



Cyngor Caerdydd - Mai 2026

Arholiad CDLI Newydd Caerdydd

Sesiwn Gwrandawriad 3 Tai
Fforddiadwy

Datganiad Cyngor HS3.01
mewn Ymateb i Gwestiynau'r
Arolygwyr yn ID08c



www.cdllcaerdydd.co.uk



02920 872087



CDL@caerdydd.gov.uk

Mae'r ddogfen hon ar gael yn Saesneg/
This document is available in English



Tai Fforddiadwy

Materion - A ellir cyfiawnhau targed tai fforddiadwy'r Cynllun o ystyried y lefel o angen a nodwyd, ac a yw'r trothwyon a'r targedau canrannol arfaethedig wedi eu cefnogi gan dystiolaeth gadarn.

2. Targed Tai Fforddiadwy

2.1 A yw'r targed o 5,500 i 6,000 o unedau yn ddigonol i ddiwallu'r angen am dai fforddiadwy?

2.2 Mae'r AFDL yn nodi bod angen 960 y flwyddyn (net) ar gyfer cyfnod y cynllun. Mae hyn yn cyfateb i 14,400 ond dim ond 5,500 i 6,000 yw'r targed.

Pam y cynigir cyflawni ychydig dros 1/3 o'r angen a nodwyd?

Ymateb:

Derbynnir yn gyffredinol na fydd y targed tai fforddiadwy yn diwallu'r holl angen tai ar gyfer Caerdydd yn llawn dros gyfnod y cynllun. Mae'r cyfraddau adeiladu cyfredol a rhai'r gorffennol wedi dangos yn gyson fod Caerdydd yn cyflawni rhwng 20 a 30% o'r holl gartrefi fel cartrefi fforddiadwy, gyda chyfraddau adeiladu ar gyfer pob math a deiliadaeth o gartrefi yn cynyddu yn ystod y blynyddoedd diwethaf.

Roedd y targed o 5,500-6,000 yn deillio o'r banc tir presennol sydd ar gael a'r dyraniadau, a gyfrifwyd ar oddeutu 6,000 o unedau. Yn ogystal â hyn, mae gan y sector tai fforddiadwy yng Nghaerdydd biblinell o safleoedd i ddod ger bron, gan arwain at tua 1,500 o unedau ychwanegol, yn y 5 mlynedd nesaf yn fras. Rydym yn disgwyl i'r nifer hwn gynyddu wrth i gyfleoedd ddod ar gael, yn enwedig ar safleoedd tir llwyd.

Byddem hefyd yn disgwyl i 500 o leiaf o unedau pellach ddod ger bron trwy bryniannau anheddau presennol LCC/ALI yn seiliedig ar ffigurau cyfartalog dros y 2 flynedd ariannol ddiwethaf. Mae hyn yn arwain at gyfanswm o tua 8,000 o unedau.

Mae pob Ardal Farchnad Dai (AMD) wedi eu diffinio'n ddaearyddol, wedi eu seilio ar yr ardaloedd gweithredol lle mae pobl yn byw ar hyn o bryd a lle byddent yn barod i symud eu cartref heb newid swyddi. O ran y ffigurau yn yr AFDL, nodir bod yr AFDL yn ddogfen strategol lefel uchel, a'i phwrpas yw rhoi amcangyfrifon bras ar lefel Ardal y Farchnad Dai (AMD), o'r hyn y gallai'r angen tai lleol fod yn y dyfodol, yn hytrach nag unrhyw amcangyfrif manwl gywir.

Nodir hefyd, er bod yr AFDL yn ddarn craidd o dystiolaeth waelodlin sy'n llywio graddfa, math a lleoliad twf o fewn y ffin ddaearyddol, ac yn awgrymu graddfa'r angen am dai, mae'n annhebygol o gyfateb yn union i ofyniad tai neu adlewyrchu'r targed tai fforddiadwy mewn unrhyw gynllun datblygu.

Yn bwysig, mae tudalen 6 yr **Undertaking Local Housing Market Assessments (LHMAs) Guidance (2022)** yn nodi "...Mae'r amcangyfrif anghenion tai ychwanegol yn nodi graddfa'r angen am dai o fewn y ffin ddaearyddol. Er y bydd yr amcangyfrif

hwn yn llywio'r cynllun datblygu, mae'n annhebygol o gyfateb yn uniongyrchol i ofyniad tai neu'r targed tai fforddiadwy mewn cynllun datblygu".

Yn ogystal, mae Para 3.11 yn nodi "mae'r cyfrifiadau o fewn y Teclyn AFDL yn cael eu gyrru gan fformiwla gan ddefnyddio'r mewnbynnau data a rhagdybiaethau i ffurfio'r asesiad gorau o'r angen a'r galw am dai ychwanegol. Mae'n bwysig nodi bod y rhain yn amcangyfrifon ac nid yn darged".

