Cynllun Datblygu Lleol 2021 > 2036

Cyngor Caerdydd - Ionawr 2025

Cynllun Adnau

Crynodeb o Gydweithrediad Rhanbarthol

www.cdllcaerdydd.co.uk
02920 872087
CDL@caerdydd.gov.uk

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

CRYFACH TECACH GWYRDDACH

CARDIFF CAERDYDD

Datganiad sefyllfa ar y cyd ar y berthynas rhwng Cynlluniau Datblygu Lleol Newydd Caerdydd a Bro Morgannwg

Wedi'i baratoi gan Gyngor Caerdydd a Chyngor Bro Morgannwg

Hydref 2023

Datganiad sefyllfa ar y cyd ar y berthynas rhwng Cynlluniau Datblygu Lleol Newydd Caerdydd a Bro Morgannwg

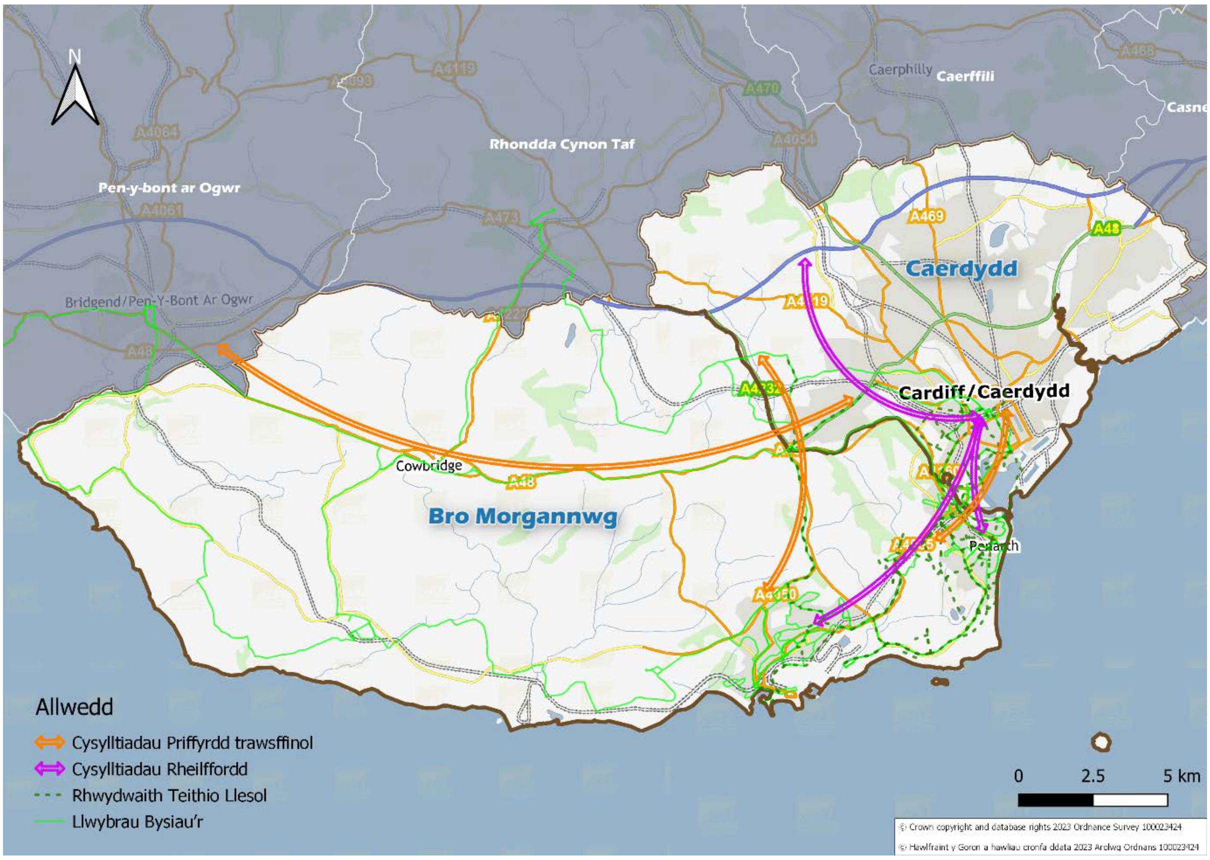
1. Cyflwyniad

1.1 Mae Cyngor Caerdydd wedi dechrau gweithio ar Gynllun Datblygu Lleol Newydd (CDLlN) ar gyfer y cyfnod 2021 i 2036, a fydd, ar ôl ei fabwysiadu, yn disodli'r Cynllun Datblygu Lleol (CDLl) 2006 i 2026 mabwysiedig. Mae Cyngor Bro Morgannwg hefyd yn paratoi CDLlN ar gyfer yr un cyfnod 15 mlynedd (2021-2036), a fydd yn disodli'r CDLl 2011-2026 mabwysiedig. Mae'r ddau awdurdod lleol yn gweithio i amserlenni tebyg ar gyfer paratoi eu cynlluniau priodol.

1.2 Mae'r datganiad sefyllfa hwn yn ystyried y berthynas rhwng Caerdydd a Bro Morgannwg o safbwynt poblogaeth, tai, cymudo a thrafnidiaeth ac yn esbonio sut yr ystyrir bod y strategaethau arfaethedig ar gyfer y CDLlNau