Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Tir sydd ar gael ar gyfer Tai yng Nghymru

Crynodeb ar gyfer 2016

Gorffennaf 2017

.

OGL © Hawlfraint y Goron 2017 WG32842
ISBN Digidol 978-1-78859-286-4

TIR SYDD AR GAEL AR GYFER TAI YNG NGHYMRU – CRYNODEB AR GYFER 2016

Er mwyn sicrhau bod digon o dir ar gael i ddatblygu tai, mae polisi cynllunio Llywodraeth Cymru yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau cynllunio lleol yng Nghymru nodi safleoedd penodol, ymarferol ar gyfer y cyfnod pum mlynedd nesaf, gan nodi bod angen adolygu'r sefyllfa bob blwyddyn trwy baratoi Cyd-astudiaeth Argaeledd Tir ar gyfer Tai (gweler *Polisi Cynllunio Cymru*, paragraff 9.2.3). Dyddiad cyffredin yr Astudiaethau yw 1 Ebrill.

Mae'r broses a'r fethodoleg ar gyfer cynnal Cyd-astudiaeth Argaeledd Tir (JHLAS) wedi'u nodi yn Nodyn Cyngor Technegol 1 (TAN 1). Mae'r broses o asesu argaeledd tir ar gyfer tai yn seiliedig ar y gofynion tai a nodwyd yn y cynlluniau datblygu a fabwysiadwyd. Felly, dim ond awdurdodau cynllunio lleol sydd wedi mabwysiadu Cynllun Datblygu Lleol (neu Gynllun Datblygu Unedol sydd ar waith o hyd erbyn dyddiad sylfaenol yr Astudiaeth) sy'n gallu cynnal JHLAS.

Mae'r crynodeb hwn yn cyflwyno gwybodaeth am ganlyniadau cyffredinol Cyd-astudiaethau Argaeledd Tir 2016 awdurdodau cynllunio lleol. Hefyd, mae gwybodaeth am y sefyllfa o ran tir sydd ar gael ar gyfer tai ym mhob awdurdod dros gyfnod pum mlynedd rhwng 2012 a 2016 wedi'i darparu.

Crynodeb

- Ar 1 Ebrill 2016, mae Astudiaethau 2016 yn dangos nad oedd 19 o'r 25 o awdurdodau cynllunio lleol yn gallu dangos cyflenwad pum mlynedd o dir ar gyfer tai.
- O ran cymhariaeth, ni allai 17 o awdurdodau cynllunio ddangos cyflenwad pum mlynedd o dir ar gyfer tai yn 2015, ac roedd y sefyllfa hon yn para yn 2016.
- Mae 16 o awdurdodau cynllunio lleol wedi bod â chyflenwad llai na phum mlynedd o dir ar gyfer tai am dair blynedd yn olynol neu ragor.
- Ni allai pedwar awdurdod cynllunio gwblhau Cyd-astudiaethau Argaeledd Tir ar gyfer Tai gan nad oedd ganddynt Gynllun Datblygu Lleol neu Gynllun Datblygu Unedol a oedd ar waith o hyd ar 1 Ebrill 2016. O ganlyniad, nodir bod gan yr awdurdodau hyn gyflenwad tir ar gyfer tai '0' o flynyddoedd.

Mae'r ffigurau ar gyfer 2016 yn dangos bod cyflenwad tir ar gyfer tai fel y'i nodir mewn Cyd-astudiaethau Argaeledd Tir wedi lleihau mewn llawer o Awdurdodau Cynllunio Lleol, gan gynnwys rhai sydd wedi mabwysiadu Cynlluniau Datblygu Lleol yn ddiweddar. Yn ôl gwaith ymchwil a gomisiynodd Llywodraeth Cymru (*Astudiaeth hyfywedd hydredol o'r broses gynllunio* gan Arcadis (UK) Ltd), un o'r prif resymau yw'r ffaith fod safleoedd ar gyfer tai yn

