# Gorchymyn Prynu Gorfodol Awdurdod Datblygu Cymru (Ochr Ddeheuol Basn y Rhath, Caerdydd) 2005

# Datganiad o Resymau

Gwneir y Gorchymyn o dan adran 21A ac Atodlen 4 Deddf Awdurdod Datblygu Cymru 1975 (fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Llywodraeth Cymru 1998) a Deddf Caffael Tir 1981.

Mae'r Datganiad o Resymau hwn yn cynnwys y canlynol:

1. Disgrifiad o'r tir a'i leoliad
2. Disgrifiad o'r defnydd presennol o'r tir
3. Disgrifiad byr o'r defnydd tir sy'n bodoli eisoes
4. Diben y WDA
5. Disgrifiad o'r cynnig
6. Yr angen am brynu gorfodol
7. Y sefyllfa gynllunio
8. Datganiadau polisi Llywodraeth Cynulliad Cymru
9. Ystyriaethau arbennig
10. Barn adrannau o Lywodraeth Cynulliad Cymru
11. Cynigion ar gyfer symud deiliaid
12. Ceisiadau, apeliadau, gorchmynion, ac ati cysylltiedig
13. Dogfennau, mapiau neu gynlluniau ar gyfer yr ymchwiliad cyhoeddus

## 1. Disgrifiad o'r Tir a'i Leoliad

1.1 Mae Tir y Gorchymyn, a ddangosir mewn lliw pinc a lliw glas ar fap y Gorchymyn Prynu Gorfodol (y cyfeirir ato fel "y Map" o hyn ymlaen), yn ymestyn dros safle ag arwynebedd o 27.575 hectar (68.139 erw) ym Masn y Rhath, Bae Caerdydd, tua 2 filltir i'r de-ddwyrain o ganol Dinas Caerdydd.

1.2 Gellir ystyried Tir y Gorchymyn yn dri phrif gategori. Cyfeirir at dir a ddangosir mewn lliw pinc ar y Map i'r de-ddwyrain o Fasn y Rhath fel "y Prif Dir Datblygu" o hyn ymlaen. Mae iddo arwynebedd o 14.022 hectar (34.648 erw). Cyfeirir at dir a ddangosir mewn lliw pinc ar y Map i'r gogledd o Loc Mewnol (neu ddwyreiniol) Basn y Rhath ac i'r de o Gylchfan Porth y Frenhines fel "Tir Gwelliant Porth y Frenhines" o hyn ymlaen. Mae iddo arwynebedd o 3.199 hectar (7.906 erw). Cyfeirir at y tir a ddangosir mewn lliw glas ar y Map fel "Tir yr Hawliau" o hyn ymlaen. Mae iddo arwynebedd o 10.354 hectar (25.586 erw).

1.3 Ceir disgrifiadau llawn o'r parseli o dir yn yr Atodlen i'r Gorchymyn. Yn gryno mae'r Prif Dir Datblygu yn cynnwys tir y mae Basn y Rhath yn ffin iddo i'r gogledd-orllewin (ynghyd â thramwyfeydd ei Loc Mewnol a'i Loc Allanol), i'r

gorllewin ger arglawdd Bae Caerdydd ac i’r de-ddwyrain a’r dwyrain o Ffordd Cargo (heb gynnwys y llinellau rheilffyrdd sy’n cydffinio â’r ffordd).

1.4 Mae’r Prif Dir Datblygu yn wastad ar y cyfan (tua 8.5 i 9 metr uwchben datwm ordnans) heblaw am ddau ddoc sych segur. Doc Sych Môr Hafren yw enw’r naill y mae ei fynedfa ddŵr i Fae Caerdydd a Doc Sych Bute yw enw’r llall y mae ei fynediad dŵr i Fasn y Rhath.

1.5 Mae arwyneb garw i’r rhan fwyaf o’r Prif Dir Datblygu gyda haen o goncrit mewn rhai mannau. Yn yr adran ganolog mae dau adeilad bach a ddefnyddiwyd, tan yn ddiweddar, fel swyddfeydd y safle, gweithdai a phont bwyso mewn cysylltiad â hen fusnes glanfa dywod. Wrth ymyl ochr ddeheuol Loc Allanol Basn y Rhath mae adeilad gwag bach o’r enw Bwthyn Ceidwad y Loc. Ceir dwy is-orsaf drydan hefyd. Mae’r naill yn rhan o gylchedwaith preifat y Porthladd ac mae’r llall wedi’i darparu gan Western Power Distribution (South Wales) plc. Yn ffinio â Doc Sych Bute mae nifer o adeiladau segur o sawl adeiladwaith gwahanol a ddefnyddid gynt fel swyddfeydd a gweithdai. Mae’r Prif Dir Datblygu hefyd yn cynnwys ardal fach o dir yn ardal ddŵr cronedig Bae Caerdydd. Mae’r ardal olaf hon yn cydffinio ag ochr ogledd-orllewinol hen Ddoc Sych Môr Hafren a bwriedir iddo gael ei hadfer i greu safle datblygu pentir nodedig gyda rhodfa ar lannau’r Bae.

1.6 Ac eithrio Doc Sych Môr Hafren, mae pob un o furiau’r dociau eraill a rhan o fur Bae Caerdydd wedi’u rhestru’n statudol yn adeiladau o bensaernïaeth arbennig neu ddiddordeb hanesyddol. Mae Bwthyn Ceidwad y Loc wrth ymyl Loc Allanol Basn y Rhath, sy’n wag ar hyn o bryd, hefyd yn adeilad rhestredig.

1.7 Mae Tir Gwelliant Porth y Frenhines yn cynnwys y rhan honno o Stryd Pierhead i’r de ac i’r dwyrain o swyddfeydd Caspian Point a hefyd i’r gogledd ac i’r dwyrain o Gei’r Anturwyr, ynghyd â’r rhan honno o Ffordd Tyneside sydd i’r gogledd o Loc Mewnol Basn y Rhath a’r rhan honno o Ffordd Doc y Rhath sydd i’r de o Gylchfan Porth y Frenhines. Cynhwysir hefyd ran o faes parcio dros dro i’r dwyrain o Ffordd Tyneside ac ardaloedd wedi’u tirlunio sy’n cydffinio â Stryd Pierhead ynghyd â rhan o’r ardal balmantog a’r ardal a dirluniwyd ym mhen dwyreiniol swyddfeydd Caspian Point.

1.8 Bydd y gwelliant i Gylchfan Porth y Frenhines yn gofyn am newidiadau i’r gylchfan bresennol a’r ffyrdd dynesu / ymadael ynghyd â newidiadau i Ffordd Doc y Rhath (ffordd breifat) a’i hailalinio i’r de o fynedfa ddeheuol Melin Rolio Castle Works.