priodol yn ategu eu cyd-destun rhanbarthol. Mae'r datganiad yn rhan o'r sylfaen dystiolaeth ar gyfer y CDLlNau priodol, gan ddangos bod y cynlluniau'n cyd-fynd â Phrawf Cadernid 1, 'A yw'r cynllun yn ffitio?', mewn perthynas â'i gydnawsedd ag awdurdodau cyfagos a chysondeb â chynlluniau a strategaethau rhanbarthol yn ogystal â PCC a Chymru'r Dyfodol.

1.3 Mae nodweddion daearyddol cryf yn gwahanu Caerdydd a'r Fro, gydag Afon Elái a'r A4232 yn dynodi'r ffiniau rhwng y ddau awdurdod lleol. Er gwaethaf y rhwystrau ffisegol hyn, mae cysylltiadau ffordd, rheilffordd a theithio llesol da rhwng y ddau awdurdod lleol sy'n caniatáu symudiadau trawsffiniol hawdd yn ddyddiol at amrywiaeth o ddibenion gan gynnwys cyflogaeth, hamdden, twristiaeth ac addysg.

1.4 Cydnabyddir y bydd paratoi Cynllun Datblygu Strategol (CDS) ar gyfer y rhanbarth yn pennu graddfa a thwf Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn y dyfodol. Fodd bynnag, mae CDLlNau Caerdydd a'r Fro yn cael eu paratoi ar hyn o bryd cyn i'r gwaith ddechrau'n ffurfiol ar y CDS felly nid yw'r cyfeiriad a'r weledigaeth ar gyfer y rhanbarth yn y dyfodol yn hysbys ar hyn o bryd. Fodd bynnag, mae'r materion a drafodir yn y datganiad hwn yn faterion y byddai angen eu hystyried ymhellach drwy'r broses CDS ar yr adeg briodol.