cael eu neilltuo na ellir eu darparu yn ymarferol neu sy’n debygol o fod ar gael yn ystod cyfnodau diweddarach o’r Cynllun Datblygu Lleol. Nodwyd hyfywedd fel un o’r prif resymau am oedi mewn darpariaeth, gan gynnwys materion fel gofynion tai fforddiadwy, safleoedd wedi’u lleoli mewn ardaloedd marchnad gwerth isel, safleoedd o ansawdd gwael neu ofynion seilwaith penodol. Mae’r gwaith ymchwil yn gwneud nifer o argymhellion ar gyfer mynd i’r afael â’r materion hyn, sy’n cael eu hystyried ar hyn o bryd.

Mae’r ffigurau yn ymwneud â’r cyflenwad tir ar gyfer tai, wedi’u coladu o’r Astudiaethau unigol a gyhoeddwyd ar gyfer pob awdurdod, wedi’u nodi yn y tabl isod.

Cysylltu: Y Gangen Polisi Cynllunio, Y Gyfarwyddiaeth Gynllunio
E-bost: planning.directorate@wales.gsi.gov.uk

Awdurdod Cynllunio Lleol	Cyflenwad Tir ar gyfer Tai[1] (blynyddoedd)				
	2012	2013	2014	2015	2016
Ynys Môn	*5.8*	*5.4*	*4.6*	0	0
Gwynedd	4.8	4.5	3.6	3.3	2.9
Conwy	*4.0*	*4.1*	4.8	4.0	3.7
Sir Ddinbych	*3.5*	*3.5*	1.8	2.1	2.0
Sir y Fflint	4.5	4.1	3.7	-[2]	0
Wrecsam	*3.5*	*3.4*	*3.1*	0	0
Powys	4.1	3.4	1.5	1.9	2.2
Ceredigion	*5.3*	*6.5*	3.7	3.3	3.4
Sir Benfro	4.3	4.9	5.3	5.0	5.1

[1] Mae ffigurau mewn *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 diwygiedig 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 sydd wedi’i fabwysiadu.
[2] Methodd Sir y Fflint â chwblhau Astudiaeth 2015 cyn dyddiad sylfaenol astudiaethau 2016.

Awdurdod Cynllunio Lleol	Cyflenwad Tir ar gyfer Tai (blynyddoedd)				
	2012	2013	2014	2015	2016
Sir Gaerfyrddin	4.1	5.3	4.9	3.7	4.1
Abertawe	5.1	3.3	2.7	3.0	3.2
Castell-nedd Port Talbot	*6.0*	2.6	2.5	5.5[3]	5.0
Pen-y-bont ar Ogwr	5.1	5.7	6.0	5.4	5.1
Bro Morgannwg	*3.3*	*4.4*	*7.3*	0	0
Caerdydd	*2.9*	*3.2*	*3.6*	5.2[4]	3.8
Rhondda Cynon Taf	4.5	3.7	2.8	2.4	1.5
Merthyr Tudful	3.6	2.9	2.5	2.8	1.6
Caerffili	3.5	2.9	2.5	1.9	1.5
Blaenau Gwent	*7.6*	3.3	2.6	2.0	1.3
Torfaen	6.3	*6.6*	4.7	4.8	3.6
Sir Fynwy	*4.4*	*3.6*	5.2	5.0	4.1
Casnewydd	*7.0*	*7.4*	*9.2*	6.3	5.9
Parc Cenedlaethol Eryri	9.3	9.5	8.3	7.0	5.4

[3] 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 yn 2015.
[4] 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).

Awdurdod Cynllunio Lleol	Cyflenwad Tir ar gyfer Tai (blynyddoedd)				
	2012	2013	2014	2015	2016
Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog	1.9	1.3	5.5	5.8	5.0
Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro	3.5	3.0	2.7	1.8	2.0