1.9 Cynigir y dylid codi pont fynediad ar draws Loc Allanol Basn y Rhath, a fydd hefyd yn golygu newidiadau ym mhen deheuol Harbour Drive wrth ymyl y Ganolfan i Ymwelwyr a’r Eglwys Norwyaidd. Caiff dyfrffosydd gwasanaeth hefyd eu creu islaw Loc Allanol Basn y Rhath. Cynigir dyfrffosydd gwasanaeth tebyg islaw Loc Mewnol Basn y Rhath ger Ffordd Tyneside a gwaith ar y ffyrdd preifat, gan gynnwys Pont Droi Loc Mewnol Basn y Rhath, yn yr ardal hon.

1.10 Er mwyn sicrhau hawliau cynhaliaeth tir parhaus a’r gallu i fargodi gyda breichiau craeniau, mae hawliau newydd dros dir sy’n cydffinio â’r Prif Dir Datblygu yn cael eu caffael am bellter o 40 metr (131 troedfedd) o ffin y Prif Dir Datblygu (ac

eithrio yng nghyffiniau Cei'r Anturwyr lle na fydd yr hawliau yn cynnwys y tir y mae eiddo preswyl arno).

1.11 Mae'r rhan fwyaf o'r tir y ceisir hawliau bargodi craeniau a chynhaliaeth drosto dan ddŵr, gan ei fod o fewn Basn y Rhath a Bae Caerdydd. I'r de-ddwyrain o'r Prif Dir Datblygu bydd yr hawliau dros gledrau rheilffyrdd i'r gogledd o Ffordd Cargo a Ffordd Cargo ei hun ynghyd â thir storio agored a warysau yn y Porthladd i'r de-ddwyrain o Ffordd Cargo.

1.12 Er mwyn cydymffurfio â gofynion Asiantaeth yr Amgylchedd, bydd hawliau newydd yn cael eu caffael dros dir sy'n cydffinio â hen Ddoc Sych Môr Hafren o fewn dŵr cronedig Bae Caerdydd i greu cynefin silio a phorthi addas i bysgod.

2 Disgrifiad o'r Defnydd Presennol o'r Tir

2.1 Ni ddefnyddir y Prif Dir Datblygu i'r de o Fasn y Rhath mwyach a, heblaw am is-orsaf drydan wrth ymyl pont droi Loc Mewnol Basn y Rhath, mae pob ardal yn wag. Nid yw cyfarpar newidydd yr is-orsaf arall a leolir yn agos at yr hen Lanfa Dywod a Graean ar Fasn y Rhath yn cael ei defnyddio ond mae'n parhau'n rhan o gylched drydan y Porthladd.

2.2 I'r gogledd o Fasn y Rhath mae Tir Gwelliant Porth y Frenhines yn cynnwys rhan o Stryd Pierhead (priffordd) ynghyd â'r ardaloedd wedi'u tirlunio i'r dwyrain ac i'r de o'r briffordd honno (lle y lleolir yr is-orsaf drydan), rhan o'r ardal balmantog a'r ardal a dirluniwyd ym mhen gogledd-ddwyreiniol swyddfeydd Caspian Point, rhannau o'r ffyrdd preifat a elwir yn Ffordd Tyneside a Ffordd Doc y Rhath, y maes parcio i'r dwyrain o Ffordd Tyneside / Ffordd Doc y Rhath a thir storio agored i'r de o Ffordd Doc y Rhath. Am gyfnod dros dro yn unig y mae'r defnydd o'r maes parcio gan fod cynlluniau i adeiladu maes parcio aml-lawr yn ei le tua 300 metr tua'r gorllewin ger Stryd Dwyrain Bute.

2.3 Mae'r tir i'r gorllewin o'r Prif Dir Datblygu yn rhan o ardal ddŵr amgaeedig Bae Caerdydd. Mae'r Awdurdod Harbwr yn defnyddio'r ardal hon, ac yn caniatáu i eraill ddefnyddio'r ardal, at ddibenion hamdden amrywiol.

2.4 I'r gogledd o'r Prif Dir Datblygu mae ardal ddŵr amgaeedig Basn y Rhath a'r ddau loc mynediad - er bod y rhan fwyaf o'r Loc Allanol wedi'i llenwi â rwbel i fod yn argae rhwng dŵr hallt Basn y Rhath ar lefel uwch a dŵr croyw cronedig y Bae. Mae Associated British Ports ("ABP") yn defnyddio Basn y Rhath a'r Loc Mewnol at ddibenion llongau masnachol ac fel llwybr cyflenwi dŵr sy'n cysylltu sianel borthi'r Dociau (o Afon Taf) i'r system Dociau.

2.5 Mae'r tir i'r gogledd o'r Loc Allanol wedi cael ei ailddatblygu yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Mae'r rhan fwyaf ohono yn rhan o Britannia Park lle y mae Canolfan i Ymwelwyr, adeilad gwerthiannau / swyddfa fach Bay Island Voyages a meysydd parcio wrth ymyl Harbour Drive.

2.6 I'r de ac i'r dwyrain o'r Prif Dir Datblygu mae Ffordd Cargo a rhan ddeheuol Ffordd Tyneside ynghyd ag amrywiol fannau storio llwythi'r porthladd, warysau ac eiddo masnachol arall sy'n gysylltiedig â'r porthladd. Mae eiddo'r Genhadaeth

i Forwyr yn cydffinio â Ffordd Tyneside a chanolfan Corfflu Cadetiaid y Môr Caerdydd. Defnyddir pob un o'r adeiladau hyn ar hyn o bryd. Yn gyfochrog â Ffordd Cargo mae rheilffyrdd a arferai ddarparu cyfleusterau rheilffyrdd i lannau'r dociau ac eiddo sy'n cydffinio â Doc y Frenhines Alexandra ond mae ABP wedi ymrwymo i gael gwared ar y llinellau rheilffyrdd hyn.

3 Disgrifiad Byr o'r Berchenogaeth Bresennol o'r Tir

3.1 O ran y Prif Dir Datblygu, mae Awdurdod Datblygu Cymru (WDA) yn meddu ar fuddiant rhydd-ddaliadol yr eiddo a adwaenir fel yr hen Ddoc Sych Bute ac maent yn meddu ar fuddiant lesddaliadol am 999 o flynyddoedd (gydag opsiwn i gaffael y buddiant rhydd-ddaliadol), mewn tua 98.6% o'r Prif Dir Datblygu. ABP sy'n meddu ar fuddiant rhydd-ddaliad yr ardal honno a ddelir ar brydles gan y WDA.

