ardal Strategaeth y Gogledd, tra bod polisi AE 9 yn ystyried ailddefnyddio adeiladau y tu allan i ffin yr anheddiad at ddefnydd preswyl, cyflogaeth, cymuned neu dwristiaeth. Mae Polisi AE 7 yn diogelu safleoedd o bwysigrwydd pensaernïol a hanesyddol, yn ogystal â diogelu mannau agored cyhoeddus, rhandiroedd, hawliau tramwy cyhoeddus, llwybrau ceffylau a thraciau beicio, rhag datblygiad amhriodol. Mae'r polisïau'n gweithredu'n effeithiol, gan helpu i liniaru'r siawns o ddiffeithdra, gan hefyd gyfrannu at gyflenwi tai. Mae tua 305 o anheddau yn Ardal Strategaeth y Gogledd wedi'u caniatáu trwy geisiadau newid defnydd ers mabwysiadu'r CDLl. Efallai y bydd angen diwygio Polisi AE 9 i wella eglurder ynghylch ailosod anheddau yng nghefn gwlad, er mwyn adlewyrchu'r polisi cenedlaethol yn fwy cywir.

4.12. Gofynion Sail Tystiolaeth ar gyfer y CDLl yn y dyfodol

4.12.1. Er mwyn adlewyrchu'r newidiadau cyd-destunol a newidiadau i'r sail dystiolaeth ers mabwysiadu'r CDLl cyfredol yn 2011, bydd angen sail dystiolaeth fwy diweddar er mwyn diwygio'r CDLl, fel y trafodwyd yn adran 2, er mwyn llywio'r broses paratoi dyraniadau a pholisïau CDLl newydd a diweddar.

4.12.2. Yn seiliedig ar y sail dystiolaeth bresennol, mae disgwyl y bydd angen diweddaru'r astudiaethau canlynol, o leiaf, er mwyn llywio'r broses adolygu CDLl:

- Astudiaeth Manwerthu
- Arfarniad Cynaliadwyedd/Asesiad Strategol Amgylcheddol
- Asesiad o'r Angen Lleol am Dai
- Asesiad o'r Farchnad Dai Leol
- Asesiad Safleoedd Posibl
- Adroddiad Rhagamcaniad Poblogaeth ac Annedd

- Astudiaeth Capasiti Trefol
- Adolygiad Tir Cyflogaeth
- Astudiaeth Anghenion Seilwaith
- Asesiad o Gyfyngiadau Amgylcheddol
- Astudiaeth Hamdden
- Asesiad Seilwaith Gwyrdd
- Astudiaeth Ynni Adnewyddadwy
- Papur Cefndir Mwynau
- Asesiad Mannau Agored
- Asesiad o Anghenion Llety ar gyfer Sipsiwn a Theithwyr
- Hyfywedd

4.12.3. Dyw'r rhestr yma ddim yn un derfynol ac mae modd i ofynion diweddaru ychwanegol i'r sail dystiolaeth ddod i'r amlwg pan fydd adolygiad cynllun yn mynd rhagddo.

5. GWERTHUSIAD CYNALIADWYEDD SY'N CYNNWYS YR ASESIAD AMGYLCHEDDOL STRATEGOL A'R ASESIAD RHEOLI CYNEFINOEDD (ASESIAD PRIODOL (AP)

Y Gwerthusiad o Gynaliadwyedd (GG) sy'n cynnwys yr Asesiad Amgylchedd Strategol (AAS)

5.1. Mae'r GG / AAS yn ofyniad statudol ym mhroses baratoi'r CDLl. Mae GG yn ceisio gwerthuso unrhyw amcanion ac effeithiau cymdeithasol, amgylcheddol ac economaidd a ragwelir gan y CDLl, tra bod AAS yn ystyried effaith y cynllun ar yr amgylchedd. Mae'r broses hefyd yn nodi'r cwmpas ar gyfer lliniaru unrhyw effeithiau andwyol posibl.

5.2. Mae'r GG / AAS yn hanfodol er mwyn sicrhau bod polisïau yn y CDLl yn hyrwyddo'r egwyddorion datblygu cynaliadwy sydd wedi'u hadlewyrchu yn y polisi cynllunio cenedlaethol. Roedd y GG / AAS yn broses ailadroddol trwy baratoi'r CDLl mabwysiedig lle cafodd cynigion a pholisïau'r cynllun eu datblygu, eu hasesu, eu mireinio a'u dewis.

5.3. Pan ysgrifennwyd y cynllun, cafodd ymarfer cwmpasu ei gynnal a oedd yn ceisio nodi'r materion cynaliadwyedd allweddol sy'n berthnasol i'r CDLl eu hystyried yn RhCT. Cafodd yr wybodaeth sylfaenol a chynlluniau a rhaglenni perthnasol eu hadolygu er mwyn sicrhau bod dealltwriaeth ehangach o'r sefyllfa. Diweddarwyd yr wybodaeth yma yn 2008, ddwy flynedd ar ôl i'r gwaith gael ei lunio. O'r wybodaeth sylfaenol yma, cafodd materion cynaliadwyedd allweddol a chyfleoedd i'r CDLl a'r AC eu nodi.

5.4. Ers mabwysiadu'r cynllun, mae'r effaith amgylcheddol wedi'i fonitro trwy'r dangosyddion GG / AAS ac mae'n cael ei adrodd bob blwyddyn yn yr Adroddiad Monitro Blynyddol. Mae'r broses fonitro wedi nodi nifer o gyfleoedd i ddangosyddion monitro GG gael eu diweddaru a / neu eu gwella, gan nad yw rhai dangosyddion statudol yn berthnasol mwyach.

MONITRO'R GWERTHUSIAD O GYNALIADWYEDD		
Targedau		**Canlyniad**
GG 1	Tai	
GG 2	Diwylliant a Threftadaeth	
GG 3	Cymunedau	
GG 4	Iechyd	
GG 5	Economi	
GG 6	Cyflogaeth	
GG 7	Trafnidiaeth	
GG 8	Yr Amgylchedd Adeiledig	
GG 9	Tirwedd	
GG 10	Bioamrywiaeth	
GG 11	Dŵr	
GG 12	Newid Hinsawdd	
GG 13	Ynni	

MONITRO'R GWERTHUSIAD O GYNALIADWYEDD		
GG 14	Tir a Phridd	(gwyrdd)
GG 15	Gwastraff	(gwyrdd)
GG 16	Mwynau	
GG 17	Ansawdd Aer	(gwyrdd)

5.5. Mae canlyniadau'r broses fonitro ar gyfer y rhan helaethaf o dargedau *yn parhau, yn bodloni'r targedau perthnasol neu'n well na'r targedau* (y rhai gwyrdd). Maen nhw'n awgrymu *nad oes angen ymyrraeth uniongyrchol yn achos lleiafrif o'r targedau er nad ydyn nhw'n bodloni'r targedau, naill ai oherwydd bod modd gwella'r sefyllfa, neu oherwydd bod disgwyl y bydd cynnydd digonol* (y rhai oren). Mae'r canlyniadau hefyd yn dangos bod angen ailddiffinio dangosydd ar gyfer mwynau (gwyn) oherwydd nad yw'n rhoi'r wybodaeth briodol sydd ei hangen i asesu'r targed. Mae GG 8 a rhan o GG 13 mewn gwyn, gan nad yw'r Cod ar gyfer Tai Cynaliadwy yn berthnasol rhagor.

5.6. Yng ngoleuni'r nifer o newidiadau cyd-destunol sylweddol sydd wedi digwydd ers mabwysiadu'r CDLl (sydd wedi'u nodi yn adran 2 uchod), mae angen adolygu gwybodaeth sylfaenol am yr amgylchedd, ynghyd â gwybodaeth gymdeithasol ac economaidd y GG / AAS.

Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (Asesiad Priodol (AP))

5.7. Yn ofynnol o dan y Gyfarwyddeb Ewropeaidd, mae'n ofynnol i'r ARhC / AP nodi unrhyw effeithiau yn sgil cynllun defnydd tir ynghyd â chynlluniau a phrosiectau eraill ar safleoedd gwarchodedig Ewropeaidd. Yn ystod datblygiad y CDLl a fabwysiadwyd, roedd yn ofynnol i'r Cynllun gynnal Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (ARhC) ym mis Ionawr 2010. Os yw ARhC / AP yn nodi unrhyw effeithiau negyddol posibl, dylid archwilio opsiynau o ran dewisiadau amgen neu liniaru priodol. Os nad oes modd osgoi neu liniaru'r effeithiau negyddol yma, bydd dyfarniad am resymau hanfodol sef er budd cyhoeddus tra phwysig (IROPI) yn cael ei wneud.

5.8. Daeth yr ARhC / AP ar gyfer CDLl RhCT i'r casgliad y byddai'n annhebygol y byddai'r CDLl, gyda mesurau osgoi neu liniaru priodol, yn achosi effaith sylweddol ar gyfanrwydd ACA Blaencynon, ar ei ben ei hun neu mewn cyfuniad â'r cynlluniau a'r rhaglenni eraill. Bydd angen ailystyried yr ARhC yn rhan o'r adolygiad o'r CDLl. Unwaith eto, mae angen cynnal adolygiad llawn o'r ARhC yn rhan o broses adolygu'r CDLl.

6. CYFLEOEDD AR GYFER CYDGYNLLUNIO A CHYDWEITHIO

6.1. Yn ystod y broses adolygu yma, mae'r Cyngor wedi ystyried cyfleoedd posibl i baratoi CDLlau ar y Cyd gyda'i awdurdodau cyfagos;

Pen-y-bont ar Ogwr

6.2. Yn ddiweddar, mae Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr wedi cyhoeddi'r Strategaeth a Ffefrir ar gyfer ei CDLl diwygiedig. O ganlyniad hyn, ystyrir bod Pen-y-bont ar Ogwr wedi symud ymlaen yn rhy bell i Gyngor Rhondda Cynon Taf archwilio'r posibilrwydd o gynllun ar y cyd. Er bod yr amseru'n anghydnaws, mae'n bosibl y bydd cyfle i baratoi tystiolaeth ar y cyd ar rai pynciau.

Caerffili:

6.3. Mae CDLl Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili yn dod i ben yn 2021. Sbardunwyd adolygiad yn 2013, gyda CDLl Adneuo diwygiedig wedi'i baratoi a'i roi ger bron ymgynghoriad cyhoeddus; ond symudodd ddim mo hyn ymlaen i gam pellach. Yn unol â hynny, rydyn ni wedi bod yn trafod gyda'n cydweithwyr yng ngharfan Polisi Cynllunio CBS Caerffili i drafod y potensial ar gyfer paratoi cynllun ar y cyd neu gyfleoedd eraill i gyd-weithio.

6.4. Er ein bod yn rhannu darn helaeth o ffin, mae'r cysylltiadau rhwng ein cymunedau yn llai cryf. Yn bennaf, mae'r rhyngweithio cyhoeddus rhwng y ddau awdurdod yn digwydd gyda'r coridorau trafnidiaeth sy'n arwain at yr A470 yn Abercynon a Nantgarw, sy'n arwain i Gaerdydd; er y cydnabyddir bod rhai symudiadau cyflogaeth trawsffiniol dyddiol. Fel arall, mae'r prif gymunedau wedi'u halinio'n dda â phrif drefi yn yr awdurdodau. Mae pwysau datblygu a chyfleoedd hefyd ar wahân i'w gilydd, yn enwedig datblygu preswyl, er unwaith eto, mae ardaloedd cyflogaeth mawr o amgylch Trefforest, Nantgarw a thref Caerffili yn gymharol agos at ei gilydd. Mae gan y ddau Awdurdod Lleol faterion eu hunain a phwysau gwahanol ynghylch eu perthynas â Chaerdydd.

6.5. Mae'n annhebygol y bydd Caerffili mewn sefyllfa i ddechrau paratoi CDLl diwygiedig yn ffurfiol tan ganol 2021, sydd ychydig yn hwyrach na'r hyn y mae RhCT yn bwriadu. At hynny, o ran amcanion strategol y naill gynllun neu'r llall, does dim fawr o sicrwydd i ddangos y bydden ni'n alinio fel awdurdodau ar hyn o bryd. Mae ein cynnydd diweddar ar Ardaloedd Cyfleoedd Strategol yn dangos bod Cyngor RhCT yn canolbwyntio ar gyfleoedd sylweddol i ddatblygu tai a chyflogaeth a'r buddion sy'n gysylltiedig â hwy. Serch hynny, dydyn ni ddim mewn sefyllfa ar hyn o bryd i benderfynu sut y byddai Strategaeth CDLl ddiwygiedig yn edrych, na pha ffactorau newydd eraill a allai ei llywio, ymhellach i'r Strategaeth CDLl gyfredol e.e. twristiaeth, lleoliad, cydbwysedd a maint safleoedd, heb sôn am yr hyn sydd fwyaf priodol ar gyfer Caerffili.

6.6. Yn unol â hynny, penderfynwyd nad yw CDLl ar y Cyd yn briodol, er y byddwn ni'n parhau i archwilio sail tystiolaeth ar y cyd ac opsiynau gweithio ar y cyd ac yn ceisio arbed adnoddau trwy gydweithredu o'r fath.

Caerdydd

6.7. Ar 28 Ionawr 2016, cafodd Cynllun Datblygu Lleol Caerdydd ar gyfer 2006-2026 ei fabwysiadu. Dyw Caerdydd ddim wrthi'n adolygu ar hyn o bryd ac o'r herwydd, mae amseru paratoi cynllun yn anghydnaws â dyheadau Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf.

Merthyr Tudful

6.8. Fe wnaeth Cyngor Bwrdeistref Sirol Merthyr Tudful gynnal ei archwiliad yn gyhoeddus trwy gydol mis Mehefin a mis Gorffennaf 2019, gyda'r sesiwn olaf yn gorffen ar 22 Awst. Gan ei fod yn agos iawn at fabwysiadu ei CDLl diwygiedig, dyw Merthyr Tudful ddim yn cyd-fynd â darpar amserlen Rhondda Cynon Taf ar gyfer paratoi'r cynllun. O ganlyniad, fydd hi ddim yn bosibl dilyn menter ar y cyd gyda'r awdurdod yma.

Bro Morgannwg

6.9. Mae CDLl cyfredol Cyngor Bro Morgannwg yn dod i ben ar 31 Rhagfyr 2026. Ar hyn o bryd dyw'r Cyngor ddim yn ystyried adolygiad o'i gynllun ac o'r herwydd, does dim cyfle i fynd ar drywydd cyd-weithio yn hyn o beth.

Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog

6.10. Dechreuodd Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog adolygiad o'i Gynllun Datblygu Lleol ym mis Rhagfyr 2017. Ar hyn o bryd mae'r awdurdod yn y cam Strategaeth a Ffefrir ac wedi symud ymlaen yn rhy bell i ddilyn cynllun ar y cyd â Rhondda Cynon Taf. Yn ogystal, cydnabyddir bod y parc cenedlaethol yn wynebu materion a phwysau tra gwahanol o gymharu â RhCT, a fyddai'n debygol o wneud dilyn cynllun ar y cyd yn anghydnaws.

Castell-nedd Port Talbot

6.11. Mae CDLl Cyngor Castell-nedd Port Talbot yn dod i ben yn 2026, a dyw'r Cyngor ar hyn o bryd ddim yn cynnal adolygiad o'i gynllun. At hynny, o ran cynllunio rhanbarthol, mae Castell-nedd Port Talbot yn rhanbarth y De Orllewin tra bod RhCT yn rhanbarth y De Ddwyrain. O'r herwydd, dyw hi ddim yn bosibl ymgymryd â chydweithio â Chastell-nedd Port Talbot am y rhesymau yma.

