



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Tir sydd ar gael ar gyfer tai yng Nghymru

Crynodeb ar gyfer 2017

Ionawr 2018

TIR SYDD AR GAEL AR GYFER TAI YNG NGHYMRU – CRYNODEB AR GYFER 2017

Er mwyn sicrhau bod digon o dir ar gael i ddatblygu tai i fodloni anghenion tai cymunedau lleol yng Nghymru, mae polisi cynllunio Llywodraeth Cymru yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau cynllunio lleol nodi safleoedd penodol, y gellid eu darparu ar gyfer y cyfnod nesaf o bum mlynedd, a monitro'r sefyllfa hon bob blwyddyn drwy baratoi Cyd-astudiaeth Argaeledd Tir ar gyfer Tai (gweler *Polisi Cynllunio Cymru*, paragraff 9.2.3). Mae gan yr holl astudiaethau yr un dyddiad sylfaen, sef 1 Ebrill.

Mae'r Gyd-astudiaeth Argaeledd Tir ar gyfer Tai (JHLAS) yn cyfrannu at bolisiâu Cynlluniau Datblygu Lleol (y Cynlluniau) a dyrannu tir. Mae'n darparu gwybodaeth bwysig ar gyfer monitro effeithiolrwydd y Cynlluniau, a gall fod yn rheswm dros adolygu cynllun unigol. Hefyd, mae diffyg cyflenwad pum mlynedd o dir ar gyfer tai yn un o'r ffactorau perthnasol y dylai awdurdodau cynllunio lleol ei ystyried wrth benderfynu ar geisiadau am ddatblygiadau preswyl, ac Arolygwyr Cynllunio ei ystyried wrth benderfynu ar apeliadau.

Mae'r broses a'r fethodoleg ar gyfer cynnal JHLAS wedi'u nodi yn Nodyn Cyngor Technegol 1 (TAN 1). Mae'r broses o asesu'r tir sydd ar gael ar gyfer tai yn seiliedig ar y gofynion tai a nodwyd gan yr awdurdodau cynllunio lleol yn eu cynlluniau datblygu a fabwysiadwyd. Felly, dim ond yr awdurdodau cynllunio lleol sydd wedi mabwysiadu cynllun datblygu lleol (neu Gynllun Datblygu Unedol sydd ar waith o hyd ar ddyddiad sylfaen yr Astudiaeth) sy'n gallu cynnal JHLAS a dangos a oes ganddynt gyflenwad pum mlynedd o dir sydd ar gael ar gyfer tai.

Mae'r crynodeb hwn yn dangos canlyniadau cyffredinol astudiaethau 2017 yr awdurdodau cynllunio lleol. Hefyd, mae'n dangos gwybodaeth am y sefyllfa o ran tir sydd ar gael ar gyfer tai ym mhob awdurdod ar gyfer y cyfnod o bum mlynedd rhwng 2013 a 2017.

Crynodeb

- Ar 1 Ebrill 2017, mae Astudiaethau 2017 yn dangos nad oedd 19 o'r 25 o awdurdodau cynllunio lleol yn gallu dangos cyflenwad pum mlynedd o dir ar gyfer tai.
- Dyma'r un sefyllfa ag 1 Ebrill 2016 pan nad oedd 19 o awdurdodau cynllunio lleol yn gallu dangos cyflenwad pum mlynedd o dir ar gyfer tai. Roedd 16 o'r awdurdodau hyn heb gyflenwad pum mlynedd o hyd yn 2017 □
- Mae 14 o awdurdodau cynllunio lleol wedi bod â chyflenwad llai na phum mlynedd o dir ar gyfer tai am dair blynedd neu fwy yn olynol.

- Nid oedd saith awdurdod cynllunio lleol yn gallu cynnal JHLAS gan nad oedd ganddynt gynllun datblygu lleol a fabwysiadwyd na chynllun datblygu unedol a oedd ar waith o hyd ar 1 Ebrill 2017. Serch hynny, mabwysiadodd tri o'r awdurdodau hyn (Ynys Môn, Gwynedd a Bro Morgannwg) eu cynlluniau datblygu lleol yn 2017 ac felly mae'u ffigurau hwy yn seiliedig ar y cynlluniau hyn. Ystyrir bod gan y 4 awdurdod arall gyflenwad o '0' ar gyfer tai (Sir y Fflint, Wrecsam, Powys ac Abertawe).

Mae'r ffigurau ar gyfer 2017, a nodir yn yr Astudiaethau, yn dangos bod cyflenwad tir ar gyfer tai yn parhau i fod yn broblem ar gyfer llawer o awdurdodau cynllunio lleol, gan gynnwys y rhai sydd wedi mabwysiadu cynlluniau datblygu lleol yn ddiweddar. Yn ôl ymchwil a gynhaliwyd yn 2016/17¹, hyfywedd yw un o'r prif resymau pam nad yw tir yn cael ei ddatblygu. Mae hynny'n cynnwys materion fel y gofyn am dai fforddiadwy, safleoedd mewn ardaloedd lle mae'r farchnad yn isel ei gwerth, safleoedd o ansawdd gwael, neu ofynion seilwaith penodol. Rheswm arall am oedi yw dyrannu safleoedd ar gyfer tai na fydd modd eu darparu neu sy'n debygol o fod ar gael yn ystod camau olaf cyfnod y cynllun datblygu lleol yn unig. Nododd yr ymchwil hefyd fod tiffeddianwyr a datblygwyr yn ymddangos fel eu bod yn herio safleoedd drwy'r broses JHLAS drwy ddadlau nad ydynt yn hyfyw yn economaidd ac yn ymarferol oherwydd nifer o ffactorau megis polisiau tai fforddiadwy, deddfwriaeth a rheoliadau. Mae'r sefyllfa hon wedi arwain at neilltuo llai o safleoedd mewn cynlluniau datblygu lleol na'r disgwyl ac, yn amlwg, mae'n cael effaith negyddol ar y cyflenwad o dir sydd ar gael ar gyfer tai yng Nghymru. Mae'r ymchwil yn pwysleisio bod angen asesu safleoedd yn fwy trylwyr ymlaen llaw drwy gydweithio'n fwy agos â thirfeddianwyr a datblygwyr. Ar hyn o bryd mae argymhellion perthnasol yr ymchwil yn cael eu hystyried fel rhan o adolygiadau presennol *Polisi Cynllunio Cymru a Llawlyfr ar Gynlluniau Datblygu Lleol*.