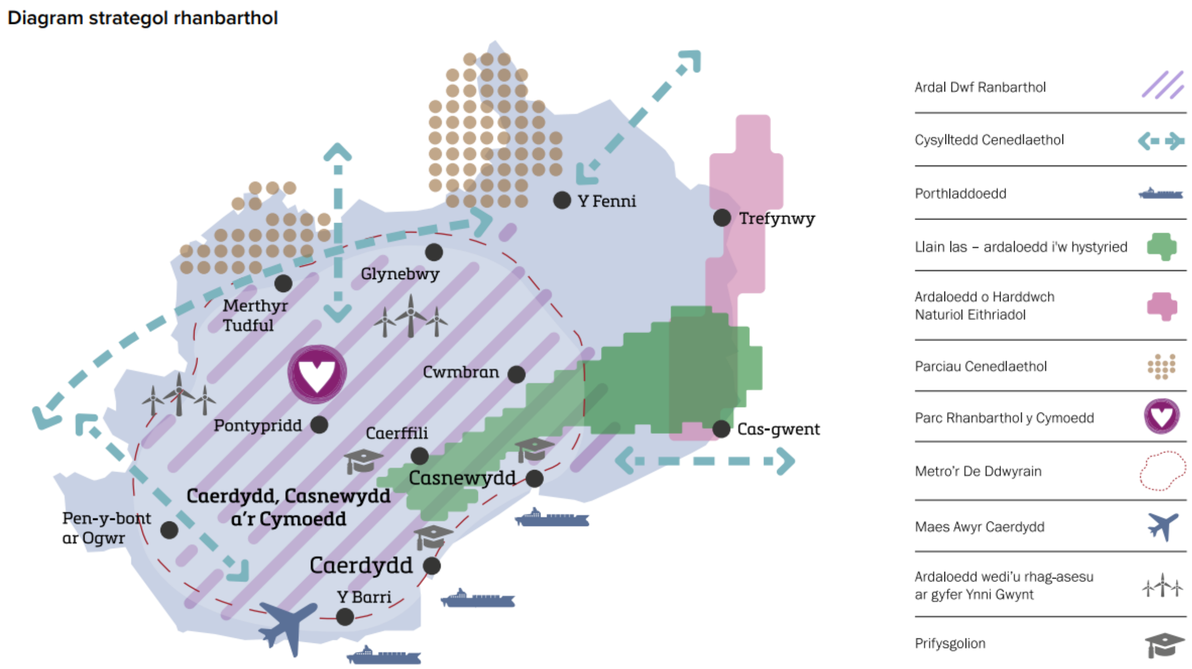


Ffigur 1: Map o ffiniau Caerdydd a Bro Morgannwg

2. Y Cyd-destun Rhanbarthol

Cymru'r Dyfodol

2.1 Mae Cymru'r Dyfodol, Cynllun Cenedlaethol 2040, yn cefnogi twf cynaliadwy ym mhob rhan o Gymru. Mae tair Ardal Dwf Genedlaethol wedi'u nodi ledled Cymru, gan gynnwys un ar gyfer ardal 'Caerdydd, Casnewydd a'r Cymoedd', sydd, fel y dangosir yn y diagram rhanbarthol, yn cwmpasu Caerdydd a'r Fro, ynghyd ag awdurdodau lleol Pen-y-bont ar Ogwr, Casnewydd ac awdurdodau lleol y Cymoedd, sef Rhondda Cynon Taf, Merthyr Tudful, Caerffili, Blaenau Gwent a Thorfaen. Ynghyd â Sir Fynwy, sydd y tu allan i'r Ardal Dwf Genedlaethol, mae gan ranbarth De-ddwyrain Cymru boblogaeth gyfun o 1,530,000.



Ffigur 2: Cymru'r Dyfodol - Diagram Strategol Rhanbarth De-ddwyrain Cymru

2.2 Mae Polisi 33 Cymru'r Dyfodol yn nodi y *"dylai Cynlluniau Datblygu Strategol a Lleol gydnabod yr Ardal Dwf Genedlaethol fel y ffocws ar gyfer twf economaidd a thai strategol; gwasanaethau a chyfleusterau hanfodol; gweithgynhyrchu uwch; a seilwaith trafnidiaeth a digidol."*

2.3 Mae Cymru'r Dyfodol yn cydnabod statws Caerdydd fel dinas sy'n gystadleuol yn rhyngwladol a dinas graidd ar lwyfan y DU, a sonia'r polisi hefyd y bydd Caerdydd yn cadw ac yn ymestyn ei rôl fel y brif ganolfan genedlaethol ar gyfer diwylliant, chwaraeon, hamdden, y cyfryngau, yr economi nos a chyllid.

2.4 Mae'r testun ategol ar gyfer Polisi 33 yn nodi *"Caerdydd fydd y prif anheddiad yn y rhanbarth o hyd; ei thwf strategol yn y dyfodol wedi'i siapio gan ei marchnadoedd tai a chyflogaeth cryf a bydd yn cadw ei rôl fel prifddinas, gan ddarparu ar gyfer swyddogaethau ac atyniadau lefel uwch.* Bydd angen i Gynlluniau Datblygu Strategol a Lleol ystyried rhyngddibyniaeth Caerdydd a'r rhanbarth ehangach. Mae Caerdydd yn dibynnu ar bobl o bob rhan o'r rhanbarth llawn ac mae sicrhau bod cymunedau ledled y Brifddinas yn fywiog, yn llewyrchus ac yn gysylltiedig yn helpu i gynyddu cryfder y rhanbarth i'r eithaf."