6.12. Er nad yw'r potensial i baratoi cynlluniau ar y cyd yn bodoli ar hyn o bryd, mae cyfle serch hynny i weithio ar y cyd ag awdurdodau cyfagos i ddiweddaru meysydd allweddol o'r sail dystiolaeth. Mae Grŵp Braenaru'r CDLl, a elwir yn Grŵp Cynllunio Strategol De Ddwyrain Cymru (SEWSPG), eisoes wedi dechrau hwyluso gwaith rhanbarthol ar y cyd i ffurfio astudiaethau sail tystiolaeth CDLl allweddol. Hyd yn

hyn, mae'r astudiaethau yma'n ymdrin â phynciau gan gynnwys tai a phoblogaeth, cyflogaeth, llety sipsiwn a theithwyr, ac asesiadau safle ymgeiswyr. Bydd Rhondda Cynon Taf yn parhau i weithio fel aelod o Grŵp Cynllunio Strategol De Ddwyrain Cymru, a bydd yn defnyddio gwaith rhanbarthol ar y cyd i lywio'r gwaith o baratoi'r adolygiad CDLl. At hynny, cytunwyd ar ddulliau rhanbarthol o fynd i'r afael â sail tystiolaeth pwnc wrth baratoi'r CDLl blaenorol. Mae modd i rai fod yn berthnasol o hyd e.e. Ardal Tirwedd Arbennig ac adnabod Safle o Bwys Cadwraeth Natur.

7. CASGLIADAU

7.1. Ystyrir bod yr adroddiad yma wedi cyflwyno adolygiad cynhwysfawr iawn o'r CDLl RhCT cyfredol. Bydd y casgliad yma nawr yn penderfynu, yn gyntaf, a oes gwir angen adolygiad, ac os felly, a yw ffurf fer neu adolygiad llawn yn briodol ac yn ail, y cyfnod cynllun mwyaf priodol ar gyfer y CDLl diwygiedig.

7.2. Mae Adran 2 yr adroddiad yma'n nodi pa ffactorau allweddol sy'n llywio adolygiad y CDLl. Yn gyntaf, cododd y pwynt sylfaenol bod y cynllun cyfredol yn dod i ben yn 2021. Mae rheoliadau yn mynnu na fydd gan y CDLl cyfredol a'i Ganllawiau Cynllunio Atodol unrhyw statws na phwerau gwneud penderfyniadau ar ôl y dyddiad yma. Byddai hyn yn golygu bod gan y Fwrdeistref Sirol fwlch yn y polisi cynllunio o'r pwynt yma ymlaen.

7.3. Mae'r newidiadau cyd-destunol lluosog sydd wedi'u hamlinellu yn adran 2, yn pwysleisio ymhellach y newidiadau mawr sydd wedi digwydd mewn deddfwriaeth genedlaethol a pholisi cynllunio ers paratoi'r CDLl cyfredol. Mae hyn yn cael effaith sylweddol ar y sail dystiolaeth sy'n llywio'r cynllun, ei gynnwys a'i egwyddorion. Mae gofynion newydd sylweddol yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) ac wedi hynny Polisi Cynllunio Cymru (Gol. 10), ynghyd â chyhoeddi Fframwaith Datblygu Cenedlaethol, yn nodi'r angen i ailedrych ar gynnwys ac egwyddorion ein Strategaeth a'n polisïau.

7.4. Dyw ymddangosiad blaenoriaethau cenedlaethol pwysicach megis newid yn yr hinsawdd a'r economi carbon isel, isadeiledd gwyrdd ac ystyriaethau Lles Cenedlaethau'r Dyfodol ddim yn cael sylw priodol yn y CDLl cyfredol, nid fel y dylent ar hyn o bryd; os ydym ni fel Cyngor am sicrhau ein bod yn cyflawni ein cyfrifoldebau, fel y dylem.

7.5. Mae canlyniadau allweddol monitro'r gwaith o gyflenwi'r CDLl, ynghyd â monitro'n fanwl trwy adrannau 3 a 4 yr adroddiad, yn nodi rhai canlyniadau nodedig a chadarnhaol iawn.

7.6. Yn ystod cyfnod y cynllun, cafodd 6,299 o anheddau sylweddol iawn eu hadeiladu, ac roedd 1,214 ohonynt yn fforddiadwy. Mae cyfanswm o fwy na 13,000 o anheddau hefyd wedi derbyn caniatâd dros y cyfnod yma, gan nodi marchnad dai fywiog iawn, er ei fod wedi gweld gostyngiad mawr yn dilyn y dirwasgiad byd-eang yn 2008. Ar adeg ysgrifennu'r CDLl, ni ragwelwyd y byddai etifeddiaeth y dirwasgiad yma'n para cyhyd ag y gwnaeth, na chwaith yn arwain at y sgil-effeithiau penodol a welwyd yn Rhondda Cynon Taf. Fodd bynnag, dylid nodi mai dim ond 1,079 o anheddau sydd wedi'u cwblhau ar safleoedd tai a ddyrannwyd hyd yma.

7.7. Doedd mater hyfywedd safleoedd tai ddim mor gyffredin wrth baratoi'r CDLl i gymharu ag ydyw yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Mae asesiad pellach a chasglu tystiolaeth yn hyn o beth wedi dangos bod llawer o'n dyraniadau tai annatblygedig sy'n weddill yn anhyfyw.

7.8. Y cyllid sylweddol gan Lywodraeth Cymru, a oedd ar gael i adfer tir wrth baratoi cynllun, oedd yr allwedd i ddatgloi llawer o'n Safleoedd Strategol. Mae cau ffrydiau cyllido o'r fath wedi golygu nad yw'r safleoedd hynny wedi'u datblygu.

7.9. Dim ond 1.3 blynedd yw ein cyflenwad tir tai tymor byr cyfredol, sy'n rhywbeth na all y gyfres gyfredol o ddyraniadau fynd i'r afael ag ef, tra bod ei ofyniad yn achosi canlyniadau dyrys i'r awdurdod ynghylch canlyniadau. Rydyn ni'n dyst i niferoedd cynyddol o geisiadau cynllunio y tu allan i ffiniau aneddiadau, sy'n anoddach eu pennu'n gyson, tra bod hyn wedyn yn rhoi llai o sicrwydd i'r rhai sy'n gwneud penderfyniadau a'r cyhoedd yn y system gynllunio.

7.10. Fodd bynnag, rydyn ni'n cydnabod y profwyd bod y dystiolaeth y seiliwyd ein ffigurau am ofynion tai arni wedi'u profi i fod yn anghywir. Yn unol â hynny, mae'n amlwg bod angen ailedrych ar yr amcanestyniadau poblogaeth ac aelwydydd yma er mwyn nodi gofyniad mwy addas ar gyfer tai newydd wrth symud ymlaen. Mae anghenion tai hefyd wedi newid dros gyfnod y cynllun, ac felly mae angen ail-werthuso'r polisïau tai hefyd.

7.11. Ychydig iawn sydd wedi manteisio ar ein dyraniad cyflogaeth, gydag ychydig yn llai na 5 hectar o'r 98 hectar a ddyrannwyd yn cael ei ddatblygu ar hyn o bryd. Er gwaethaf hyn, mae tua 27 hectar o dir cyflogaeth wedi'i gyflwyno, ar y safleoedd cyflogaeth presennol, sydd eu hunain yn ffynnu gyda chyfraddau swyddi gwag isel iawn.

