

PWYLLGOR CRAFFU'R AMGYLCHEDD AC ADFYWIO

Cofnodion cyfarfod o bell a gynhaliwyd ar 14 Tachwedd, 2023.

Mae'r Agenda ar [gael yma](#).

Mae recordiad y cyfarfod ar [gael yma](#).

Yn Bresennol: Y Cynghorydd S. Lloyd-Selby (Cadeirydd); Cynghorydd I.A.N. Perry (Is-Gadeirydd); Cynghorwyr C.E.A. Champion, P. Drake. V.P. Driscoll, A.M. Ernest, M.J. Hooper, C. Iannucci, E. Penn a J. Protheroe.

Hefyd yn bresennol: Cynghorwyr L. Burnett (Arweinydd Gweithredol ac Aelod Cabinet dros Berfformiad ac Adnoddau), G. Bruce, S. Campbell, C.P. Franks, G. John (Aelod Cabinet dros Hamdden, Chwaraeon a Lles), W.A. Hennessy, H.M. Payne, R. Sivagnanam (Aelod Cabinet dros Ymgysylltu â'r Gymuned, Cydraddoldeb a Gwasanaethau Rheoleiddiol) a C. Stallard.

510 CYHOEDDIAD –

Cyn cychwyn busnes y Pwyllgor, darllenodd y Cadeirydd y datganiad a ganlyn: "A gaf i atgoffa pawb sy'n bresennol y bydd y cyfarfod yn cael ei ffrydio'n fyw yn ogystal â'i recordio trwy'r rhyngwyd ac mae'r recordiad hwn wedi'i archifo i'w weld yn y dyfodol."

511 YMDDIHEURIAD AM ABSENOLDEB –

Derbyniwyd hwn gan y Cynghorydd S.T. Wiliam.

512 COFNODION –

ARGYMHELLWYD – CYMERADWYO cofnodion y cyfarfod a gynhaliwyd ar 17 Hydref, 2023 fel cofnod cywir.

513 DATGANIADAU BUDDIANT –

Datganodd y Cynghorydd E. Penn fuddiant personol mewn perthynas ag Eitem 4 ar yr Agenda – Cynllun Datblygu Lleol Newydd Bro Morgannwg 2021-2036 Cytundeb Cyflawni Diwygiedig a Strategaeth Ddrafft a Ffefrir (CYF). Natur y diddordeb oedd bod plant y Cynghorydd Penn yn mynychu'r un clwb nofio â'r siaradwyr cyhoeddus. Arhosodd y Cynghorydd Penn yn y cyfarfod am gyfnod yr eitem.

514 CYNLLUN DATBLYGU LLEOL NEWYDD BRO MORGANNWG 2021-2036
CYTUNDEB CYFLAWNI DIWYGIEDIG A STRATEGAETH DDRAFFT A FFEFRIR
(CYF) –

Cyflwynwyd y cyfeiriad o gyfarfod y Cabinet ar 2 Tachwedd 2023 gan y Pennaeth Datblygu Cynaliadwy.

Roedd yr adroddiad wedi'i baratoi i alluogi ystyried Cytundeb Cyflawni diwygiedig y Cynllun Datblygu Lleol Newydd (CDLIN) i'w gyflwyno i Lywodraeth Cymru yn unol â Rheoliadau Gwlad a Thref (Cynllun Datblygu Lleol) (Cymru) 2005.

Roedd yr adroddiad hefyd yn cynnwys Strategaeth a Ffefrir Ddrafft y CDLIN, a oedd hefyd i'w hystyried gan y Pwyllgor, gydag unrhyw argymhellion ffurfiol i'w cyfeirio'n ôl i'r Cabinet.

Roedd y Cytundeb Cyflawni Diwygiedig yn Atodiad 1 adroddiad y Cabinet gydag atodlen o newidiadau arfaethedig o fersiwn Mai 2022 wedi'i nodi yn Atodiad 2 yr adroddiad. Roedd y Strategaeth a Ffefrir Ddrafft yn Atodiad 3 ac roedd rhestr o ymgysylltu â rhanddeiliaid a oedd wedi llywio'r gwaith o baratoi'r Strategaeth a Ffefrir Ddrafft yn Atodiad 4.