3.2 Mae APB hefyd yn berchnogion rhydd-ddaliadol ar y ffyrdd preifat o'r enw Ffordd Tyneside a Ffordd Doc y Rhath, y bydd angen caffael rhannau ohonynt er mwyn gwneud y gwelliannau i Gylchfan Porth y Frenhines. Mae'r ffyrdd preifat yn ddarostyngedig i nifer o hawliau tramwy o dan wahanol brydlesau a dogfennau eraill a roddir gan ABP ac maent ar gael i bob un o ddefnyddwyr awdurdodedig cyfleusterau'r Porthladd. Er mwyn pennu'r holl bartïon sydd â buddiant yn yr ardal yr effeithir arni gosodwyd Hysbysiadau mewn lleoliadau amlwg am 14 diwrnod o 16[eg] Tachwedd 2004 yn gwneud cais i berchnogion gysylltu â'r WDA os oeddent o'r farn y gellid effeithio ar eu buddiant. Heblaw am y rhai a restrir yn yr Atodlen, nid oes unrhyw bartïon wedi cysylltu â'r WDA.

3.3 Mae gan ABP gabin rheoli Diogelwch Porthladd a leolir ar ynys draffig ganolog o fewn Tyneside Road i'r gogledd o bont droi'r Loc Fewnol. Adleolir y cabin hwn i safle newydd o fewn perchnogaeth gadw ABP yn Cargo Road yn syth i'r gogledd o'i chyffordd â Compass Road.

3.4 Cyngor Sir Caerdydd (CS Caerdydd), fel yr Awdurdod Harbwr, sy'n meddu ar rydd-ddaliad y tir sydd o dan ddŵr ym mhen gorllewinol y Prif Dir Datblygu y mae'r WDA wedi cynnig adfer rhan ohono. Bydd hawliau cynhaliaeth, hawliau bargodi craeniau a hawliau i wneud gwelliannau amgylcheddol i greu ardaloedd silio a phorthi i bysgod yn effeithio ar y tir o dan ddŵr sy'n cydffinio ag ef sydd hefyd o dan ei berchenogaeth.

3.5 Mae nifer o gwmnïau a sefydliadau yn meddu ar rydd-ddaliadau a thenantiaethau oddi wrth ABP yn Nociau Bute y bydd y bwriad i gaffael hawliau newydd yn effeithio arnynt. Dim ond o ran hawliau dros ffyrdd preifat yn y Porthladd y mae ganddynt fynediad drostynt yr effeithir arnynt. Er y bydd effaith arnynt o bosibl yn ystod y cam adeiladu priffyrdd a gosod gwasanaethau, mae'n debyg mai bychan iawn fydd yr effaith ar eu hawliau. Yn ogystal bydd hawliau bargodi craeniau yn effeithio ar rai ohonynt hefyd mewn perthynas â'u deiliadaeth o eiddo. Yn y grŵp olaf mae Ymddiriedolaeth y Genhadaeth i Forwyr, Corfflu Cadetiaid Môr Caerdydd, Cardiff Stevedoring and Cargo Handling Co Ltd, Global Specialised Services Llp., CS Caerdydd (mewn perthynas â'r Ganolfan i Ymwelwyr) a Bay Island Voyages. Yn ogystal, bydd yn angenrheidiol cynnal gwaith addasu i'r eiddo a feddiannir gan Global Specialised Services Llp i gau'r fynedfa bresennol yn Cargo Road a darparu ffordd fynediad amgen.

3.6 Mae CS Caerdydd yn berchen ar isbridd priffyrdd Cylchfan Porth y Frenhines. Mae isbridd Stryd Pierhead, sy'n briffordd, o dan berchenogaeth ABP. Caiff newidiadau i'r priffyrdd eu gwneud o dan gytundebau priffyrdd gyda'r Awdurdod Priffyrdd. Mae'r cynnig yn golygu newid lefel rhannau o Stryd Pierhead ac felly bwriedir caffael buddiant isbridd ABP yn y rhannau hynny o'r briffordd yr effeithir arnynt. O ganlyniad i gynigion i newid lefelau ffyrdd bwriedir hefyd, ar hyn o bryd, draenio dŵr arwyneb o Stryd Pierhead i system y Dociau drwy ddraen i'r hen Ddoc Sych Masnachol.

3.7 Bydd newidiadau i Gylchfan Porth y Frenhines hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i gaffael buddiant rhydd-ddaliadol a lles-ddaliadol rhan o'r ardal balmantog a thirluniedig ar ben gogledd-ddwyreiniol Caspian Point, Stryd Pierhead, sydd o dan berchenogaeth Cwmnïau o dan adain Norwch Union. CS sy'n berchen ar fuddiant rhydd-ddaliadol y tir a ddelir ar les gan y cwmnïau hyn.

3.8 Ceir manylion y buddiannau a'r hawliau drostynt sydd i'w caffael yn yr Atodlen a atodir i'r Gorchymyn.

4. Diben y WDA

4.1 Sefydlwyd y WDA o dan Ddeddf Awdurdod Datblygu Cymru 1975 (fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Llywodraeth Cymru 1998) ("Deddf 1975") Ei swyddogaeth yw hyrwyddo datblygu economaidd a chymdeithasol Cymru, hyrwyddo effeithlonrwydd busnes a gallu cystadleuol Cymru yn rhyngwladol, darparu, cynnal a diogelu cyflogaeth a gwella'r amgylchedd yng Nghymru.

4.2 Mae gan y WDA bwerau o dan adran 21A ac Atodlen 4 Deddf 1975 a Deddf Caffael Tir 1981 i gaffael tir yn orfodol er mwyn hwyluso ei ddatblygiad yn unol â'i swyddogaethau.

4.3 Mae is-adran 4 adran 21A yn ei gwneud yn ofynnol "Before the Agency acquire land under subsection (1) above for the purpose of their function under section 1(3)(da) above, they shall-

(a) consider whether the land would or would not in their opinion be made available for development if they did not act,

(b) consider the fact that planning permission has or has not been granted in respect of the land or is likely or unlikely to be granted,

(c) (in a case where no planning permission has been granted in respect of the land) consult every relevant local authority, and

(d) consider the needs of those engaged in building, agriculture and forestry and of the community in general".

4.4 Mae pob un o'r gofynion hyn wedi cael eu hystyried ac mae'r WDA yn fodlon bod ei gamau gweithredu yn angenrheidiol i sicrhau bod pob rhan o'r Prif Dir Datblygu ar gael i'w datblygu. (Gweler hefyd Adran 6 isod). Er na roddwyd

caniatâd cynllunio eto mae Pwyllgor Cynllunio CS Caerdydd wedi derbyn argymhelliad ei Swyddogion i roi caniatâd cynllunio amlinellol yn ddarostyngedig i amodau a rhwymedigaethau cynllunio ac nad oes unrhyw awdurdod lleol perthnasol arall i ymgynghori ag ef ar y mater hwnnw. Bydd ailddatblygu'r ardal hon yn dod â manteision i'r gymuned yn gyffredinol ac yn sicrhau cyflogaeth i'r rhai sy'n ymwneud â'r gwaith adeiladu am rai blynyddoedd i ddod.