7.12. Bu llwyddiant cymysg o ran dyraniadau manwerthu. Mae rhai safleoedd wedi'u cyflwyno i'w datblygu, er nad oes datblygiadau ar safleoedd eraill a ganiateir oherwydd newidiadau i'r farchnad yn ystod cyfnod y cynllun. Mae canol ein prif drefi yn parhau i fod yn fywiog gyda chyfraddau swyddi gwag cymharol isel. Mae hyn yn arbennig o wir mewn perthynas â'r rhai sydd wedi elwa o gynlluniau adfywio mawr; ac mae'r rhai nad ydyn nhw'n gwneud cystal yn destun cynlluniau adfywio newydd wedi'u targedu ar hyn o bryd.

7.13. Yn yr un modd, mae'r cynlluniau ffyrdd strategol a phriffyrdd yn gweld peth llwyddiant, er na fydd y cyflawniad cyffredinol yn digwydd o fewn yr hyn o gyfnod i'r cynllun sy'n weddill.

7.14. Gyda hyn mewn golwg, mae'n amlwg bod nifer sylweddol o ddyraniadau nad ydyn nhw'n mynd i ddatblygu yn ystod y cyfnod o'r cynllun sy'n weddill. Mae digon o dystiolaeth i ddangos nad yw llawer o'n dyraniadau, mewn llawer o feysydd pwnc, yn hyfyw nac yn gyflawnadwy.

7.15. Mae'r rhan fwyaf o'n sail dystiolaeth bellach dros 10 oed, ac mae angen ailedrych ar bynciau allweddol materion tai, manwerthu a chyflogaeth, ymhlith y rhai a nodwyd yn adran 4 uchod.

7.16. O ystyried canlyniadau cyflwyno dyraniadau'r CDLl, ynghyd â phriodoldeb cynnwys y polisi yng ngoleuni hyrwyddo polisi cenedlaethol, mae'n anodd penderfynu a yw'r Strategaeth CDLl, yn ei chyfanrwydd, yn dal i fod yn briodol. Mae angen ystyried dadansoddiad pellach o nodweddion cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol

y Fwrdeistref Sirol, yng ngoleuni'r newidiadau ers paratoi'r cynllun gwreiddiol yn 2005. Mae angen ailystyried y cynigion, y polisïau a'r dyraniadau i fodloni gofynion y strategaeth, ynghyd â Nodau, Gweledigaethau ac Amcanion y CDLl y tu hwnt iddi.

7.17. Mae yna hefyd ystyriaeth o gyfnod cynllun y dyfodol a'i gysylltiad â'r Cynllun Datblygu Strategol (CDS). Mae Rhondda Cynon Taf wedi cytuno i fod yn rhan o'r CDS a chyfrannu ato, er bod sawl Awdurdod Lleol arall eto i wneud hynny. Y bwriad (arfaethedig) ar hyn o bryd yw y byddai gan y CDS gyfnod cynllun rhwng 2020 a 2040. Roedd adroddiadau diweddar y CDS i'r Cyngor yn nodi dyddiad cychwyn cynharaf yn 2025.

7.18. Ystyrir y byddai'r CDLl yn dod i rym cyn y CDS, ond yn is nag e o ran hierarchaeth cynlluniau. Bydd ymddangosiad y Fframwaith Datblygu Cenedlaethol, ac ystyriaethau rhanbarthol o fewn hynny, yn cynnig cyfle i wneud penderfyniadau pwyllog i geisio alinio'r CDLl â'r CDS arfaethedig.

7.19. Yn unol â hynny, ystyrir bod angen paratoi CDLl ar gyfer y Fwrdeistref Sirol yn y cyfnod interim, gyda chyfnod cynllun byrrach o 10 mlynedd h.y. 2020 i 2030. Dyma'r cyfnod byrraf a ganiateir gan Lywodraeth Cymru. Ar ôl i'r CDS gael ei fabwysiadu, bydd fersiwn llai o GDLl symlach yn eistedd o dan y CDS.

7.20. Yn unol â hynny, mae'n ymddangos mai'r ateb clir yw cynnal adolygiad llawn o'n CDLl. Gan nodi'n fyr bod graddfa'r newidiadau y mae angen eu trafod ar raddfa lawer mwy nag y gellid eu cynnwys trwy'r opsiwn adolygu ffurf fer. Y datrysiad mwyaf priodol fyddai dechrau'r adolygiad llawn yma cyn gynted ag sy'n ymarferol bosibl, fel y nodir yn y Cytundeb Cyflenwi Drafft ar gyfer y CDLl diwygiedig.

Statws Safleoedd wedi'u Dynodi yn y Cynllun Datblygu Lleol				
Ardal Strategol Ogleddol				
Polisi	**Lleoliad**	**Math o Safle wedi'i Ddynodi**	**Y Cyfnod Disgwyliedig y Caiff ei Gwblhau**	**2016-2017 Diweddariad Statws**
Safleoedd Strategol				
ASO 4	1 Hen Safle Glofa'r Maerdy, Rhondda Fach	Safle Strategol	2018-2021	Mae'r gwaith datblygu mynedfa newydd wedi cael caniatâd cynllunio yn rhan o gynllun arfaethedig am fferm wynt a buddsoddiad sylweddol mewn elfennau hamdden sydd wedi'u diogelu drwy adran 106.
ASO 5	2 Hen Safle Glofa Fernhill, Blaenrhondda	Safle Strategol	2014-2017	Mae trafodaethau cyn cais/trafodaethau ynglŷn â'r cais yn cael eu cynnal ar gyfer mân ddatblygiad ar wahanol rannau o'r safle.
ASO 6	Safle hen ffatri Phurnacite, Abercwmboi	Safle Strategol	2014-2017	Trafodaethau parhaus cyn gwneud cais ers 2016-2017. Mae uwchgynllun a brîff wedi cael eu llunio ar gyfer y safle.
ASO 7	3 Tir yn Nhresalem / Aber-nant, Aberdâr	Safle Strategol	2010-2013	Tresalem: Rhoddwyd caniatâd cynllunio amlinellol am archfarchnad ar 31/03/15. Rhoddwyd caniatâd am gampws coleg ac mae gwaith datblygu wedi'i gwblhau ar elfen cyflogaeth / hamdden y safle. Mae trafodaethau gyda'r tirfeddiannwr yn parhau. Cyhoeddodd y Cyngor ym mis Chwefror 2018 fod £2.58miliwn o arian Ewrop wedi'i sicrhau tuag at becyn o £3.93miliwn er mwyn creu unedau busnes modern ar Safle

				Strategol Tresalem. Y disgwyl yw bydd y cynllun yn cael ei gyllido'n rhannol gan Gronfa Datblygu Rhanbarthol Ewrop drwy Lywodraeth Cymru.
ASO 8	Tir i'r de o Hirwaun	Safle Strategol	2018-2021	Rhoddwyd caniatâd cynllunio a chytundeb adran 106 am archfarchnad a gwelliannau hygyrchedd. Rhagwelir y bydd y safle'n datblygu ar gyfer tai cyn i'r A465 gael ei ddeuoli. Yn ogystal, mae'r gweithrediadau cloddio glo brig wedi dod i ben ac mae llwyfandir yn cael ei greu i ddarparu ar gyfer datblygiad cyflogaeth yn y dyfodol. Mae'r gwaith yn parhau.
Tai				
ASO 9.1	Tir i'r de o Ffordd y Rhigos, Hirwaun.	Tai	2014-2017	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASO 9.2	Tir i'r dwyrain o Drenant, Pen-y-waun.	Tai	2018-2021	Derbyniwyd cais amlinellol ddiwedd mis Mawrth 2018 ar gyfer 93 o anheddau. Cafodd y cais ei gymeradwyo yn y flwyddyn fonitro gyfredol (Mehefin 2018).
ASO 9.3	Tir i'r de ddwyrain o Ganolfan Gymunedol Llwydcoed.	Tai	2010-2013	Mae'r Cyngor mewn trafodaethau parhaus ynghylch mynediad i'r safle.
ASO 9.4	Safle'n cynnwys yr hen weithfeydd brics, hen laethdy a thir tomen y tu ôl i Birchwood, Llwydcoed.	Tai	2010-2013	Mae'r safle wedi'i gwblhau.
ASO 9.5	Fferm Tegfan, Potters Field, Trecynon.	Tai	2014-2017	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl. Mae diddordeb wedi'i fynegi yn y safle. Bydd y Cyngor yn gweithio ar y cyd â'r sawl â diddordeb i geisio symud hyn yn ei flaen.