Wrth osod targedau mae'n bwysig ystyried ffactorau eraill, megis argaeledd a chapasiti tir, yn ogystal â chostau a hyfywedd ac amseriad. O ystyried lefel yr angen am dai yng Nghaerdydd, mae angen canolbwyntio ar gyflawniad uchelgeisiol ond realistig yn hytrach nag ar unrhyw darged mympwyol. Yn hyn o beth, mae'r CDLIN Adneuo yn cydnabod pwysigrwydd Tai Fforddiadwy ac yn ceisio hyrwyddo a chael y cyflawniad mwyaf trwy wahanol ddulliau polisi.

3. Hyfywedd

3.1. A yw'r trothwyon o 5 annedd a 0.1ha a'r targedau o 20% a 30% yn ystyried gofynion y cynllun, fel manau agored, ardaloedd chwarae, rhandiroedd, gofod tyfu bwyd, SDCau, amnewid coed 3:1, effeithlonrwydd ynni, sicrhau dylunio cynaliadwy o ansawdd da?

3.2 A yw'r trothwyon o 5 annedd a 0.1ha a'r targedau o 20% a 30% yn ystyried yr heriau o ddatblygu safleoedd tir llwyd a allai fod wedi'u halogi a gofynion cynllunio fel trafndiaeth gyhoeddus, seilwaith ac addysg yn ychwanegol at y rhai uchod?

Ymateb:

Cafodd Avison Young eu caffael gan Gyngor Caerdydd yn 2024 i asesu hyfywedd economaidd y cynnig polisi tai fforddiadwy sy'n cael ei gyflwyno o dan y CDLIN. Dewiswyd ystod o safleoedd a senarios datblygu "damcaniaethol" i gynrychioli trawstoriad cynhwysfawr o ddatblygiad ledled Caerdydd, gydag ystod o feintiau datblygu, deiliadaethau, is-farchnadoedd a lleoliadau (maes glas neu dir llwyd).

Bu'r arfarniadau a gynhaliwyd yn profi dau senario cymysgedd deiliadaeth :

1. 80% Rhent Cymdeithasol / 20% Perchentyaeth Cost Isel (PCI/LCHO)
2. 100% Rhent Cymdeithasol

O ran rhwymedigaethau Tai Fforddiadwy a rhwymedigaethau eraill adran 106 megis manau agored cyhoeddus, trafndiaeth, seilwaith ac addysg ac ati, mae'r tabl ar dudalen 24 yn adroddiad Avison Young yn rhoi manylion am bob un o'r senarios hyn ac yn cynhyrchu ffigur fesul metr sgwâr o ddatblygiad. Mae'r ffigur hwn, o'i luosi â chyfanswm arwynebedd llawr y datblygiad, yn darparu'r swm cyffredinol sydd ar gael ar gyfer cyfraniadau seilwaith y tu hwnt i'r ddarpariaeth tai fforddiadwy. Os yw'r ffigur yn negyddol, nid yw'r senario hwnnw'n hyfyw, gan nad oes gwarged pellach ar gyfer taliadau seilwaith. Fodd bynnag, mae AY hefyd yn datgan y dylid nodi bod yr arfarniadau yn sensitif i newidiadau bach yn ein rhagdybiaethau. Felly, gallai senarios y dangosir eu bod yn anhyfyw yn eu tabl sensitifrwydd gyrraedd hyfywedd mewn gwahanol amgylchiadau, ac i'r gwrthwyneb.

Mae'n bwysig nodi nad yw'n bosibl mewn asesiad lefel mor uchel i gynnwys union ffigurau ar gyfer yr holl rwymedigaethau posibl ar bob un o'r arfarniadau safle hyn sydd yn ôl eu natur yn "ddamcaniaethol". Mae'r polisiâu ar gyfer tai fforddiadwy a rhwymedigaethau cynllunio yn cydnabod bod costau polisi eraill a "annormaledd" safleoedd yn debygol o effeithio ar hyfywedd datblygu cyffredinol law yn llaw, er enghraifft, â newidiadau disgwylidig i'r Rheoliadau Adeiladu ac uchelgeisiau sydd wedi eu datgan i gyflawni sero net. Fodd bynnag, ystyrir bod Polisi H3 drwy nodi trothwy o 5 annedd a/neu dros 0.1 Ha yn ceisio'r cydbwysedd priodol yng nghydestun Caerdydd.

3.3. A ddylai'r polisi ganiatáu i'r targedau gael eu lleihau ar sail hyfywedd?

Ymateb:

Yn y broses CDLIN hon, mae hyfywedd safleoedd ymgeisiol bellach yn rhan o'r broses gychwynnol, felly ni ddylai targedau ym Mholisi H3 gael eu lleihau ar sail hyfywedd ym mholisi'r CDLIN, ac yn sicr ni ddylid ei ddatgan yn agored fel ei fod yn cael ei ystyried fel rhywbeth a fyddai'n cael ei dderbyn yn gyffredinol.