4.5 Diben y WDA wrth wneud y Gorchymyn yw sicrhau bod y Prif Dir Datblygu yn cael ei ailddatblygu mewn ffordd gynhwysfawr i ddarparu swyddfeydd busnes a masnachol ynghyd â thai a defnydd trefol arall o safon dda. Cynigir y bydd rhan o'r datblygiad wedi'i thargedu tuag at weithgareddau ymchwil a datblygu busnes ac y bydd yn cynnig cyfle i fanteisio'n fasnachol ar waith ymchwil Prifysgol Caerdydd a Sefydliadau Addysg Uwch eraill (yn enwedig y sector Gwyddorau Bywyd). Ystyrir y bydd y math hwn o weithgareddau busnes o'r natur hon, ynghyd â'r datblygiad preswyl a datblygiad tir y cyhoedd o safon dda ar y glannau, yn denu busnesau cenedlaethol a rhyngwladol a'u personél.

4.6 Er mai dim ond rhan o'r datblygiad arfaethedig ydyw cred y WDA fod creu cyfleusterau ar gyfer gweithgareddau ymchwil a datblygu yn elfen bwysig. Mae'r Strategaeth Datblygu Economaidd Genedlaethol 'Cymru'n Ennill' yn anelu at gynyddu gwybodaeth, gwaith ymchwil a datblygu a'r gallu i arloesi ym mhob rhan o economi Cymru ac mae rhaglen Technium y WDA yn un o amcanion 'Cymru'n Ennill'. Mae Cynllun Busnes 2004-2007 y WDA yn nodi sawl sector allweddol y mae'r Awdurdod am ei wella. Un o'r sectorau hyn yw Fferylleg / Biowyddoniaeth. Mae'r cynnig hefyd yn cydweddu â Strategaeth Datblygu Economaidd 2001 - 2006 Cyngor Sir Caerdydd mewn cysylltiad â pholisïau ac amcanion y sector Biowyddoniaeth / Iechyd. Mae Prifysgol Caerdydd hefyd wedi nodi'r sector hwn fel un y gall adeiladu arno gyda'i chryfderau adnabyddus ym maes ymchwil. Mewn trafodaethau â phob un o'r cyrff dan sylw mae Basn y Rhath wedi cael ei nodi yn lleoliad addas at y defnydd hwn.

4.7 Roedd y Prif Dir Datblygu yn rhan o ardal ddynodedig cyn-Gorfforaeth Datblygu Bae Caerdydd ("CDBC"), sef rhan o ardal o Gaerdydd y cydnabuwyd bod angen ei adfywio. Yn ystod cyfnod gweithredol CDBC (1987 i 2000) cadwodd y Prif Dir Datblygu ei ddefnyddiau fel porthladd, er bod ABP, mewn cydweithrediad â CDBC a'r Awdurdod Cynllunio Lleol, wedi paratoi cynlluniau i ailddatblygu tir o amgylch Basn y Rhath. Mae'r cam cyntaf o'r cynllun hwnnw - ochr ogleddol Basn y Rhath - ar fin cael ei gwblhau.

4.8 Dywedodd Prif Ysgrifennydd Cynulliad Cenedlaethol Cymru ar y pryd yn 1999, wrth gyhoeddi'r penderfyniad i gau CDBC, "bydd màs critigol datblygiadau yn sylweddol a bydd cyrff olynol - yn enwedig Cyngor Sir Caerdydd ac Awdurdod Datblygu Cymru - yn gallu adeiladu ar y cynnydd hwnnw". Dywedodd hefyd 'mae'n hanfodol bod momentwm datblygu yn y Bae yn parhau" ac yn y broses dirwyn i ben rhoddodd y cyfrifoldeb strategol dros barhau â'r cynnydd i'r Awdurdodau Lleol mewn partneriaeth â'r WDA a chyrff eraill. Yn fwy diweddar, mae Llywodraeth Cynulliad Cymru, yn ei Drafft Ymgynghori ar Gynllun Gofodol Cymru (2003) yn rhoi cefnogaeth benodol i wella rôl Caerdydd fel prifddinas Ewropeaidd.

4.9 Gan adeiladu ar lwyddiant sefydledig Bae Caerdydd, mae'r WDA yn ceisio creu amgylchedd newydd o safon dda ar gyfer datblygu cynaliadwy ym Mhrifddinas Cymru. Bydd y cynnig yn ychwanegu at rôl Caerdydd fel prifddinas Ewropeaidd ddeinamig ar drothwy'r unfed ganrif ar hugain ac yn rhoi canolbwynt newydd a chyffrous i ragor o fuddsoddi yng Nghymru. Mae'n dangos ymrwymiad yr Awdurdod i sicrhau cymaint o'i nodau economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol, gan bwysleisio manteision datblygiad masnachol-gadarn wedi'i gynllunio'n dda ac sydd wedi'i seilio ar egwyddorion cynaliadwyedd.

4.10 Mae'r WDA wedi cyhoeddi ei Strategaeth Eiddo ar gyfer Cyflogaeth yng Nghymru 2004 - 2008 sy'n nodi ei strategaeth ar gyfer eiddo o'r fath drwy Gymru yn unol â math a swyddogaeth. Nodir y safle ym Masn y Rhath fel un o nifer cymharol fach o "safleoedd defnydd cymysg strategol" yng Nghymru, a'i ddiben yw ehangu apêl a dewis y cynnig eiddo yng Nghymru yn yr ardal farchnad allweddol hon.

4.11 Mae'r WDA wedi ceisio caniatâd cynllunio amlinellol ar gyfer ailddatblygu'r tir (gweler Adran 7 isod).

5. Disgrifiad o'r Cynnig

5.1 Mae'r cynnig wedi'i gyfeirio tuag at adfywio safle tir llwyd mawr mewn lleoliad amlwg, strategol-bwysig ym Mae Caerdydd. Bydd y datblygiad yn trawsnewid safle gwag, segur, diolwg ar y cyfan i greu datblygiad defnydd cymysg bywiog. Bydd hefyd yn parhau â datblygiad Bae Caerdydd - fel y rhagwelwyd mewn polisi cynllunio cenedlaethol a lleol - ac yn helpu i gyflawni nodau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol dymunol. Bydd yn parhau â'r broses adfywio a ddechreuwyd yn y 1980au i drawsnewid dociau Caerdydd ac i ailgysylltu'r ddinas â'i glannau.