ASO 9.6	Tir yn Nant y Wenallt, Heol Abernant, Aber-nant.	Tai	2010-2013	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASO 9.7	Tir rhwng Heol Cefnpennar a Rhes Phillip, Cwm-bach.	Tai	2014-2017	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl. Mae trafodaethau cyn cais cychwynnol wedi'u cynnal.
ASO 9.8	Dyffryn Row, Cwm-bach.	Tai	2014-2017	Mae cais cynllunio wedi'i gymeradwyo ar gyfer cam cyntaf y datblygiad (5 annedd), gyda dwy uned wedi'u hadeiladu.
ASO 9.9	Gweddill Fferm Ynyscynon, Cwm-bach.	Tai	2018-2021	Mae cais am ganiatâd cynllunio amlinellol i adeiladu 77 o anheddau ar 3.29ha wedi cael ei gymeradwyo. Mae rhaid cwblhau cytundeb adran 106 cyn bwrw ymlaen. Mae'r apêl oedd heb ei benderfynu ar y safle bellach wedi'i benderfynu. Erbyn hyn, dylai gwaith ar y safle fynd rhagddo yn amodol ar gais materion wedi'u cadw'n ôl.
ASO 9.10	Tir ar ddiwedd Stryd Godreaman, Godreaman.	Tai	2010-2013	Rhoddwyd caniatâd ar gyfer 42 o eco-gartrefi ar y safle, ac mae disgwyl i'r gwaith adeiladu ddechrau cyn bo hir.
ASO 9.11	Tiroedd Gwernifor, Aberpennar.	Tai	2010-2013	Mae'r cynllun arfaethedig wedi cael ei weithredu.
ASO 9.12	Tir y tu ôl i Heol Maerdy, y Maerdy.	Tai	2018-2021	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASO 9.13	Tir yn Nheras Gwernllwyn, Tylorstown.	Tai	2018-2021	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASO 9.14	Safle ger Stryd Fenwick, Pont-y-gwaith.	Tai	2018-2021	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASO 9.15	Hen Safle Ysbyty ac Iard Ysgol, Treherbert.	Tai	2018-2021	Gwrthodwyd cais ar 12.09.2017 gan ei fod yn cael ei ystyried yn annerbyniol o ran cynllunio.

ASO 9.16	Safle ar ddiwedd Lôn y Pastwn (Mace Lane), Treorci.	Tai	2018-2021	Mae brîff datblygu drafft wedi cael ei lunio. Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASO 9.17	Safle oddi ar Ffordd y Fynwent, Treorci	Tai	2018-2021	Dangoswyd diddordeb yn y safle er na fu unrhyw gynigion ymhellach i'r CDLl.
ASO 9.18	Safle'r Ysbyty, Llwynypïa	Tai	2014-2017	Mae cais Adran 73 newydd i adnewyddu'r caniatâd wedi'i ganiatáu, ynghyd â chytundeb Adran 106 wedi'i ddiweddaru.
ASO 9.19	Tir yn Stryd y Parc, Cwm Clydach.	Tai	2018-2021	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASO 9.20	Tir yn Heol Dinas / Heol Graig Ddu, Dinas	Tai	2018-2021	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASO 9.21	Tir yng Nghilgant Catrin, y Cymer	Tai	2018-2021	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl. Trosglwyddwyd y safle i berchnogion newydd yn ystod yr ychydig flynyddoedd diwethaf.
Cyflogaeth/Manwerthu				
ASO 14.1	Ystad Ddiwydiannol Glynrhedynog a Highfield, y Maerdy.	Cyflogaeth	2018-2021	Mae cynllun defnydd cymysg, gan gynnwys cyflogaeth, wedi cael caniatâd amlinellol ym mis Mai 2016.
ASO 14.2	I'r gogledd o Fifth Avenue, Ystad Ddiwydiannol Hirwaun, Hirwaun.	Cyflogaeth	2018-2021	Cafodd 'parc adfer adnoddau gwastraff a chynhyrchu ynni cynaliadwy' ganiatâd ar 21/12/10. Dechreuodd gwaith datblygu yn ystod cyfnod monitro 2015–2016, ac mae'n parhau ar hyn o bryd.

				Derbyniwyd cais am ail gam diwygiedig yr Enviroparks ym mis Chwefror 2018.
ASO 14.3	Tir yn hen Ffatri Cyw Iâr Mayhew, Trecynon.	Cyflogaeth	2018-2021	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl, er y bu ymholiadau cyn cais ynghylch datblygiad defnydd cymysg.
ASO 14.4	Ystad Ddiwydiannol Cae Mawr, Treorci.	Cyflogaeth	2018-2021	Rhoddwyd caniatâd cynllunio hybrid ar gyfer archfarchnad a chafodd caniatâd amlinellol ar gyfer datblygiadau B1/B2/B8 ei ddiddymu ar 09/10/14. Mae trafodaethau cyn gwneud cais yn parhau.
ASO 17.1	Tir yn Stryd Rhydychen, Aberpennar.	Manwerthu	2018-2021	Derbyniodd y safle ganiatâd yn ystod blwyddyn fonitro 2018-2019 ar gyfer lleoedd parcio ceir ychwanegol yn ardal sgwâr Guto yn Aberpennar.
ASO 17.1	Safle Strategol 5: Tir i'r de o Hirwaun	Manwerthu	2018-2021	Rhoddwyd caniatâd cynllunio a chytundeb adran 106 am archfarchnad a gwelliannau hygyrchedd.
Pob Safle wedi'i Ddynodi Arall				
SG 8a1	Ffordd Lliniaru'r Gelli / Treorci	Trafnidiaeth		
SG 8a3	Estyniad Ffordd Osgoi Aberdâr A4059	Trafnidiaeth		
SG 8a4	Deuoli A465 Y Fenni / Hirwaun	Trafnidiaeth		
ASO 20.1	Y Ffordd Gyswllt ar Draws y Cwm yn Aberpennar	Trafnidiaeth		Mae'r cynllun wedi'i gynnwys yn CTL Cymoedd De Ddwyrain Cymru. Sicrhawyd caniatâd cynllunio ar gyfer priffordd o'r dwyrain i'r gorllewin trwy gyffordd wedi'i huwchraddio ar yr A4059.