Mae ffigurau cyflenwad tir ar gyfer tai, wedi'u casglu o'r astudiaethau unigol a gyhoeddwyd ar gyfer pob awdurdod, wedi'u nodi yn y tabl isod.

Cyswllt: Y Gangen Polisi Cynllunio, Y Gyfarwyddiaeth Gynllunio
E-bost: planning.directorate@llyw.cymru

¹ *Astudiaeth hyfywedd hydredol o'r broses gynllunio*, Chwefror 2017, a gynhaliwyd ar ran Llywodraeth Cymru gan Arcadis (UK) Ltd (<http://gov.wales/topics/planning/planningresearch/publishedresearch/longitudinal-viability-study-of-the-planning-process/?skip=1&lang=cy>)

Cyflenwad Tir ar gyfer Tai 2013 - 2017

Awdurdod Cynllunio Lleol	Cyflenwad Tir ar gyfer Tai ² (blynyddoedd)				
	2013	2014	2015	2016	2017

Ynys Môn	5.4	4.6	0	0	5.4 ³
Gwynedd	4.5	3.6	3.3	2.9	
Conwy	4.1	4.8	4.0	3.7	3.1
Sir Ddinbych	3.5	1.8	2.1	2.0	1.8
Sir y Fflint	4.1	3.7	-. ⁴	0	0
Wrecsam	3.4	3.1	0	0	0
Powys	3.4	1.5	1.9	2.2	0
Ceredigion	6.5	3.7	3.3	3.4	2.6
Sir Benfro	4.9	5.3	5.0	5.1	5.1
Sir Gaerfyrddin	5.3	4.9	3.7	4.1	4.2
Abertawe	3.3	2.7	3.0	3.2	0
Castell-nedd Port Talbot	2.6	2.5	5.5 ⁵	5.0	5.3
Pen-y-bont ar Ogwr	5.7	6.0	5.4	5.1	4.0

² Mae ffigurau *italig* yn dangos bod cyflenwad y tir sydd ar gael ar gyfer tai wedi'i gyfrifo drwy ddefnyddio methodoleg cyfraddau adeiladu'r gorffennol. O dan fersiwn ddiwygiedig TAN 1 (Ionawr 2015), nid oes modd defnyddio'r fethodoleg hon ar gyfer astudiaethau o 2015 ymlaen oherwydd ei bod yn seiliedig ar berfformiad y diwydiant adeiladu tai yn y gorffennol yn hytrach nag ar y ddarpariaeth tai a nodir mewn cynllun a fabwysiadwyd.

³ Ffigur sy'n seiliedig ar Gynllun Datblygu Lleol ar y Cyd Ynys Môn a Gwyned, a fabwysiadwyd ar 31 Gorffennaf 2017.

⁴ Methodd Sir y Fflint â chwblhau Astudiaeth 2015 cyn dyddiad sylfaenol astudiaethau 2016.

⁵ Mae ffigur Castell-nedd Port Talbot ar gyfer cyflenwad y tir sydd ar gael ar gyfer tai yn 2015 yn seiliedig ar gynllun datblygu lleol yr awdurdod (a fabwysiadwyd ar 27 Ionawr 2016) gan fod hwn yn disodli ei JHLAS ar gyfer 2015.

Awdurdod Cynllunio Lleol	Cyflenwad Tir ar gyfer Tai (blynnyddoedd)				
	2013	2014	2015	2016	2017

Bro Morgannwg	4.4	7.3	0	0	6.1 ⁶
Caerdydd	3.2	3.6	5.2 ⁷	3.8	3.6
Rhondda Cynon Taf	3.7	2.8	2.4	1.5	1.3
Merthyr Tudful	2.9	2.5	2.8	1.6	1.6
Caerffili	2.9	2.5	1.9	1.5	2.1
Blaenau Gwent	3.3	2.6	2.0	1.3	1.3
Torfaen	6.6	4.7	4.8	3.6	3.6
Sir Fynwy	3.6	5.2	5.0	4.1	4.0
Casnewydd	7.4	9.2	6.3	5.9	6.1
Parc Cenedlaethol Eryri	9.5	8.3	7.0	5.4	3.6
Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog	1.3	5.5	5.8	5.0	4.8
Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro	3.0	2.7	1.8	2.0	1.2

⁶Ffigur sy'n seiliedig ar Gynllun Datblygu Lleol Bro Morgannwg, a fabwysiadwyd ar 28 Mehefin 2017.

⁷ Mae ffigur Caerdydd ar gyfer cyflenwad y tir sydd ar gael ar gyfer tai yn 2015 yn seiliedig ar ei gynllun datblygu lleol (a fabwysiadwyd ar 28 Ionawr 2016).