5.2 Bydd yr ailddatblygiad yn cynnwys :

(i) datblygiad defnydd cymysg, gan gynnwys eiddo busnes, gwaith ymchwil a datblygu a meithrin busnes, tai preswyl, defnyddiau masnachol (hamdden, manwerthu a gwestai), mannau agored a meysydd parcio;

(ii) cysylltiadau trafnidiaeth gwell â'r datblygiad newydd i gerddwyr, seiclwyr, cerbydau a thrafnidiaeth gyhoeddus a darpariaeth ar gyfer estyn y cysylltiadau hyn i ben dwyreiniol Morglawdd Bae Caerdydd;

(iii) uwchraddio amgylchedd ffisegol a threfol gan gynnwys gwella glannau Bae Caerdydd;

(iv) creu tir newydd, hygyrch i'r cyhoedd, gan gynnwys adfywio ardal bwysig o'r glannau.

5.3 Nod y datblygiad defnydd cymysg pwysig hwn yw adfywio safle tir llwyd i greu 'amgylchedd cyfan' gan wneud y defnydd gorau posibl o leoliad unigryw'r safle ar

y glannau. Hwn yw'r 'cam mawr 'nesaf yn y broses barhaus o drawsnewid Bae Caerdydd.

5.4 Er mwyn cyflawni'r datblygiad, bydd angen ehangu Cylchfan bresennol Porth y Frenhines gyda newidiadau canlyniadol i Stryd Pierhead, Ffordd Tyneside, Ffordd Doc y Rhath a Ffordd Cargo. Cytunwyd mewn egwyddor rhwng ABP a'r WDA ar ail-alinio Ffordd Doc y Rhath er, nid oes cytundeb eto ar y cynlluniau llawn. Er na chafodd ei gynnwys yn y cais cynllunio, dangosir y llwybr a gynigir ar y Map. Caiff Harbour Drive ei estyn dros Loc Allanol Basn y Rhath drwy gyfrwng pont newydd.

5.5 Er mwyn galluogi i'r gwaith priffyrdd hwn gael ei gynnal mae Cytundebau cysylltiedig o dan adran 38 Deddf Priffyrdd 1980 sy'n ymwneud ag adeiladu ffyrdd newydd o dan adran 278 yr un Ddeddf sy'n ymwneud ag addasiadau i ffyrdd presennol yn cael eu paratoi gyda chydweithrediad yr Awdurdod Priffyrdd. Bydd y Cytundebau hyn yn gwneud darpariaeth i Orchmynion ar gyfer y dyfodol gael eu gwneud gan y Cyngor fel sy'n ofynnol i roi gwaith ar waith wrth i'r cyfnodau datblygu fynd rhagddynt. Mae'r gwaith a nodwyd fel a ganlyn :

(a) cylchrediad un ffordd (Cylchred Queensway)
(b) troedffyrdd a ffyrdd beicio a rennir
(c) ffyrdd beicio
(d) lonydd bysys
(e) atal troi i'r dde
(f) atal parcio

6. Yr Angen am Brynu Gorfodol

6.1 Mae Tir y Gorchymyn yn cynnwys safle tir llwyd trefol mawr o dan amlberchenogaeth ac mae'n ddarostyngedig i hawliau a chyfyngiadau hanesyddol. Mae'r tir yn addas ar gyfer y datblygiad a gynigir ac mae ei angen ar gyfer y defnyddiau hynny.

6.2 Fel y sonnir uchod, roedd y Prif Dir Datblygu o fewn ardal ddynodedig CDBC yn flaenorol ac fe'i nodwyd gan y corff hwnnw ar gyfer ailddatblygu. Yn 1988 cyhoeddodd CDBC ei Strategaeth Adfywio a oedd yn cynnwys cynigion dangosol ar gyfer ailddatblygu tiroedd yn ei hardal. Yn dilyn yr egwyddorion hynny, paratôdd Cwmni datblygu eiddo ABP, sef Grosvenor Waterside, gynllun datblygu ar gyfer Basn y Rhath a oedd yn sail i gais cynllunio amlinellol i ddatblygu ochr ogleddol Basn y Rhath a gymeradwywyd gan Gyngor Dinas Caerdydd yn 1990 ac fe'i hymgorfforwyd ym Mrîff Cynllunio CDBC ar gyfer Ardal yr Harbwr Mewnol yn yr un flwyddyn. Yn sgîl cynllunio'r datblygiad fesul cam nodwyd y bydd ochr ddeheuol y Doc yn dilyn datblygiad yr ochr ogleddol.

6.3 Roedd y Ffordd Ddosbarthu Amgylchol a'r Ffordd Gyswllt Ganolog wedi'u huno yng Nghylchfan Porth y Frenhines ym mis Mawrth 1995 a chwblhawyd Stryd Pierhead yn 2000. Y ffyrdd hynny oedd y prif seilwaith priffyrdd a oedd yn ei gwneud yn bosibl i'r gwaith datblygu ar ochr ddeheuol Basn y Rhath fynd rhagddo. Ceisiodd ABP sicrhau perchenogaeth o'r ychydig fuddiannau a oedd yn weddill yn yr ardal i'r de o Fasn y Rhath ond methodd â gwneud hynny ac, yn ddiweddar, penderfynodd y Cwmni ganolbwyntio ar ei weithgareddau craidd yn

ymwneud â busnes y porthladd ac i beidio â pharhau â gwaith datblygu eiddo yng Nghaerdydd nad oedd yn ymwneud â'r porthladd.

6.4 Mae CS Caerdydd, fel yr Awdurdod Harbwr a pherchennog y tir dan ddŵr yn y Bae y mae'n ofynnol iddo greu safle pentir ar gyfer adeilad nodedig, wedi penderfynu mewn egwyddor i werthu'r tir hwn i'r WDA, ond ni chytunwyd ar delerau boddhaol hyd yma.

6.5 Er mwyn cyflawni'r datblygiad cynhwysfawr, mae angen prif gynllun a rhaglen ddatblygu gyffredinol a chreu seilwaith. Mae'r Awdurdod Cynllunio Lleol wedi penderfynu y bydd rhwymedigaethau cynllunio o dan adran 106 Deddf Cynllunio Gwlad a Thref 1990 yn ofynnol i ddarparu ar gyfer materion megis tai fforddiadwy, man agored cyhoeddus, gwelliannau priffyrdd a draenio oddi ar y ffordd, tir y cyhoedd, cymorth ariannol trafnidiaeth gyhoeddus, rheoli traffig, cyfleusterau cymunedol, ac ati. Bydd y datblygiad yn ei gwneud yn ofynnol sicrhau gwelliannau sylweddol i'r briffordd yn cynnwys ehangu Cylchfan Porth y Frenhines a chroesfan gerbydau newydd Loc Allanol Basin y Rhath, ac adfer tir o Fae Caerdydd. Er mwyn cyflawni'r rhain ystyrir ei bod yn angenrheidiol uno perchnogaeth yr ardal gyfan drwy gaffael yr holl fuddiant yn y tir nad ydyw eisoes o dan berchenogaeth y WDA. Yn ogystal, mae'n angenrheidiol symud hawliau tramwy a hawddfreintiau darfodedig.