				Dechreuodd y gwaith adeiladu yn 2017 gyda phont y briffordd yn cychwyn yn ystod Haf 2018.
ASO 20.2	Ffordd liniaru Rhondda Fach Uchaf	Trafnidiaeth		Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl. Mae'r cynllun wedi'i gynnwys yn CTL Cymoedd De Ddwyrain Cymru.
ASO 20.3	Ffordd Gyswllt ar draws y Cwm yn Aberpennar (Gogledd)	Trafnidiaeth		Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl. Mae'r cynllun wedi'i gynnwys yn CTL Cymoedd De Ddwyrain Cymru. Adolygwyd yn rhan o ddatblygiad ffordd gyswllt y de. Fodd bynnag, ar ôl cwblhau'r broses WelTAG, cafodd cyflawni ffordd gyswllt y de ei flaenoriaethu.
ASO 21.1	Safle Strategol 5: Tir i'r de o Hirwaun; (Parcio a Theithio)	Trafnidiaeth		Mae gwasanaeth Parcio a Theithio wedi cael ei gynnwys yng nghynllun Porth Cynon; sy'n rhan o CTL Cymoedd De Ddwyrain Cymru.
ASO 21.2	Y tir i'r de o Dŷ Trevithick wrth ochr yr A470 yn Abercynon; (Parcio a Theithio)	Trafnidiaeth		Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASO 21.3	Ehangu'r cyfleusterau parcio a theithio presennol yn Nhresalem. (Parcio a Theithio)	Trafnidiaeth		Cynnig datblygu fel y'i cynhwysir yn y CDLl wedi'i gwblhau – potensial i ehangu ymhellach gan fod disgwyl i'r nawdd gynyddu gyda chynigion Metro ar gyfer gwella gwasanaethau. Mae'r cyfleusterau presennol yn debygol o gyrraedd eu capasiti o fewn yr ychydig flynyddoedd nesaf.
ASO 22	Rhwydwaith Rheilffyrdd a Gwelliannau i Orsaf Hirwaun.	Trafnidiaeth		Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl. Mae'r cynllun yma wedi'i gynnwys yn Astudiaeth Llwybr Cymru Network

				Rail a bu'n destun y broses GRIP (Llywodraethu mewn Prosiectau Buddsoddi Rheilffyrdd). Mae ymestyn y rheilffordd i deithwyr o Aberdâr i Hirwaun, ac adeiladu gorsaf newydd, yn rhan o'r datblygiad arfaethedig prosiect metro 'Bargen Ddinesig' Prifddinas-Ranbarth Caerdydd.
ASO 23.1	Rhwydwaith Llwybrau Cymunedau Cwm Rhondda	Llwybrau Seiclo		Mae llwybr beicio ar hyd Cwm Rhondda Fawr wedi'i gynnwys yn CTLl Cymoedd De-ddwyrain Cymru a Map Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018. Mae cysylltiad agos rhwng datblygu llwybr beicio ar hyd Cwm Rhondda Fawr ac ailagor arfaethedig y twnnel rheilffordd segur sy'n cysylltu Blaen-cwm (RhCT) â Blaengwynfi (Castell-nedd Port Talbot). Ar y cyd â Chymdeithas Twnnel y Rhondda, mae cam cyntaf y broses WelTAG wedi cychwyn. Bydd y broses yma'n cynorthwyo i baratoi achos busnes ar gyfer ailagor y twnnel. Ar yr un pryd, mae astudiaeth ddichonoldeb yn cael ei chynnal ar gyfer gosod llwybr beicio newydd rhwng y fynedfa i'r twnnel a'r Porth. Cafodd rhan o'r llwybr a gynlluniwyd ei adeiladu ar hyd Cwm Rhondda Fawr, rhwng Ystad Ddiwydiannol y Gelli a Chanolfan Chwaraeon Cwm Rhondda yn Ystrad yn 2017-2018. Cafodd ei ariannu gan fenter Llwybrau Diogel yn y Gymuned.

ASO 23.2	Llwybr Seiclo Cwm Cynon	Llwybrau Seiclo		Mae Cam 3 y cynllun wedi'i gynnwys yn CTL Cymoedd De Ddwyrain Cymru – gan 'lenwi'r bylchau' ar hyd y llwybr. Mae Map Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018, yn cynnwys cynigion i wella rhannau o'r llwybr presennol i fodloni safonau teithio llesol cyfredol – a nodwyd yn dilyn archwiliad. Mae hefyd yn cynnwys cynigion ar gyfer rhannau newydd ar gyfer y llwybr, gan gynnwys cysylltu i Dwnnel Rheilffordd segur Aber-nant, a fwriedir ei ailagor. Mae gwaith dylunio ar gyfer y cynllun yma wedi cychwyn.
ASO 23.3	Llwybr Seiclo Blaenau'r Cymoedd a chysylltiadau i Ystad Ddiwydiannol Hirwaun;	Llwybrau Seiclo		Mae'r gwaith o osod llwybr wedi'i gwblhau. Fodd bynnag, mae potensial ar gyfer gwelliannau pellach yn gysylltiedig â'r deuoli arfaethedig i'r A465 rhwng Hirwaun a Dowlais. Mae Map Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018, yn cynnwys cynigion i wella rhannau o'r llwybr presennol i fodloni safonau teithio llesol cyfredol.
ASO 23.4	Pont-y-gwaith i'r Maerdy	Llwybrau Seiclo		Mae'r cynllun wedi'i gynnwys yn CTL Cymoedd De Ddwyrain Cymru. Mae cynnig i ymestyn Llwybr i'r Gymuned Cwm Rhondda Fach o Bont-y-gwaith i'r Maerdy wedi'i gynnwys ar Fap Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018. Mae astudiaeth ddichonoldeb yn cael ei chynnal wrth adeiladu'r llwybr beicio ar hyd yr hen reilffordd. Mae'r cynnig wedi bod yn destun ymgynghoriad cyhoeddus. Mae'r adborth

				yn cael ei ddadansoddi cyn i'r cynllun yma gael ei ddatblygu ymhellach.
ASO 23.5	Cwmaman i Aberaman	Llwybrau Seiclo		Mae'r cynllun wedi'i gynnwys yn CTL Cymoedd De Ddwyrain Cymru. Mae'r cynnig i adeiladu llwybr newydd rhwng Cwmaman ac Aberaman wedi'i gynnwys ar Fap Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018.
ASO 23.6	Lady Windsor i Lanwynno	Llwybrau Seiclo		Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl. Mae cynnig i wella rhannau o'r llwybr i fodloni safonau teithio llesol cyfredol wedi'i gynnwys ar Fap Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018.
ASO 27	Cynlluniau Adfer Tir	Adfer Tir		Mae'r cynlluniau canlynol wedi'u cwblhau: Cynllun adfer tir glofa Aberaman (ASO 27.1)
ASO 28	Coleg Morgannwg, Trecynon	Y Garfan Addysg		Mae datblygiad y Coleg newydd yn Nhresalem wedi arwain at gau'r campws hwn yma Nhrecynon, sy'n golygu nad oes angen y dyraniad mwyach. Yn lle hynny, rhoddwyd caniatâd ar gyfer 87 o anheddau ar y safle, a bydd adroddiad arnynt yn ystod blwyddyn fonitro 2019-2020.
Ardal Strategaeth Ddeheuol				
Polisi	Lleoliad	Math o Safle wedi'i Ddynodi	Y Cyfnod Disgwyliedig y Caiff ei Gwblhau	Statws

Safleoedd Strategol				
ASDd 7	Hen Lofa a Golosgfa Cwm, Tyn-y-nant, Pontypridd.	Safle Strategol	2014-2017	Cafodd y gwaith canlynol ganiatâd cynllunio amlinellol ar 30/12/14: dymchwel strwythurau gan gadw tyrau rhestredig, gwella'r safle, adfer tir, a chynnal datblygiadau cymysg. Mae'r datblygiadau cymysg yn cynnwys: gwaith i adeiladu 851 o breswylfeydd ac ysgol gynradd; gwaith i aildrefnu mynedfeydd; gwaith i adeiladu maes parcio ar gyfer ceir, beiciau a gwasanaethau rheolaidd; gwaith tirlunio strwythurol; gwaith i ddarparu mannau cyhoeddus ac i adeiladu seilwaith cysylltiedig; a gwaith ar dir cyhoeddus.
ASDd 8	4 Ardal Mwyndy/Tonysguboriau	Safle Strategol	2014-2021	Tonysguboriau: Cafodd y gwaith canlynol ganiatâd cynllunio amlinellol ar 24/12/14 i adeiladu canol tref: siop fwyd o faint 10,801sq m (gros); gorsaf danwydd; 35,522 sq m o loriau ar gyfer manwerthu; caffi o faint 600 sq m; gwasanaethau ariannol/proffesiynol ar 1,000 sq m o dir, cyfleusterau bwyd a diod ar 2,390 sq m o dir (gros); swyddfeydd (Dosbarth B1) ar 1,400sq m o dir (gros); sinema; gwesty; 64 o anheddau; maes parcio; mynedfa; gwaith ailbroffilio'r tir, tirlunio a lliniaru llifogydd. Cafodd cais adran 73 i amrywio'r cyflwr i ganiatáu amser ychwanegol i gyflwyno materion wedi'u cadw'n ôl ar gyfer canol y dref ei gyflwyno ar ddiwedd 2017. Mae penderfyniad ar y cais ar y gweill ar hyn o bryd. Cafodd cam 1 o'r gwaith uchod ganiatâd cynllunio llawn ar 27/11/13, sef archfarchnad, iard gwasanaethau, maes parcio, gorsaf danwydd, ffordd i mewn ar gyfer cwsmeriaid a ffordd i mewn o'r A473. Mae'r gwaith yn mynd rhagddo.