Cyn cyflwyno'r adroddiad, datganodd y Pennaeth Datblygu Cynaliadwy fuddiant personol gan fod ei blant yn mynychu'r un ysgol â'r siaradwr cyhoeddus.

Dywedodd y Cadeirydd y byddai'r Cytundeb Cyflawni Diwygiedig yn cael ei ystyried yn gyntaf, cyn symud ymlaen i'r Strategaeth a Ffefrir Ddrafft. Cyfeiriodd y Cadeirydd hefyd at ddwy ddogfen a anfonwyd at Aelodau'r Pwyllgor i'w hystyried gan y Cynghorydd I. Perry. Roedd y rhain wedi'u hatodi i bapurau'r agenda fel gwybodaeth atodol.

O ran y Cytundeb Cyflawni, dywedodd y Cynghorydd V. Driscoll fod y CDLI diwethaf wedi cymryd tua 6 blynedd i'w gwblhau, ond gofynnwyd i'r Cyngor ddrafftio Cynllun newydd mewn 6 mis. Wrth ymateb, eglurodd y Pennaeth Datblygu Cynaliadwy nad oedd yn rhaid i'r Cyngor lunio cynllun llawn mewn 6 mis gan fod tair blynedd o hyd nes bod angen mabwysiadu cynllun.

Dywedodd y Cynghorydd A.E. Ernest ei bod yn ymddangos bod y rhestr o gyrrff i ymgynghori â nhw'n hen, a bod rhai grwpiau diweddar newydd a allai wneud cyfraniad defnyddiol.

Cyfeiriodd y Cynghorydd C. Franks, nid yn aelod o'r Pwyllgor ond gyda chaniatâd i siarad, at y ffaith bod ymgynghoriad yn digwydd dros gyfnod y Nadolig, a gofynnodd a fyddai modd newid hynny. Ategwyd sylw'r Cynghorydd Franks gan y Cynghorydd I. Perry, a dywedodd yr hoffai weld mwy o amser yn cael ei ganiatáu.

Roedd y Cynghorydd C. Champion hefyd yn cytuno i'r ymgynghoriad gael ei ymestyn i 10 wythnos, a gofynnodd hefyd am ychwanegu dyddiadau dechrau a gorffen yr ymgynghoriad.

Yna symudodd y drafodaeth i'r Strategaeth a Ffefrir, a chroesawodd y Cadeirydd Mrs. Alexandra Jenkins, siaradwr cyhoeddus cofrestredig, a dywedodd y byddai ganddi 3 munud i siarad gerbron y Pwyllgor. Dyma grynodedb o'r pwyntiau allweddol a godwyd gan y siaradwr cyhoeddus:

- Roedd Mrs. Jenkins yn siarad ar ran preswylwyr Argae Lane a'r Westra.
- Roedd pryderon ynghylch y seilwaith ac a allai'r cynigion ymdopi â'r miloedd ychwanegol o geir yn cymudo i'r draffordd neu Gaerdydd pan oedd y llwybr presennol yn pasio tair ysgol.
- Ar hyn o bryd ni allai'r ffyrdd o amgylch Argae Lane a'r Westra ymdopi â'r lefelau presennol o draffig ac ni ellid ehangu'r ffordd oherwydd eiddo preswyl â'u cefnau at y lôn.
- Pa arolygon traffig ac arolygon ansawdd aer oedd wedi cael eu hystyried ac a fyddai'r llwybr mynediad yn unig a'r llwybr troed a cheffyl yn yr ardal yr oedd angen iddynt fod yn unol â Pholisi Teithio Llesol 2013 yn cael eu hystyried.
- Cyfeiriodd y Cynllun at bellter cerdded o 20 munud i Dregatwg. Roedd hynny'n ymddangos yn gamarweiniol yn yr un modd â'r cyfeiriad at gysylltiadau bysus a threnau. Nid oedd mynediad at nwy prif ffrwd ac roedd pryderon ynghylch carthffosiaeth gyda Dŵr Cymru yn amlinellu'r diffyg fflwsh pŵer oherwydd rheoli ansawdd dŵr.
- Roedd yr ardal yn orlifdir hysbys a byddai'n ymdrech sylweddol i wneud y tir yn ddiogel er mwyn adeiladu arno, a byddai hyn yn cynyddu'r risg o lifogydd oherwydd y lefelau trwythiad naturiol.
- Pa ystyriaeth a darpariaethau ychwanegol fyddai'n cael eu rhoi ar waith i sicrhau bod y risgiau llifogydd yn cael eu lliniaru.
- Roedd y Cynllun yn cyfeirio at 1,500 o gartrefi ond o ble roedd y swyddi yn dod i gefnogi hynny ac o ble fyddai'r gwasanaethau o ran iechyd, deintydd ac ati yn dod.
- Bum mlynedd yn ôl roedd arolwg traffig yn yr ardal wedi nodi bod lefelau traffig eisoes ar gapasiti o 120% a pha ystyriaeth a roddwyd i ateb y galw ychwanegol yn enwedig yn ystod traffig oriau brig.
- Pa ystyriaeth a wnaed o ran perchnogion tir yr oedd eu tir yn rhan o'r safle yr oedd ei angen ac a fyddai perygl o gael Gorchmynion Prynu Gorfodol oherwydd y defnydd cymysg o'r tir ar safle'r Barri.
- Pam roedd y Cyngor wedi dewis mynd yn erbyn setliad ffin y CDLI diwethaf?
- Gellid dadlau bod pryder ynghylch uno'r llinell ffin rhwng Y Barri, St Andrews a Dinas Powys a fyddai'n arwain at golli manau gwyrdd. Roedd y safle a labelwyd fel Gogledd-ddwyrain y Barri yn amlwg yn uno St Andrews a Dinas Powys ac felly roedd cwestiwn o ran a oedd yr holl safleoedd allweddol eraill wedi cael eu disbyddu fel yr amlinellwyd yn y CDLI blaenorol. Os na, pam nad oedd y safleoedd hyn yn cael eu datblygu yn gyntaf.
- A oedd cyrff marchogol wedi cael eu hystyried gan fod y rhain yn gyrrff ymgynghori statudol mewn CDLI o ystyried bod y gymuned farchogol yn defnyddio'r tir.

Gofynnodd y Cadeirydd i Aelodau'r Pwyllgor a oedd unrhyw bwyntiau eglurhad.

Gofynnodd y Cynghorydd Hooper i'r siaradwr cyhoeddus gadarnhau pa mor hir yr oedd yn ei gymryd iddynt gerdded i orsaf drenau Tregatwg. Wrth ymateb, dywedodd

Mrs. Jenkins ei bod yn cymryd tua 38 munud o'i thŷ gan gofio eu bod ar ben isaf y safle. Oherwydd y maint, byddai'n cymryd o leiaf 20 munud i gerdded i'r orsaf drenau. Yn ei barn hi, byddai felly'n cymryd 45 i 50 munud i gerdded i'r orsaf.

Yna croesawodd y Pwyllgor yr aelodau nad oeddent yn aelodau o'r Pwyllgor a oedd yn dymuno siarad ar y mater.

Cododd y Cynghorydd Campbell, Aelod Ward lleol y Rhws, y pwyntiau canlynol:

- Roedd angen i'r Strategaeth a Ffefrir ddrafft fod yn seiliedig ar dwf cynaliadwy.
- Roedd Strategaeth Twf Cynaliadwy'r Cyngor yn cynnwys chwe elfen allweddol, a'r cyntaf oedd darparu lefel gynaliadwy o dwf tai a chyflogaeth wedi'i gefnogi gan seilwaith priodol. Dywedodd y Cynghorydd Campbell fod yr un peth yn wir ar gyfer pob safle arfaethedig yn y Strategaeth a Ffefrir ddrafft gyda'r angen am fwy o ffocws ar y seilwaith, ond yn enwedig mewn perthynas â chyfleusterau meddygol ac addysg ychwanegol - y tir i'r gogledd-ddwyrain o'r Barri oedd yr unig safle a oedd yn cynnig adeiladau ysgol ychwanegol. Dim ond un adeilad oedd gan y safle yn y Rhws ar gyfer y ddwy feddygfa a oedd yn gwneud mynediad yn anodd gyda lleoliadau meddygfeydd eraill wedi'u gwasgaru ar draws sawl safle ar draws y Rhws, Sain Tathan, Llanilltud Fawr a'r Barri. Felly, roedd angen trafndiaeth i gyrraedd meddygfeydd ac ni wnaed unrhyw ddarpariaeth ar gyfer ei hehangu.
- Nid oedd llawer o drafnidiaeth gyhoeddus ar gael i'r safleoedd hyn yn yr ardaloedd gwledig anghysbell a rhwng y prif drefi gyda mynediad cyfyngedig i wasanaethau a chyfleusterau yn enwedig ar gyfer grwpiau difreintiedig.
- Yn ogystal, nid oedd unrhyw ymchwil wedi'i chynnal mewn perthynas â'r meddygfeydd presennol a'r angen i wella'r ddarpariaeth ac roedd hyn yn wrthgynhyrchiol i Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021 a oedd yn nodi'r angen i ddod â gwasanaethau i bobl i leihau'r angen i deithio.
- Yr ail elfen allweddol oedd alinio lleoliadau ar gyfer tai, cyflogaeth, gwasanaethau a chyfleusterau newydd eto i leihau'r angen i deithio. Roedd yn wrthgynhyrchiol felly greu anheddiad mor fawr mewn un lle ac a oedd yn golygu nad oedd pobl yn gallu cael mynediad at gyfleusterau yr oedd angen eu hadeiladu.
- Cafodd cynigion ar gyfer Sain Tathan eu pwysoli'n drwm ar Ddatblygiad Cynllunio Model Farm ac ehangu'r Ardal Fenter. Nid oedd manylion hyn a datblygiad arfaethedig Model Farm yn sôn am y ffaith bod y Pwyllgor Cynllunio wedi penderfynu peidio â chymeradwyo'r cais, ac roedd y Cais Cynllunio ar gyfer Bro Tathan wedi bod yn wag yn bennaf ers blynyddoedd. Felly, holodd y Cynghorydd Campbell y cymhelliant i fusnesau weithredu o'r safle.
- Roedd Polisi Trafnidiaeth Leol Bro Morgannwg 2015-2030 yn chwilio am ffyrdd o sicrhau amodau gwell i gerddwyr, beicwyr a defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus i annog teithio llesol, ond roedd y gwelliannau hyn yn cael eu talu'n bennaf gan gyfraniadau Adran 106 ac roedd rhai wedi'u cwblhau i safon braidd yn wael. Yn ogystal, roedd rhywfaint o'r gwaith Teithio Llesol presennol wedi'i ohirio gan 6 i 8 wythnos heb unrhyw gyfathrebu ag Aelodau Ward na phreswylwyr.

- Amlinellodd y Cynghorydd Campbell hefyd fod y Cyngor wedi newid ei Gyfansoddiad y llynedd er mwyn caniatáu gorfodi parcio ar balmentydd, ond roedd llwybrau beicio newydd wedi dod yn lleoedd parcio ychwanegol i geir ac wedi cael eu cyfyngu fel llwybrau cerdded a beicio. Ychydig iawn o orfodi oedd i'w gael hyd yn hyn.
- Dywedodd y Cynghorydd Campbell fod ffocws ar y datblygiad mewn lleoliadau oedd eisoes yn cael eu gwasanaethu'n dda gan orsafoedd rheilffordd presennol neu arfaethedig fel rhan o Fetro De Cymru, ond nid oedd sôn am wasanaethau bysus.
- Nodwyd hefyd nad oedd gan ddau safle datblygu allweddol orsaf drenau ar hyn o bryd, a gofynnodd y Cynghorydd Campbell a fu unrhyw drafodaeth bellach ynghylch yr astudiaeth ddichonoldeb ar gyfer creu cysylltiadau trafnidiaeth gynaliadwy o amgylch Sain Tathan.

Daeth y Cynghorydd Campbell i ben drwy ddweud bod angen mwy o ymchwil i wasanaethau bysus yn enwedig yn ardal y Rhws ac roedd angen i'r Cynllun gyfeirio'n fwy at ddiogelu mannau gwyrdd, a'i barn hi oedd bod angen diwygio'r Strategaeth a Ffeirir cyn iddi gael ei chyhoeddi i'r cyhoedd ymgynghori arni.