6.6 Bydd prynu gorfodol yn galluogi i ailddatblygu cynhwysfawr ddigwydd ar ddyddiad cynnar drwy ddarparu sicrwydd ar gyfer rhaglennu a chyflawni a bydd yn galluogi'r WDA i gyflawni ei swyddogaethau statudol. Serch hynny, mae'r WDA wedi ceisio, a bydd yn parhau i geisio, prynu gweddill y buddiant yn y tir drwy gytundeb.

6.7 Mae'r Asiantaeth yn ymwybodol o'r angen i sicrhau cydbwysedd rhwng anghenion yr unigolyn a buddiant y cyhoedd. Oherwydd y WDA bydd buddiannau cyhoeddus sylweddol yn deillio o ailddatblygu cynhwysfawr yr ardal ddiffaith hon o hen dir y Dociau, yn cynnwys lles economaidd yr ardal a darparu cartrefi pellach, a daeth i'r casgliad y byddai'n briodol gwneud y Gorchymyn.

6.8 Mae gofynion Deddf Hawliau Dynol 1998 yn y cyswllt hwn, yn enwedig hawliau perchnogion eiddo, wedi'u hystyried. Credir na fydd y camau gweithredu yn ymyrryd yn anghyfreithlon â hawliau eiddo unigolion gan fod y Gorchymyn wedi'i wneud yn unol â darpariaethau deddfwriaeth genedlaethol; mae ei angen am y rhesymau a roddwyd eisoes; mae cyfle wedi'i roi drwy broses cynllun datblygu'r Awdurdod Cynllunio lleol i wneud cynrychioliadau ar y polisïau cynllunio sy'n ategu'r datblygiad a thrwy'r broses cais cynllunio, i wneud cynrychioliadau ar y cynigion datblygu penodol; bydd cyfle i wneud cynrychioliadau pellach ac ymddangos mewn ymchwiliad cyhoeddus mewn perthynas â'r Gorchymyn ac os caiff y Gorchymyn ei gadarnhau bydd hawl gan y rhai yr effeithir arnynt yn uniongyrchol ganddo i gael iawndal fel y darperir o dan gyfreithiau cenedlaethol.

7. Y Sefyllfa Gynllunio

7.1 Gwnaed cynigion ar gyfer datblygu'r tir i'r de o Fasn y Rhath yn gyntaf yn Strategaeth Adfywio Bae Caerdydd (Llewelyn-Davies Planning, 1988) a

baratowyd ar ran CDBC. Ymhelaethwyd arnynt ym Mriff Cynllunio Ardal Fewnol y Porthladd (Benjamin Thompson and Associates, 1990) ac wedyn fe'u hymgorfforwyd yng Nghynllun Lleol Dinas Caerdydd (1996). Yn y cynllun lleol rhagwelwyd y byddai datblygiadau preswyl ar y safle wedi'u cwblhau erbyn 2001 ond, hyd yma, nid oes unrhyw ddatblygiadau wedi mynd rhagddynt.

7.2 Mae'r datblygiad arfaethedig yn cydymffurfio â pholisïau cynllunio cenedlaethol a lleol, sy'n bodoli eisoes ac sy'n datblygu.

7.3 Mae'r cynllun datblygu statudol ar gyfer yr ardal yn cynnwys Cynllun Fframwaith Newydd De Morgannwg (Ardal Caerdydd) 1991 - 2011, a fabwysiadwyd ym mis Ebrill 1997 a Chynllun Lleol Dinas Caerdydd, a fabwysiadwyd ym mis Ionawr 1996.

7.4 Mae'r Cynllun Fframwaith yn hyrwyddo datblygu cynaliadwy (Polisi EV1) ac yn hyrwyddo adfywio tir segur neu ddiraddiedig, yn enwedig ym Mae Caerdydd, am amrywiaeth o ddefnyddiau tir (Polisi EV2). Ymhlith y polisïau defnydd tir sy'n benodol i Fae Caerdydd mae: Polisi E5, sy'n ffafrio datblygiadau swyddfeydd mawr; Polisi H1, sy'n rhoi blaenoriaeth i safleoedd datblygu tai; Polisi R3, sy'n ffafrio datblygiadau manwerthu newydd ac adfywio; a Pholisi T1, sy'n ffafrio datblygiadau llety newydd i dwristiaid ac ymwelwyr.

7.5 Un o brif amcanion y Cynllun Lleol yw cefnogi'r broses o adfywio Bae Caerdydd ac i fanteisio i'r eithaf ar gyfleoedd i ailddefnyddio tir trefol presennol i fodloni gofynion tir yn y dyfodol. O ran map cynigion y Cynllun Lleol, dangosir y Prif Dir Datblygu yn ardal yr hen CDBC ac mae wedi'i neilltuo ar gyfer tai yn bennaf. (Polisi 21) a chwaraeon, adloniant a hamdden (Polisi 44). Mae'r Cynllun Lleol yn ystyried bod y Prif Dir Datblygu yn rhan o'r ardal datblygu defnydd cymysg yn unol â Brîff Cynllunio Ardal yr Harbwr Mewnol a baratowyd yn flaenorol gan CDBC.

7.6 Y bwriad oedd y byddai Cynllun Datblygu Unedol Caerdydd yn disodli'r Cynllun Fframwaith a'r Cynllun Lleol maes o law. Roedd wedi'i adneuo yn ôl statud yn 2003. Ar fap cynigion y CDU, mae'r Prif Dir Datblygu wedi'i nodi yn rhan o Ardal Busnes y Glannau (Polisi 2.31) ac o'i fewn mae cyfleusterau hamdden masnachol, gwestai, addysg drydyddol a thai yn briodol. Mae Polisi 2.17 y CPU yn benodol i'r Prif Dir Datblygu ac mae'n nodi y caiff y tir ei ailddatblygu ar gyfer datblygiad defnydd cymysg gan gynnwys at ddefnyddiau hamdden, swyddfeydd, gwestai, preswyl, cymunedau a defnyddiau cysylltiedig. ac ar gyfer Ffordd Fynediad y Morglawdd. Mae'n un o gyfres o ardaloedd gweithredu "y dylai triniaeth gynhwysfawr gan ddatblygiadau newydd, ailddatblygu, adsefydlu neu wella gan awdurdodau cyhoeddus neu fentrau preifat ddechrau o fewn 10 mlynedd ar ôl adneuo'r cynllun."