				Mae cais amlinellol ar gyfer 460 o anheddau, ysgol gynradd, canolfan leol a man agored wedi cael caniatâd yn ystod 2017-2018. Mwyndy: Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl ar y rhan a fydd yn cynnwys datblygiad cyflogaeth.
ASDd 9	Hen Safle OCC, Llanilid (rhannol)	Safle Strategol	2010- 2013	Mae cais cynllunio hybrid wedi cael caniatâd cynllunio amlinellol sy'n cynnwys cytundeb adran 106 ar 16/07/15. Mae'n cynnwys y canlynol: hyd at 1,850 o anheddau; canolfan yn y gymdogaeth a fydd yn cynnwys cyfleusterau cymunedol/hamdden; canolfan feddygol; ysgol gynradd; lloriau ar gyfer manwerthu, gwasanaethau, bwyd a diod; swyddfeydd/lloriau ar gyfer masnach Dosbarth B1; gwaith draenio; seilwaith gwasanaethau, trafnidiaeth a phriffyrdd; gwaith tirlunio ar ardaloedd strategol a mannau awyr agored ar gyfer y cyhoedd. Mae ffordd i mewn ac i'r A473 wedi cael caniatâd llawn, yn ogystal â gwaith draenio a datblygu; hyn fydd cam cyntaf y gwaith datblygu. Ym mis Mawrth 2019, cymeradwywyd y cais materion wedi'u cadw'n ôl ar gyfer cam cyntaf Parc Llanilid gan y Pwyllgor. Anfonwyd y penderfyniad terfynol ym mis Ebrill 2019, a oedd ar gyfer 216 o anheddau a bydd adroddiadau pellach arno yn 2019-2020.
Tai				
ASDd 10.1	Lôn y Cefn, Glyn-coch.	Tai	2014-2017	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASDd 10.2	Fferm Trane, Tonyrefail.	Tai	2010-2013	Mae'r penderfyniad wedi cael ei wneud i roi caniatâd amlinellol.
ASDd 10.3	Fferm Collenna, Tonyrefail	Tai	2014-2017	Mae gan y safle ganiatâd cynllunio ar gyfer gwaith cynllunio hanesyddol o hyd.

ASDd 10.4	Bryngolau, Tonyrefail.	Tai	2014-2017	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASDd 10.5	Hen Safle Clwb Hillside, Capel Hill, Tonyrefail.	Tai	2014-2017	Cafodd caniatâd cynllunio amlinellol ei adnewyddu ym mis Mai 2014. Cynhaliwyd trafodaethau cyn gwneud cais yn gynnar yn 2018 ac mae disgwyl i gais ddilyn.
ASDd 10.6	Tir i'r dwyrain o Stryd y Felin, Tonyrefail.	Tai	2014-2017	Cyflwynwyd cais ym mis Mawrth 2018 ar gyfer elfen fanwerthu'r safle yma (A1 / A3). Mae'r gwaith arfaethedig yn cynnwys y ffordd, gan ragweld y bydd yn hwyluso elfen dai'r safle. Cymeradwywyd y cais ym mlwyddyn fonitro 2019-2020 a bydd adroddiadau pellach arno.
ASDd 10.7	Tir yng Ngwern Heulog, Coed-elái.	Tai	2010-2013	Cafodd yr holl safle (132 o anheddau) ganiatâd amlinellol ar 22/03/13, a chafodd 54 o'r rhain ganiatâd llawn ar yr un dyddiad. Yn ogystal, cymeradwywyd cais Materion wedi'u Cadw'n Ôl ar gyfer 74 o anheddau ar 27.01.2016. Hyd yma, mae 91 o anheddau wedi'u cwblhau, gyda'r 33 sy'n weddill yn cael eu hadeiladu.
ASDd 10.8	Tir y tu ôl i Deras Tylcha Wen, Tonyrefail.	Tai	2018-2021	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASDd 10.9	Tir sy'n rhan o Fferm Tylcha Ganol i'r de o Stryd y Felin, Tonyrefail.	Tai	2018-2021	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASDd 10.10	Tir i'r dwyrain o Hafod Wen ac i'r gogledd o Rodfa Concorde, Tonyrefail.	Tai	2014-2017	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl. Fodd bynnag, bu trafodaethau gyda'r tirfeddiannwr yn ddiweddar.
ASDd 10.11	Tir i'r de o Heol Brynna, Brynna.	Tai	2010-2013	Bu trafodaethau cyn cais ond ar hyn o bryd does dim digon o garthffosydd.

ASDd 10.12	Tir i'r dwyrain o Ysgol Gynradd Sirol Dolau, Heol Pen-y-bont, Bryncae.	Tai	2010-2013	Cafodd y datblygiad ei gwblhau yn 2014-2015.
ASDd 10.13	Tir i'r gorllewin o Lechau, Llanhari.	Tai	2014-2017	Cafodd y datblygiad ei gwblhau yn 2014-2015.
ASDd 10.14	Pen-y-gawsi, Llantrisant.	Tai	2010-2013	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASDd 10.15	Tir i'r de o Lys Brynteg, y Beddau.	Tai	2010-2013	Datblygiad wedi'i gwblhau.
ASDd 10.16	Safle'r Link, Pen-yr-Eglwys, Pentre'r Eglwys	Tai	2010-2013	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl. Fodd bynnag, bu diddordeb yn y safle yn ddiweddar.
ASDd 10.17	Fferm Glyntaf, Rhydfelen.	Tai	2014-2017	Mae rhan o'r safle wedi cael ei weithredu (15 o anheddau). O ran yr hyn sy'n weddill (65 o anheddau): Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASDd 10.18	Tir i'r de o Y Cwmwd (The Ridings), Tonteg ac i'r dwyrain o Heol yr Orsaf, Pentre'r Eglwys.	Tai	2010-2013	Cafodd 168 o anheddau eu cwblhau yn ystod Cam II.
Cyflogaeth/Manwerthu				
ASDd 14.1	Coed-elái, Tonyrefail.	Cyflogaeth	2018-2021	Mae cais Materion wedi'u Cadw'n Ôl wedi'i gymeradwyo ar gyfer cynllun gwaith priffyrdd, a fydd yn gwasanaethu'r safle / llwyfandir unigol ochr yn ochr â chodi uned B1 / B2 / B8.