2.5 Mae Cymru'r Dyfodol yn cydnabod *"Mae'n rhaid i Gaerdydd gynhyrchu a chefnogi twf rhanbarthol ledled y De-ddwyrain tra'n adeiladu ar ei statws fel prifddinas fywiog Cymru.* Mae seilwaith trafnidiaeth rhanbarthol yn adlewyrchu arwyddocâd Caerdydd ac wedi atgyfnerthu ei rôl fel canolbwynt y rhanbarth. Mae'r potensial i gyrraedd canol Caerdydd yn gyflym ac yn gyfleus gan ddefnyddio'r Metro yn creu cyfleoedd i ddatblygu mewn aneddiadau y tu allan i'r ddinas."

2.6 Mae Polisi 36 Cymru'r Dyfodol yn ymwneud â Metro'r De-ddwyrain, gan gydnabod bod yn rhaid i CDLlau gefnogi Metro'r De-ddwyrain a chynllunio twf

ac adfywio er mwyn manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd sy'n deillio o gysylltedd rhanbarthol gwell.

2.7 Mae Cymru'r Dyfodol hefyd yn tynnu sylw at y gofyniad am Gynllun Datblygu Strategol ar gyfer De-ddwyrain Cymru, sy'n mynd i'r afael â'r materion hynny sy'n mynd y tu hwnt i ffiniau awdurdodau lleol ac y dylid eu cydlynu a'u cynllunio ar sail rhanbarth cyfan. Mae hyn yn cynnwys tai, twf economaidd, seilwaith cysylltedd digidol a thrafnidiaeth.

<u>Prifddinas-Ranbarth Caerdydd</u>

2.8 Bydd y Cydbwyllgor Corfforaethol (CBC) ar gyfer Prifddinas-Ranbarth Caerdydd yn gyfrifol am baratoi'r CDS ar gyfer y rhanbarth, a fydd yn ystyried materion defnydd tir strategol. Mae'n hanfodol bod y CDS yn cael ei baratoi ochr yn ochr â Chynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol oherwydd natur drawsbynciol y materion y dylid mynd i'r afael â nhw. Nid yw'r gwaith o ddatblygu'r CDS wedi dechrau'n ffurfiol, ond ceir trafodaethau rhanbarthol rheolaidd ar faterion trawsffiniol drwy weithgorau rhanbarthol, gan gynnwys Grŵp Cynllunio Strategol De-ddwyrain Cymru (GCSDDdC) a Chymdeithas Swyddogion Cynllunio De-ddwyrain Cymru (CSCDDdC).

3. Strategaethau CDLl wedi'u mabwysiadu a lefelau twf

<u>Bro Morgannwg</u>

3.1 Mabwysiadwyd CDLl Bro Morgannwg ym mis Mehefin 2017. Mae'r strategaeth yn cynnwys y pedair elfen allweddol:

i. Datblygiad ym Mharth y De-ddwyrain
ii. Ardal Sain Tathan fel Cyfle Datblygu Allweddol
iii. Maes Awyr Caerdydd - Cyfle Cyflogaeth a Thrafnidiaeth
iv. Datblygiad yn yr Aneddiadau Cynaliadwy Eraill

3.2 Mae'r CDLl mabwysiedig yn nodi gofyniad tai o 9,460 annedd y flwyddyn, sy'n cyfateb i 631 annedd y flwyddyn, ynghyd â 492 hectar gros (369 hectar net) o dir i ddiwallu anghenion cyflogaeth. Cafodd ffigur twf y CDLl mabwysiedig ei lywio gan amcanestyniadau poblogaeth ac aelwydydd yn seiliedig ar gyfartaledd ymfudo 10 mlynedd Llywodraeth Cymru 2011 a dyheadau twf economaidd sy'n gysylltiedig â safleoedd cyflogaeth strategol.