Yna croesawodd y Cadeirydd y Cynghorydd Franks, Aelod Ward Lleol Dinas Powys i siarad gerbron y Pwyllgor.

Dywedodd y Cynghorydd Franks ei fod yn gamarweiniol i frandio safle gogledd-ddwyrain y Barri fel rhan o'r Barri gan ei fod yn ystyried ei fod wedi'i alinio â Dinas Powys. Byddai'r safle newydd hwnnw'n treulio'r tir rhwng Y Barri a Dinas Powys a Llandochoau. Dywedodd y Cynghorydd Franks nad oedd ffin naturiol oedd yn atal 1,000 o dai eraill rhag cael eu hadeiladu ac roedd yr un peth yn wir am ogledd Dinas Powys. Cytunodd y Cynghorydd Franks â'r pwyntiau a godwyd gan y siaradwr cyhoeddus yr oedd angen eu hateb i gyd cyn i'r mater symud ymlaen. Gofynnodd y Cynghorydd Franks pa mor agos oedd gorsaf drenau Tregatwg gan fod yr adroddiad yn cyfeirio at 15 munud, ond dywedodd y siaradwr cyhoeddus ei bod yn cymryd mwy na 30 i 35 munud i gerdded o'i heiddo. Cyfeiriodd y Cynghorydd Franks hefyd at ddiffyg cyfleusterau meddygol a'r mater o feddygfeydd ym Mhenarth yn cael eu cau. Ychwanegodd fod safle gogledd-ddwyrain Y Barri yn canolbwyntio ar geir yn y bôn ac nad oedd llawer o sylw i ddatblygiadau Teithio Llesol. Roedd yr A4055 yn hynod brysur a byddai'r safle newydd, gyda'r tai ychwanegol yn cynyddu traffig ar y ffordd honno. Felly, cwestiynodd y Cynghorydd Franks y sylfaen dystiolaeth ar gyfer y safle, a gofynnodd i hynny gael ei gwestiynu.

Gofynnodd y Cadeirydd i'r Pennaeth Datblygu Cynaliadwy ymateb i rai o'r pwyntiau a godwyd.

Mewn perthynas â fframio safle gogledd-ddwyrain y Barri, dywedodd y swyddog ei fod yn ffisegol agosach at y Barri, ac os caiff ei gymeradwyo, byddai'n agosach yn swyddogaethol ac yn ffisegol at y Barri. O ran y pellter i orsaf drenau Tregatwg, roedd y mapiau wedi eu rhoi gan Trafnidiaeth Cymru gydag un map yn nodi ei bod yn daith 15 munud ar feic, gyda rhan ddeheuol y safle o fewn 20 munud ar droed i gerddwyr. Roedd yn bwysig cydnabod bod rhannau o Argae Lane yn agosach, felly byddai'n dibynnu ar ble dechreuodd y daith. Dywedodd y swyddog fod cyfran fawr o'r safle oedd yn agosach at Dregatwg, ac roedd y rhain wedi eu dangos yn y