ASDd 14.2	Tir i'r de o Ystad Ddiwydiannol Gellihirion, Pontypridd.	Cyflogaeth	2018-2021	Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.
ASDd 15.1	Tir gerllaw Parc Manwerthu Pontypridd. Ar gyfer nwyddau cymharol neu nwyddau cyfleus.	Manwerthu	2018-2021	Mae'r cynllun arfaethedig wedi'i gwblhau.
ASDd 15.2	Safle Strategol 8: Hen safle OCC, Llanilid, Llanharan.	Manwerthu	2018-2021	Mae cais cynllunio hybrid wedi cael caniatâd cynllunio amlinellol sy'n cynnwys cytundeb adran 106 ar 16/07/15. Mae'n cynnwys y canlynol: hyd at 1,850 o anheddau; canolfan yn y gymdogaeth a fydd yn cynnwys cyfleusterau cymunedol/hamdden; canolfan feddygol; ysgol gynradd; lloriau ar gyfer manwerthu, gwasanaethau, bwyd a diod; swyddfeydd/lloriau ar gyfer masnach Dosbarth B1; gwaith draenio; seilwaith gwasanaethau, trafnidiaeth a phriffyrdd; gwaith tirlunio ar ardaloedd strategol a mannau awyr agored ar gyfer y cyhoedd. Mae ffordd i mewn ac i'r A473 wedi cael caniatâd llawn, yn ogystal â gwaith draenio a datblygu; hyn fydd cam cyntaf y gwaith datblygu.
ASDd 15.3	Tir i'r dwyrain o Stryd y Felin, Tonyrefail.	Manwerthu	2018-2021	Cafodd cais ei gyflwyno ym mis Mawrth 2018 ar gyfer elfen fanwerthu'r safle yma (A1 / A3). Mae'r gwaith arfaethedig yn cynnwys y ffordd, gan ragweld y bydd yn hwyluso elfen dai'r safle. Cafodd y cais ei gymeradwyo yn ystod flwyddyn monitro 2019-2020 a bydd manylion pellach yn AMB y flwyddyn nesaf.
Pob Safle wedi'i Ddynodi Arall				

SG 8a2	Darparu ffordd liniaru Ynysmaerdy i Donysguboriau	Trafnidiaeth		
ASDd 18.1	Ffordd Osgoi Llanharan A473	Trafnidiaeth		Mae'r cynllun wedi'i gynnwys yn CTL Cymoedd De Ddwyrain Cymru. Mae Adroddiadau Camau 1 a 2 WelTAG wedi'u cwblhau ac mae ymarfer ymgynghori cyhoeddus cychwynnol wedi'i gynnal ynglŷn â'r llwybr a'r cyffyrdd arfaethedig.
ASDd 18.2	Gwaith Deuoli Ffordd Osgoi Tonysguboriau'r A473	Trafnidiaeth		Mae gwelliannau i gyffyrdd allweddol wrthi'n cael eu cynnal.
ASDd 19	Gwelliannau i Rwydwaith ac i Orsafoedd Rheilffyrdd	Trafnidiaeth		Mae nifer o gynlluniau yn rhan o ail Gynllun Trafnidiaeth Leol Cymru. Mae gorsaf newydd i wasanaethu'r twf a ragwelir mewn gweithwyr sy'n gweithio yn Ystad Ddiwydiannol Trefforest wedi'i gynnig, i'r de o'r orsaf bresennol a fyddai'n cau. Mae gweithredwr rheilffyrdd newydd (Trafnidiaeth Cymru) yn bwrw ymlaen â'r cynnig yma. O dan cwmni rheilffordd newydd, mae Trafnidiaeth Cymru hefyd yn cychwyn ar raglen fawr o welliannau i orsafoedd ar draws ei rwydwaith, gan gynnwys rhai yn RhCT. Mae'r gwelliannau'n cynnwys gwella cyfleusterau a darparu mynediad heb risiau.
ASDd 20	Gwasanaeth Parcio a Theithio/Parcio a Rhannu	Trafnidiaeth		Mae gwaith ehangu'r cyfleuster parcio a theithio yn Ffynnon Taf wedi'i gwblhau. Rhagwelir ehangu pellach gyda

				chynigion Bargen Dinesig Rhanbarth y Brifddinas / Metro ac adeiladu'r depo cerbydau newydd cysylltiedig. Mae CTLl Cymoedd De Ddwyrain Cymru yn cynnwys cynlluniau arfaethedig i gynyddu'r gwasanaeth yng ngorsafoedd Pont-y-clun a Threfforest – mae'n debygol y bydd eu defnyddwyr yn cynyddu i'r nifer uchaf yn ymarferol o fewn y blynyddoedd nesaf. Mae ymchwiliadau safle wedi'u cynnal ym Mhont-y-clun i bennu lleoliad a chost darparu ar gyfer cyfarpar gwasanaeth rheilffyrdd tanddaearol. Yn ogystal â hyn, mae defnydd o orsaf Llanharan yn gymharol uchel, ac mae gwaith dichonoldeb yn mynd rhagddo ynghylch y posibilrwydd o ymestyn y cyfleusterau parcio a theithio. Bydd y cynigion cyfredol ar gyfer cyfnewidfa drafnidiaeth newydd yn y Porth, yn rhan o strategaeth adfywio canol y dref, yn gweld cynnydd yn y capasiti parcio a theithio yn y pen draw.
ASDd 21.1	Connect 2 Trefforest	Llwybrau Seiclo		Wedi'i gwblhau. Mae'n bosibl y caiff llwybrau posibl eraill eu nodi o ganlyniad i'r gofynion yn Neddf Teithio Llesol (Cymru) 2013.
ASDd 21.2	Gwaith Ymestyn Cynllun Connect 2 Pontypridd	Llwybrau Seiclo		Wedi'i gwblhau. Mae cynnig i wella rhannau o'r llwybr i fodloni safonau teithio llesol cyfredol wedi'i gynnwys ar Fap Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018.
ASDd 21.3	Maes-y-coed i'r Porth	Llwybrau Seiclo		Wedi'i gwblhau.

				Mae cynnig i wella rhannau o'r llwybr i fodloni safonau teithio llesol cyfredol wedi'i gynnwys ar Fap Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018.
ASDd 21.4	Glyn-taf i Nantgarw	Llwybrau Seiclo		Wedi'i gwblhau. Mae cynnig i wella rhannau o'r llwybr i fodloni safonau teithio llesol cyfredol wedi'i gynnwys ar Fap Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018. Mae astudiaeth yn cael ei chynnal i archwilio adeiladu llwybr teithio llesol newydd a chysylltiadau y tu hwnt i Nantgarw ac i Ystad Ddiwydiannol Trefforest.
ASDd 21.5	Trallwng i Gilfynydd	Llwybrau Seiclo		Mae'r cynllun wedi'i gynnwys yn CTL Cymoedd De Ddwyrain Cymru. Cynnig i wella rhannau o'r llwybr i fodloni safonau teithio llesol cyfredol wedi'i gynnwys ar Fap Rhwydwaith Integredig Teithio Llesol y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018. Lluniwyd nifer o opsiynau am lwybrau eraill sy'n lleihau'r defnydd o'r briffordd yn Nhrallwng, ac maen nhw'n cael eu hystyried.
ASDd 21.6	Pontypridd i Donyrefail drwy Lantrisant	Llwybrau Seiclo		Mae'r gwaith adeiladu wedi cychwyn ar y rhan sy'n weddill, ger Cross Inn. Bydd yn darparu llwybr teithio llesol parhaus rhwng Pontypridd a Llantrisant.
ASDd 21.7	Gyfeillion i Lanwynno.	Llwybrau Seiclo		Dim cynlluniau arfaethedig eraill ers y CDLl.

				Cynigion i wella rhannau o'r llwybr sydd ar Fap Teithio Llesol Rhwydwaith Integredig y Cyngor, a gymeradwywyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Chwefror 2018.
ASDd 24	Cynlluniau Adfer Tir	Adfer Tir		Mae'r cynlluniau canlynol wedi cael eu cwblhau: Cynllun ôl-ofal adfer tir Coed-elái, Tonyrefail Cynllun adfer tir Tomen Lo Isaf yr Albion, Cilfynydd Cynllun adfer tir Cefn-yr-hendy, Meisgyn
ASDd 26	Tir ym Mharc Carafanau'r Beddau	Tai		Mae gwaith wedi dechrau ar y cynllun arfaethedig.