7.7 Mae'r Awdurdod Cynllunio Lleol wedi cyhoeddi'r bwriad i derfynu gwaith ar gynhyrchu'r CDU ac yn lle hynny paratoi Cynllun Datblygu Lleol o dan ddarpariaethau'r Ddeddf Cynllunio a Prynu Gorfodol 2004. Mae'n annhebygol y bydd hyn yn effeithio ar gynigion yr Awdurdod Cynllunio o ran y tir dan sylw.

7.8 Mae'r cynnig yn cydymffurfio ag arweiniad polisi cynllunio cenedlaethol fel y nodir yn Polisi Cynllunio Cymru (Mawrth 2002), Cynllun Gofodol Cymru (2004), y gyfres o Nodiadau Cyngor Technegol, Cylchlythyrau a dogfennau eraill a ryddhawyd gan yr hen Swyddfa Gymreig a Llywodraeth Cynulliad Cymru.

7.9 Cyflwynwyd cais am ganiatâd cynllunio amlinellol ar gyfer datblygiad arfaethedig o'r safle i Gyngor Sir Caerdydd, fel yr Awdurdod Cynllunio Lleol ar gyfer yr ardal, ym mis Ionawr 2003 (rhif cais 03/00099/C). Ategir y cais gan nifer o ddogfennau, gan gynnwys prif gynllun gyda datganiad dyluniad, datganiad amgylcheddol a strategaeth symudiadau. Ni chafwyd unrhyw wrthwynebiadau i'r cais gan unrhyw ymgynghoreion statudol a dim ond ychydig o wrthwynebiadau gan ymgynghoreion anstatudol. Adolygwyd y cais yn ddiweddar gan Gomisiwn Dylunio Cymru, a "gymeradwyodd ymrwymiad y WDA i broses y prif gynllun ar y safle allweddol hwn" ac "a oedd wrth ei fodd gyda'r ffordd y cyflwynwyd y prosiect hwn a'r ystyriaeth ddofn a roddwyd yn amlwg i'r dyluniad." Ystyriwyd y cais gan Bwyllgor Rheoli Datblygu CS Caerdydd ar 13 Hydref 2004, pan argymhellodd y Rheolwr Datblygu (Gwasanaethau Rheoliadol) y dylid rhoi caniatâd cynllunio amlinellol yn ddarostyngedig i amodau a rhwymedigaethau cynllunio. Derbyniodd y Pwyllgor yr argymhelliad hwnnw ac mae cytundeb adran 106 wrthi'n cael ei baratoi. Disgwylir i'r caniatâd cynllunio gael ei roi o fewn yr ychydig fisoedd nesaf.

8 Datganiadau Polisi Llywodraeth Cynulliad Cymru

8.1 Cyfeirir at y datganiadau perthnasol ynglŷn â chanllawiau polisi cynllunio cenedlaethol a'r strategaeth datblygu economaidd mewn man arall yn y datganiad hwn.

8.2 Cyhoeddwyd y bydd Awdurdod Datblygu Cymru yn uno â Llywodraeth Cynulliad Cymru, yn weithredol o 1af Ebrill 2005. Mae'r cyhoeddiadau ynglŷn â hyn yn nodi y bydd 'busnes fel arfer' ac na fydd yr uno yn effeithio ar ddyletswyddau parhaus ar y WDA i gyflawni ei amcanion.

9 Ystyriaethau Arbennig

9.1 Fel y nodwyd uchod, mae rhai strwythurau wedi'u rhestru'n statudol fel rhai sydd o fuddiant pensaernïol neu hanesyddol arbennig. Nid argymhellir dymchwel unrhyw un o'r adeiladau rhestredig a rhoddwyd ystyriaeth briodol iddynt a'u lleoliadau wrth ddylunio'r datblygiad. Ymhlith y trafodaethau mae adnewyddu ar gyfer ailddefnyddio hen Fwthyn Ceidwad y Loc a gwaith seilwaith, yn arbennig darparu rhodfeydd ar lan y dŵr, draenio sy'n effeithio ar waliau'r dociau a'r bont newydd dros y Loc Allanol, a bydd angen cynnal rhywfaint o waith ar rai o'r adeiladau rhestredig hyn. Bydd y gwaith hwn, pan gaiff ei ddiffinio yn ddigonol, yn destun ceisiadau am Ganiatâd Adeilad Rhestredig ar yr adeg briodol.

9.2 Cynhaliwyd trafodaethau â CS Caerdydd a Cadw ynglŷn â natur y datblygiad arfaethedig a'r gwaith tebygol i Adeiladau Rhestredig a fydd yn angenrheidiol. Ystyriwyd arsylwadau ac awgrymiadau Cadw yn y cynigion ac ni ragwelir y caiff

unrhyw faterion perthnasol eu codi pan geisir Caniatâd Adeiladau Rhestredig na ellir eu datrys neu fydd yn atal y datblygu.

9.3 Mae rhan o Dir yr Eiddo o dan berchnogaeth ABP, corff statudol sydd â'r cyfrifoldeb o ddarparu cyfleusterau porthladdoedd yng Nghaerdydd. Mae ABP yn cefnogi'r ailddatblygu arfaethedig ac mae eu rhwymedigaethau, eu hawliau a'u pwerau statudol wedi'u hystyried yn y cynigion datblygu.

9.4 Delir y tir hwnnw ym Mae Caerdydd sy'n eiddo i Gyngor Sir Caerdydd gan y Cyngor fel yr Awdurdod Harbwr. Mae'r Cyngor yn cefnogi'r ailddatblygiad arfaethedig ac mae eu rhwymedigaethau, eu hawliau a'u pwerau statudol wedi cael eu hystyried yn y cynigion datblygu.

9.5 Caiff offer a strwythurau'r Ymgymerwyr Statudol eu diogelu, eu dargyfeirio, eu hestyn neu eu gwella.

9.6 Nid oes unrhyw henebion cofrestredig o fewn Tir y Gorchymyn ac nid yw Tir y Gorchymyn wedi'i leoli o fewn ardal gadwraeth ddynodedig.