mapiau a roddwyd gan Trafnidiaeth Cymru. Dywedodd y Pennaeth Datblygu Cynaliadwy fod y siaradwr cyhoeddus wedi cyfeirio at lefel y manylder ond nad oedd modd osgoi hynny ar hyn o bryd yn y broses gan y byddai angen casglu tystiolaeth nawr. Byddai llawer o'r modelu traffig a thrafnidiaeth yn digwydd cyn i'r Cynllun Adneuo gael ei lunio. Roedd yn bwysig cydnabod po fwyaf o dystiolaeth a gasglwyd y mwyaf hyderus y gallai'r Cyngor fod o ran effeithiau'r safleoedd a sut y gellid lliniaru'r effeithiau. Felly, roedd seilwaith a'r materion yn ymwneud â hygyrchedd a phriffyrdd yn bwyntiau a fyddai'n cael sylw wrth i'r Cynllun fynd yn ei flaen. Eglurodd y Pennaeth Datblygu Cynaliadwy hefyd nad oedd ardal ddatblygu safle gogledd-ddwyrain y Barri ar ardal llifogydd er bod rhannau o'r safle ar ardal llifogydd, ond roedd y rhain wedi'u clustnodi fel manau gwyrdd. Roedd hefyd yn bwysig cydnabod y byddai'n rhaid i ddatblygwyr fel rhan o'r broses Cais Cynllunio ddangos sut y byddai effeithiau draenio a dŵr wyneb yn cael eu lliniaru ac a fyddai angen unrhyw gynlluniau arbennig. O ran meddygfeydd, dywedodd y swyddog fod y Cyngor mewn trafodaethau gyda'r Bwrdd Iechyd, ac wrth i'r Strategaeth fynd yn ei blaen byddai angen trafodaeth bellach a byddai angen tystiolaeth gan y Bwrdd Iechyd am y gwasanaethau sydd ar gael. Nid oedd y Cyngor yn bennaf gyfrifol am ofal iechyd ac roedd system ariannu a chyllid oedd yn weddol gymhleth. Ailadroddodd y swyddog fod unrhyw beth mewn perthynas â'r broses gynllunio yn fater o gydbwyso a fyddai'n ystyried gofynion gofal iechyd ac iechyd a bodolaeth cyfleusterau presennol, a'r cydbwysedd fyddai'r angen i fodloni gofynion tai fforddiadwy a lefel y seilwaith, y manau agored a'r addysg.

O ran twf a chyflogaeth yn y dyfodol a safle Sain Tathan, roedd cyfleoedd i dyfu yn rhanbarthol ac roedd y rhain yn cynnwys y maes awyr a'r Ardal Fenter. Roedd y safle hefyd yn Aberddawan, a fyddai'n dod yn ganolbwynt diwydiant gwyrdd uwch-dechnoleg ac felly roedd yn bwysig i'r Cyngor fod yn rhagweithiol ac yn gadarnhaol yn ei strategaeth gan fod angen i'r Cyngor ddangos i Lywodraeth Cymru sut y byddai'n denu twf.

Yna croesawodd y Cadeirydd sylwadau gan Aelodau'r Pwyllgor.

Cyfeiriodd y Cynghorydd Iannucci at safle gogledd-ddwyrain y Barri a sylwadau ynghylch y daith feicio 15 munud neu'r daith gerdded 20 munud. Dywedodd y Cynghorydd Iannucci y byddai'n well pe gellid defnyddio'r un mesuriad boed hynny naill ai'n cerdded neu'n beicio. Gofynnodd y Cynghorydd Iannucci hefyd a oedd unrhyw ganllawiau cenedlaethol ynghylch pellter rhesymol rhwng gorsaf drenau a ble roedd pobl yn byw.

Wrth ymateb, dywedodd y Pennaeth Datblygu Cynaliadwy fod Trafnidiaeth Cymru wedi rhoi map yn dangos beicio a map yn dangos cerdded, ond nid oedd canllawiau gan Lywodraeth Cymru i nodi'r hyn oedd yn bellter derbyniol.

Dywedodd y Cynghorydd Champion fod y Cynllun yn cynnwys y posibilrwydd o 900 o dai newydd a fyddai'n swm sylweddol a fyddai'n gofyn am fwy o anghenion trafniadwy yn enwedig mewn perthynas â gorsaf drenau newydd ar gyfer Sain Tathan.

Cyfeiriodd y Cynghorydd Champion at safle Ymgeisiol y Bont-faen a allai fod yn 405 o dai eraill. Nid oedd sôn am hyn yn y Strategaeth, a gofynnodd a fyddai'r Safle

Ymgeisiol hwnnw'n dal i gael ei ddefnyddio. Wrth ymateb, dywedodd y Pennaeth Datblygu Cynaliadwy na allai gadarnhau a oedd hynny'n wir gan fod angen asesiad pellach ynghylch yr angen am dai.