3.3 Nododd yr Adroddiad Monitro Blynyddol (AMB) diweddaraf ar gyfer 2021-22 fod, ar 1 Ebrill 2022, 5,688 o anheddau wedi'u darparu, a oedd 18% yn is na'r targed cronnus a fyddai wedi'i ddisgwyl ar y pwynt hwn yng nghyfnod y cynllun. Mae’r AMB yn cydnabod bod y gyfradd adeiladu flynyddol is hon yn bennaf yn adlewyrchiad o'r effaith a gafodd y dirwasgiad economaidd byd-eang ar y diwydiant tai yn genedlaethol a'i effaith ar ddarparu tai o fewn blynyddoedd cynnar cyfnod y Cynllun. Er gwaethaf hyn, yn gyffredinol mae nifer yr anheddau sydd wedi’u cwblhau’n flynyddol wedi rhagori ar y gofyniad adeiladu blynyddol cyfartalog yn y rhan fwyaf o flynyddoedd ers mabwysiadu. Mae'r rhan fwyaf o'r dyraniadau tai o fewn y cynllun naill ai wedi'u cyflawni, yn cael eu hadeiladu, wedi cael caniatâd cynllunio neu â chais cynllunio sy'n aros am benderfyniad

ac felly mae cynnydd da wedi'i wneud o ran datblygu’r safleoedd a ddyrannwyd yn y cynllun. Er bod cynnydd yn cael ei wneud ar safleoedd, fodd bynnag, ni ragwelir y bydd pob safle yn cael ei gwblhau erbyn diwedd cyfnod y cynllun gyda'r rhagolygon cyfredol yn nodi y bydd 8,018 o anheddau wedi’u cwblhau allan o'r 9,460 o anheddau sydd wedi'u dyrannu - diffyg disgwyliedig o 1,382 o unedau.

3.4 Mae'r AMB hefyd yn nodi, o 1 Ebrill 2022, y cyflawnwyd cyfanswm o 1,811 o anheddau fforddiadwy yn erbyn targed cronnus o 1,933 ar gyfer y pwynt hwn yng nghyfnod y cynllun, sydd ychydig yn is na'r targed.

3.5 O safbwynt cyflogaeth, yn 2021, roedd y Cyngor wedi cymeradwyo 92.17 ha o dir cyflogaeth ar safleoedd strategol fel y nodwyd yn y CDLl, o gymharu â'r targed monitro o 147 ha erbyn 2022. O ran creu swyddi, gwnaed rhywfaint o gynnydd da wrth gymeradwyo ceisiadau ar safleoedd cyflogaeth strategol, er bod nifer y swyddi a gymeradwywyd ar safleoedd strategol (2,555 o swyddi) yn dal i fod cryn bellter o’r targed monitro ar ddiwedd cyfnod y cynllun.

<u>Caerdydd</u>

3.6 Cafodd CDLl Caerdydd ei fabwysiadu ym mis Ionawr 2016. Elfennau allweddol strategaeth y cynllun mabwysiedig yw:

i. Darparu ar gyfer cartrefi a swyddi newydd.
ii. Rhoi fframwaith ar waith i reoli twf yn y dyfodol ac annog dyluniadau cynaliadwy o ansawdd uchel.
iii. Datblygu seilwaith newydd.
iv. Sicrhau datrysiadau trafnidiaeth gynaliadwy.
v. Ymateb i anghenion economaidd sydd wedi’u tystiolaethu.
vi. Ymateb i anghenion cymdeithasol.
vii. Parchu amgylchedd Caerdydd ac ymateb i newid yn yr hinsawdd.

3.7 Mae'r CDLl yn darparu ar gyfer 41,415 o anheddau newydd a 40,000 o swyddi newydd yn y cyfnod 2006-2026. Mae hyn yn cyfateb i ofyniad blynyddol cyfartalog o 2,071 annedd y flwyddyn. Bydd y gofyniad tai yn cael ei gyflawni’n rhannol drwy safleoedd strategol newydd, gan ddarparu ar gyfer 13,950 o anheddau newydd ar draws saith safle strategol a arweinir gan anghenion preswyl, ynghyd â 572 o unedau eraill ar safleoedd anstrategol.