Dylid cyfeirio at y Rheoliadau Seilwaith Cymunedol (Rheoliad 122) a Chylchlythyr 13/97 yn hyn o beth.

Cydnabyddir fodd bynnag y bydd rhai achosion o bosib pan na fydd cynnig datblygu yn bodloni pob gofyniad polisi perthnasol, er yn parhau yn hyfyw. Pan fydd datblygwyr yn credu bod hyfywedd yn broblem, bydd angen i ymgeiswyr weithio gyda'r Cyngor ar sail 'llyfr agored', a bydd y Cyngor yn ceisio ei ddilysiad annibynnol ei hun i adolygu'r wybodaeth arfarnu ariannol a roddwyd iddynt (y bydd y gost yn cael ei dalu gan yr ymgeisydd).

Gellir cynnwys manylion am faterion hyfywedd cynlluniau yn y CCA - Rhwymedigaethau Cynllunio yn y dyfodol yn hytrach nag ym Mholisi H3 yn y CDLIN.

4. Materion eraill

4.1. Ble/pwy fydd yn darparu'r tai fforddiadwy a ariennir gan gyfraniadau oddi ar y safle?

Ymateb:

Mae unrhyw gyfraniadau ariannol oddi ar y safle wedi'u neilltuo ar gyfer datblygu tai fforddiadwy a byddant yn cael eu defnyddio naill ai gan y Cyngor (fel ALI gyda rhaglen ddatblygu) neu gan un o bartneriaid landlordiaid cymdeithasol cofrestredig y Cyngor. Mae'r arian hwn ar ôl ei dderbyn yn ein galluogi i gyfuno cyfraniadau, a chynllunio'n strategol i'w ddefnyddio i wneud y mwyaf o gyfleoedd ar gyfer darparu tai fforddiadwy a mynd i'r afael ag anghenion tai ledled y ddinas.

4.2. A ddylai Polisi H3 gynnwys adeiladu i rentu a thai â gostyngiad i'r gyfradd farchnad?

Ymateb:

Na – Ni ddylai Polisi H3 dderbyn adeiladu i rentu a disgownt i'r gyfradd farchnad fel tai fforddiadwy.

Mae cynlluniau Adeiladu i Rentu (AIRh/BTR) a Chyd-fyw yn parhau i fod yn boblogaidd ac yn cyfrannu'n sylweddol at yr amrywiaeth a'r dewis o ddatblygiadau tai newydd yng Nghaerdydd. Nid yw'r naill na'r llall yn cael eu hystyried yn "fforddiadwy" o dan ddiffiniad NCT 2 a byddent yn dod o dan bolisi H3 o ran disgwyliad polisi y dylai'r cynlluniau tai cwbl breifat hyn gyfrannu tuag at dai fforddiadwy ar neu oddi ar safle.

Fel y nodir yn Nodyn Cyngor Technegol 2: Cynllunio a Thai Fforddiadwy - gweler isod:

Para 5.1 - Y diffiniad o 'dai fforddiadwy' ... yw tai lle mae yna drefniadau diogel er mwyn sicrhau eu bod o fewn cyrraedd i'r rheini sydd heb fod yn gallu fforddio tai ar y farchnad agored, gan gynnwys pobl sy'n eu meddiannu gyntaf a'r bobl sy'n dod ar eu hôl.

Ar y sail honno, nid yw tai adeiladu i rentu ac ar ddisgownt i'r farchnad yn cael eu diogelu ar gyfer meddianwyr dilynol ac nid ydynt yn cael eu rheoleiddio yn yr un ffordd neu i'r un safonau dylunio â darparwyr tai fforddiadwy.

I egluro, cartrefi sector preifat yw tai adeiladu i rentu a disgownt i gyfradd y farchnad, ac o ran Sector Rhentu Preifat, caiff hyn ei reoleiddio yng Nghymru o dan Ddeddf Tai (Cymru) 2014 a Deddf Rhentu Cartrefi (Cymru) 2016. Rhaid i bob landlord preifat gofrestru eu hunain a'u heiddo gyda Rhentu Doeth Cymru, a rhaid i landlordiaid sy'n hunanreoli neu asiantau sy'n rheoli eiddo gael trwydded, gan sicrhau eu bod yn addas ac yn briodol. Mae landlordiaid preifat yn cael eu rheoleiddio o ran cynnydd mewn rhent a dim ond unwaith mewn cyfnod o 12 mis y gallant gynyddu'r rhent ond, er nad oes terfyn cyfreithiol ar y cynnydd canrannol y gellir ei osod ar hyn o bryd, dylai fod yn deg ac yn realistig.

Am y rhesymau a amlinellir uchod, ni ddylid ystyried neu dderbyn y tai hyn fel tai fforddiadwy.