Dywedodd y Cynghorydd Driscoll ei bod yn bwysig diffinio safle gogledd-ddwyrain y Barri yn glir gan ei fod yn ystyried ei fod yn rhan o Ddinas Powys. Gofynnodd y Cynghorydd Driscoll faint o safleoedd Tir Llwyd oedd wedi eu nodi ar gyfer tai ym Mro Morgannwg. Dywedodd y Cynghorydd Driscoll hefyd y byddai safle gogledd-ddwyrain y Barri yn rhoi straen enfawr ar ardal Westra a St. Andrews ac y byddai'n cynyddu traffig trwy bentref Dinas Powys gyda Dinas Powys yn debygol o gynyddu o ran maint o bentref i dref. Yn ogystal, cyfeiriodd at broblemau llifogydd ac Afon Tregatwg a fyddai'n effeithio'n andwyol ar Rostiroedd Sili ac roedd angen lliniaru hyn. Wrth ymateb, dywedodd y Pennaeth Datblygu Cynaliadwy, mewn perthynas â safle gogledd-ddwyrain y Barri, na fyddai'r materion sy'n effeithio ar Ddinas Powys yn cael eu hanwybyddu, a byddai angen asesu pob agwedd. O ran safleoedd Tir Llwyd, nid oedd cymaint â hynny ym Mro Morgannwg a oedd yn addas i'w datblygu ac roedd y Cyngor yn mynnu bod perchnogion tir yn rhagweithiol a nodi sut y gellid darparu safle. O ran llifogydd, ailadroddodd y swyddog nad oedd y safle datblygu tai wedi'i leoli ar barth llifogydd a byddai'n rhaid i unrhyw ddatblygiad ddangos sut y byddai'n bodloni'r gofynion o ran dŵr wyneb a mwy o garthffosiaeth.

Dywedodd y Cyfarwyddwr Lleoedd, wedi gofyn iddo wneud sylw, ei bod yn bwysig cydnabod mai hon oedd y Strategaeth a Ffefrir ac nid oedd popeth yn y ddogfen wedi'i chwblhau a byddai llawer mwy o asesu ac ymchwil yn cael eu cynnal a'u hangen. Roedd yn bwysig i bob sylw gael ei fwydo i'r broses yn enwedig yn ystod y cyfnod ymgynghori a byddai'r holl sylwadau a godir yn cael eu hystyried. Roedd cynghorwyr yn gallu cyflwyno sylwadau yn uniongyrchol i swyddogion a byddai'r rhain yn cael eu hystyried fel rhan o'r broses ymgynghori. Yn dilyn hynny, byddai adroddiad yn manylu ar sylwadau ac ymatebion y Cyngor yn cael eu rhoi i'r Cabinet a'r Pwyllgor Craffu.

Cyfeiriodd y Cynghorydd Ernest at dudalennau 129 a 130 y Strategaeth a Ffefrir ac yn arbennig y tir i'r gogledd-orllewin o Benarth. Nodwyd bod y tir i'r gogledd o Ddinas Powys ond roedd peth o'r tir hwnnw o fewn yr ardal ar gyfer Cyngor Tref Penarth yn enwedig ar ochr Heol Caerdydd. Dywedodd y Cynghorydd Ernest fod pryder ynglŷn â'r disgrifiad o'r lleoliad ac roedd pryder hefyd gan y byddai'r unig fynediad a'r ffordd yn cysylltu â Heol Caerdydd sy'n brysur a fyddai'n anhramwyadwy erbyn 2036. Nid oedd prosiectau seilwaith mawr wedi'u trefnu i leddfu'r pwysau yn enwedig gan fod ffordd osgoi Dinas Powys wedi'i chanslo a byddai'r cynigion presennol yn cynyddu llif y traffig. Dywedodd y Cynghorydd Ernest fod materion diogelwch ar gyfer cerddwyr a phlant ysgol ac nad oedd y gwelliannau Teithio Llesol wedi gwella'r sefyllfa gyda'r palmant yn rhy gul. Yn ogystal, roedd cynlluniau Teithio Llesol ar gyfer Cogan hefyd yn anniogel. Dywedodd y Cynghorydd Ernest y byddai'r safle i'r gogledd o Ddinas Powys yn creu jyngl drefol fawr â mynediad dim ond drwy fws 93, ac a oedd dim ond bob awr, felly roedd angen gwella'r cysylltiadau trafniadaeth.