3.8 Mae AMR 2022 Caerdydd yn nodi bod cyfanswm cronnus o 19,642 o anheddau wedi'u cwblhau, o gymharu â gofyniad blynyddol disgwyliedig o 33,132 annedd ar y pwynt hwn yng nghyfnod y cynllun - gwahaniaeth cyffredinol o 41%. Mae hyn oherwydd bod 'oedi' rhwng mabwysiadu’r Cynllun a chartrefi yn cael eu cwblhau ar safleoedd newydd a ddyrannwyd yn y Cynllun.

3.9 Rhagwelir y bydd nifer yr anheddau sy’n cael eu cwblhau’n flynyddol yn cynyddu dros weddill cyfnod y CDLl, wedi'i yrru gan gwblhau safleoedd strategol, ond rhagwelir y bydd diffyg o hyd, yn cyfateb i 29%, erbyn diwedd cyfnod y cynllun.

3.10 O ran y ddarpariaeth tai fforddiadwy, mae’r AMB yn nodi bod y CDLl yn gosod targed ar gyfer codi 6,646 o unedau fforddiadwy i'w darparu yn y 12 mlynedd rhwng 2014 a 2026 ac mae data monitro yn dangos bod nifer y tai fforddiadwy sy’n cael eu cwblhau yn cynyddu wrth i ystod a dewis o safleoedd tai newydd ddechrau ymddangos. Mae'r ffigurau diweddaraf yn dangos bod 1,797 o anheddau fforddiadwy newydd wedi'u cwblhau ers 2014, sef 24% o gyfanswm y tai newydd a gwblhawyd dros y cyfnod hwn. Disgwylir i'r duedd hon barhau wrth i'r gwaith o adeiladu’r safleoedd tai strategol maes glas gyflymu am y 4 blynedd sy'n weddill o gyfnod y Cynllun. Mae'r ffigurau hyn yn dangos bod cynnydd da yn cael ei wneud o ran darparu tai fforddiadwy i ddiwallu'r angen a nodwyd yn y ddinas.

3.11 Mae'r cynllun yn nodi gofyniad o 40,000 o swyddi. Mae'r AMB yn egluro bod 20,900 o swyddi wedi eu creu rhwng 2006 a 2015 ac felly y targed ar gyfer gweddill cyfnod y cynllun yw 19,100 o swyddi neu 1,750 o swyddi yn flynyddol. Ers yr AMB cyntaf (16/17) mae nifer y swyddi wedi bod yn cynyddu'n gyson ac mae'r AMB diweddaraf yn dangos cynnydd o 8,000 o swyddi ers yr AMB cyntaf (16/17).

4. Strategaethau a thwf CDLlN

<u>Bro Morgannwg</u>

4.1 Strategaeth 'Twf Cynaliadwy' yw Strategaeth a Ffefrir y CDLlN ar gyfer Bro Morgannwg. Yr opsiwn strategol hwn oedd yn cael ei ystyried y mwyaf priodol gan mai hwn sy’n cyd-fynd orau â gofynion polisi Cymru'r Dyfodol, Polisi Cynllunio Cymru a Llwybr Newydd – Strategaeth Trafnidiaeth Cymru drwy ganolbwyntio datblygiad mewn mannau cynaliadwy a fyddai'n lleihau'r angen i deithio ac annog y defnydd o drafnidiaeth gynaliadwy. Bydd yr opsiwn hwn yn ystyried gallu aneddiadau i ddarparu ar gyfer datblygiad, yn hytrach na thargedu datblygiad yn bennaf i safleoedd o faint neu safle penodol yn yr hierarchaeth aneddiadau.

4.2 Mae'r Strategaeth a Ffefrir yn cynnig lefel ganolig o dwf o 7,890 o anheddau dros gyfnod y cynllun, sy'n cyfateb i 526 annedd y flwyddyn. Mae hyn yn seiliedig ar senario a arweinir gan anheddau sy'n seiliedig ar bolisi sy'n adlewyrchu cyfraddau adeiladu cyfartalog dros y 10 mlynedd cyn dechrau cyfnod y cynllun. O dan yr opsiwn hwn, byddai'r boblogaeth yn cynyddu 13,150, wedi'i yrru gan fudo net o ychydig dros 1,000 o bobl y flwyddyn. Gan fod yr opsiwn hwn yn adlewyrchu'r hyn a gyflawnwyd yn ystod y blynyddoedd diwethaf o ran adeiladu tai, ystyrir ei fod yn realistig ac yn gyflawnadwy ac yn addas o uchelgeisiol, o ystyried safle'r Fro o fewn yr ardal dwf genedlaethol. Byddai hefyd yn cynyddu cyfleoedd i ddarparu tai fforddiadwy.