9.7 Mae tir a ddisgrifiwyd yng nghyfeirnod plot rhif 33 yn ffurfio rhan o Fae Caerdydd sydd wedi'i gronni. Er ei fod yn cynnwys tir dan ddŵr o dan reolaeth yr Awdurdod Harbwr mae ar gael fel cyfleuster hamdden cyhoeddus, yn ddarostyngedig i dalu ffioedd a thaliadau ar gyfer ei ddefnydd. Felly mae'n Dir Categori Arbennig gan ei fod yn fan agored o fewn diffiniad adran 19 Deddf Caffael Tir 1981. Argymhellir caffael ac adfer yr ardal hon (sy'n ymestyn i 4373 metr sgwâr) ar gyfer ei ddatblygu yn cynnwys rhodfa eang ar lan y dŵr i wella mynediad cyhoeddus i lannau Bae Caerdydd. Bwriedir rhodfa debyg ar gyfer Basn y Rhath. Yn ogystal, bwriedir boddi Doc Sych Môr Hafren nas defnyddir ar hyn o bryd (sy'n ymestyn i tua 5300 metr sgwâr) gan greu cyfleusterau hamdden dŵr. Bydd yr ardal newydd ar gyfer cyfleusterau hamdden sydd ar gael i'r cyhoedd yn mynd y tu hwnt i'r ardal i'w hadfer ond nid argymhellir breinio'r cyfleusterau yn yr Awdurdod Harbwr. Felly, ni fydd y WDA yn ceisio tystysgrif o dan adran 19 y Deddf ac mae o'r farn na fydd y cyhoedd yn dioddef unrhyw niwed sylweddol yn sgîl colli'r ardal hon o dir dan ddŵr o'r Bae

9.8 Ceisir hawliau newydd dros gyfeirnodau plot rhifau 129, 130, 131, 132, 133, 135 a 141 sydd hefyd yn ymwneud â Thir Categori Arbennig sy'n fan agored o fewn y diffiniad statudol. Caiff yr hawliau newydd a geisir eu diffinio yn yr Atodlen. Ni fydd y WDA yn ceisio tystysgrif o dan baragraff 6 Atodlen 3 Deddf Caffael Tir 1981. Ac eithrio cyfeirnod plot rhif 135, lle y bwriedir hefyd adeiladu ffordd newydd fydd yn atal defnydd hamdden yn y dyfodol, ystyrir nad oes gan yr hawliau a geisir dros y tiroedd unrhyw niwed sylweddol i'r defnydd cyhoeddus heblaw am gyfyngiadau achlysurol wrth gynnal y gwaith a chraeniau yn symud.

## 10 Barn Adrannau o Lywodraeth Cynulliad Cymru

10.1 Cynhaliwyd trafodaethau gyda rhai Adrannau o Lywodraeth Cynulliad Cymru o ran y datblygiad arfaethedig. Mae'r Gyfarwyddiaeth Drafnidiaeth yn ymwybodol o'r gwelliannau arfaethedig i Gylchfan Porth y Frenhines ac i'w ehangu ac nid oes ganddi unrhyw wrthwynebiadau. Mae'r Is-adran Polisi Economaidd yn

cefnogi'r cynnig i geisio datblygu Technium Gwyddorau Bywyd gyda chysylltiadau ymchwil â Phrifysgol Caerdydd.

11. Cynigion Adleoli ar gyfer Deiliaid

11.1 Nid oes dim deiliaid sydd angen eu hadleoli o'r Prif Dir Datblygu. Er bod Tir Gwelliant Porth y Frenhines yn effeithio ar faes parcio sy'n bodoli eisoes mae'r caniatâd cynllunio yn dod i ben yn 2006 ac ni chynigir y dylid ei adnewyddu fel rhan o'r datblygiad hwn. Gwneir darpariaeth arall gan eraill mewn mannau eraill yn ardal y Bae. Efallai y bydd y cynnig i ail-alinio Ffordd Doc y Rhath yn ei gwneud yn ofynnol i adleoli man storio agored dros dro Celsa a chaiff trafodaethau eu cynnal gyda'r Cwmni a'i landlord, ABP, i ddod o hyd i safle adleoli addasu os bydd angen.

11.2 Ni chredir bod angen i unrhyw un o'r deiliaid symud o ganlyniad i gaffael hawliau tir newydd.

11.3 Er y bydd gwaith ar y ffyrdd presennol ac ar wella Cylchfan Porth y Frenhines yn effeithio ar fynediad i eiddo dros dro, gellir lleihau unrhyw effaith niweidiol sy'n deillio o'r gwaith hwn drwy amodau cynllunio a thrwy ymgynghori â'r rhai yr effeithir arnynt pan fydd manylion y rhaglen waith yn bendant.

12. Ceisiadau, Apeliadau, Gorchmynion ac ati Cysylltiedig

12.1 Cyflwynwyd cais cynllunio ar gyfer y datblygiad arfaethedig ym mis Ionawr 2003 (gweler paragraff 7.9 uchod). Nid oes unrhyw geisiadau cynllunio neu apeliadau eraill cysylltiedig.

12.2 Bydd cytundebau o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 gyda'r Awdurdod Priffyrdd Lleol yn ofynnol i hwyluso a gwella mynediad i'r safle ac o fewn y safle. Fel y nodwyd ym mharagraff 5.5, mae'r Cytundebau hyn yn cael eu paratoi. Mae cytundeb o dan adran 38 Deddf Priffyrdd 1980 yn cael ei baratoi er mwyn darparu ar gyfer mabwysiadu ffyrdd newydd o fewn y datblygiad. Yn ogystal, mae cytundebau o dan adran 278 Deddf Priffyrdd 1980 yn cael eu paratoi i alluogi cynnal gwaith i'r priffyrdd cyhoeddus presennol yn Stryd Pierhead, Cylchfan Porth y Frenhines a Harbour Drive.

12.3 Caiff y gwaith amrywiol gofynnol ei roi ar waith fel sy'n ofynnol wrth i'r datblygiad fynd rhagddo. Bwriedir y bydd y Cytundebau yn darparu i'r Cyngor wneud Gorchmynion unigol sy'n nodi gwaith penodol a / neu gyfeiriadau ar unwaith cyn bod pob cam yn cael ei roi ar waith.

12.4 Ym mharagraffau 9.7 a 9.8 uchod cyfeirir at waith sy'n effeithio ar Dir Categori Arbennig ac na fydd y WDA yn ceisio tystysgrifau o dan Ddeddf Caffael Tir 1981. Felly bydd yn angenrheidiol i'r Gorchymyn hwn fod yn destun gweithdrefn Rheol Sefydlog 27 y Cynulliad Cenedlaethol.

## 13 Dogfennau, Mapiau neu Gynlluniau ar gyfer yr Ymchwiliad Cyhoeddus

13.1 Caiff rhestr o ddogfennau, ac ati eu darparu maes o law a chaiff trefniadau eu gwneud i sicrhau eu bod ar gael i'r cyhoedd eu harchwilio.