Cyfeiriodd y Cynghorydd Protheroe at fater carthffosiaeth ac a oedd Dŵr Cymru wedi ystyried effaith y cannoedd o dai ychwanegol. Gofynnodd y Cynghorydd Protheroe hefyd a fyddai lefel y tai fforddiadwy yn effeithio ar lefel digartrefedd. Wrth ymateb,

dywedodd y Pennaeth Datblygu Cynaliadwy fod y Cyngor yn dibynnu'n helaeth ar Dŵr Cymru y byddai angen iddo gynnal ymarfer model o'r effeithiau o adeiladu nifer fawr o dai. O ran digartrefedd, roedd hi'n anodd dweud sut y byddai hynny'n effeithio ar nifer y tai fforddiadwy, ond byddai'r Cyngor yn gobeithio y byddai rhywfaint o welliant o ganlyniad i gyfleusterau newydd a fyddai'n lleddfu'r pwysau ar y gwasanaethau presennol.

Dywedodd y Cynghorydd Perry ei fod yn cytuno â'r pwynt a godwyd gan y Cynghorydd Penn ac roedd yn bwysig i'r Cyngor edrych ar yr hyn sy'n cael ei adeiladu a ble mae'n cael ei adeiladu. Dywedodd y Cynghorydd Perry fod y Strategaeth yn cyfeirio'n rheolaidd at gynaliadwyedd ond nid oedd sut y byddai'r ôl troed carbon yn cael ei leihau yn glir. Dywedodd fod angen diwygio'r weledigaeth o fewn y Strategaeth a bod angen iddo fod yn fwy uchelgeisiol a bod llawer o'r Strategaeth yn amwys. Dywedodd y Cynghorydd Perry ei bod yn bwysig i'r Cyngor leihau perchnogaeth ceir a lleihau nifer y teithiau mewn ceir preifat drwy newid i Deithio Llesol gyda mwy o drafnidiaeth gyhoeddus. Ychwanegodd y Cynghorydd Perry ei fod yn gobeithio y byddai'r Strategaeth heno yn cynnwys mwy o fanylion am sut i leihau perchnogaeth ceir, ond roedd yn credu bod y Cynllun yn mynd i gynyddu'r defnydd o geir. Roedd y Cynllun yn cyfeirio at Barcio a Theithio, ond eto roedd Parcio a Theithio wedi'i anelu at y rhai oedd yn berchen ar geir. Nid oedd y Cynllun ychwaith yn cyfeirio at wresogi ardal ac nid oedd sôn am ffynhonnell gwres ac roedd hefyd angen i'r Cynllun gyfeirio'n fwy at Deithio Llesol a hefyd hyrwyddo dulliau teithio amgen. Dywedodd y Cynghorydd Perry mai ychydig iawn o gyfleoedd oedd ar gael ar gyfer cartrefi wedi'u hunan-adeiladu gan y gallai preswylwyr arbed llawer o arian o'i gymharu â thŷ tebyg wedi'i adeiladu gan ddatblygwyr mawr. Dywedodd y Cynghorydd Perry ei fod yn teimlo bod llawer o waith i'w wneud o hyd gydag angen am fwy o ystyriaeth ynghylch seilwaith fel meddygfeydd a dywedodd y dylai'r Cyngor ymgysylltu â grwpiau ffocws cyn dechrau ymgynghoriad cyhoeddus llawn. Argymhellodd y Cynghorydd Perry yn ffurfiol i'r Pwyllgor awgrymu i'r Cabinet y dylid ymestyn yr ymgynghoriad 8 wythnos am bythefnos arall er mwyn caniatáu ar gyfer cyfnod gwyliau'r Nadolig.

Cytunwyd ar hyn yn ffurfiol gan y Pwyllgor.

Wedi hynny, yr oedd

ARGYMHELLWYD – Y dylid hysbysu'r Cabinet o farn Pwyllgor Craffu'r Amgylchedd ac Adfywio ar gyfer y cyfnod ymgynghori ffurfiol i'w gynyddu o 8 wythnos i 10 wythnos.

Rheswm dros yr argymhelliad

O ystyried y trafodaethau yn y cyfarfod a'r angen i ystyried cyfnod gwyliau'r Nadolig fel rhan o'r broses ymgynghori.