4.3 Mae gan y Fro fanc tir (safleoedd gyda chaniatâd cynllunio, safleoedd CDLl mabwysiedig sy'n debygol o gael eu cyflawni, a safleoedd annisgwyl) o oddeutu 6,000 o anheddau, sy'n golygu y bydd gofyn am oddeutu 2,600 o

anheddau newydd. O ystyried y cyflenwad presennol, mae'r gofyniad i ddyrannu safleoedd newydd yn llai nag yn y CDLl mabwysiedig.

4.4 Mae'r Strategaeth a Ffefrir hefyd yn nodi gofyniad am hyd at 5,300 o swyddi ac yn ceisio alinio cyflogaeth â thai newydd i leihau'r angen i deithio a lleihau'r lefelau uchel presennol o all-gymudo.

Caerdydd

4.5 Strategaeth Twf Cynaliadwy yw'r Strategaeth a Ffefrir ar gyfer CDLl Caerdydd. Mae opsiwn twf a ffefrir o 1,600 annedd y flwyddyn dros gyfnod y cynllun, sy'n cyfateb i 24,000 o gartrefi newydd, yn ogystal â 32,300 o swyddi newydd. Byddai'r senario yma yn arwain at dwf poblogaeth o 39,373 (39,742) neu 10.9% (10.7%) dros gyfnod y cynllun hyd at 2036. Mae hyn yn cyfateb i 23,103 o aelwydydd ychwanegol a mudo net i'r ddinas o 1,460 (1,390) o bobl y flwyddyn.

4.6 Ystyrir mai'r opsiwn a ffefrir yw'r mwyaf cydnaws â Cymru'r Dyfodol a goblygiadau trawsffiniol/dinas-ranbarth drwy gynnig lefel o dwf sy'n taro cydbwysedd priodol, gan wneud y mwyaf o rôl Caerdydd fel Ardal Dwf Genedlaethol a chanol y ddinas-ranbarth a darparu 'pwerdy economaidd' digon cryf, ond nid i'r graddau a allai arwain at ganolbwyntio gormod o fuddsoddiad ar Gaerdydd ar draul ardaloedd eraill.

4.7 Mae'r strategaeth yn ceisio darparu twf cytbwys sy'n canolbwyntio ar ddarparu ystod o safleoedd tir llwyd o fewn ffin yr anheddiad yn ogystal â'r ymrwymiadau presennol ar safleoedd tir maes glas o amgylch ymyl y ddinas. Mae ymagwedd o'r fath yn cefnogi'r anghenion a'r gwaith o gyflawni amcanion strategol ac adfywio'r rhanbarth a'r Cyngor.

4.8 Mae banc tir sylweddol o gartrefi newydd a hynny ar ystod a dewis o safleoedd tir llwyd a maes glas ar draws y ddinas (20,377 yn Ebrill 2023). Yn ogystal â hyn, bydd y dyraniadau presennol yn y CDLl mabwysiedig (y mae nifer ohonynt yn destun ceisiadau cynllunio mawr sy'n cael eu pennu ar hyn o bryd) yn darparu 5,281 o anheddau pellach. Mae hyn yn golygu nad oes angen nodi tir ar gyfer unrhyw anheddau ychwanegol dros gyfnod y cynllun i gwrdd â lefel y twf a gynigir yn y Strategaeth a Ffefrir. O ystyried hyn, ystyrir na fydd angen rhyddhau tir maes glas newydd, a bydd twf tai pellach yn ystod cyfnod y cynllun yn dod drwy amrywiaeth o safleoedd tir llwyd o fewn ffin bresennol yr anheddiad.

Cwblhau Tai

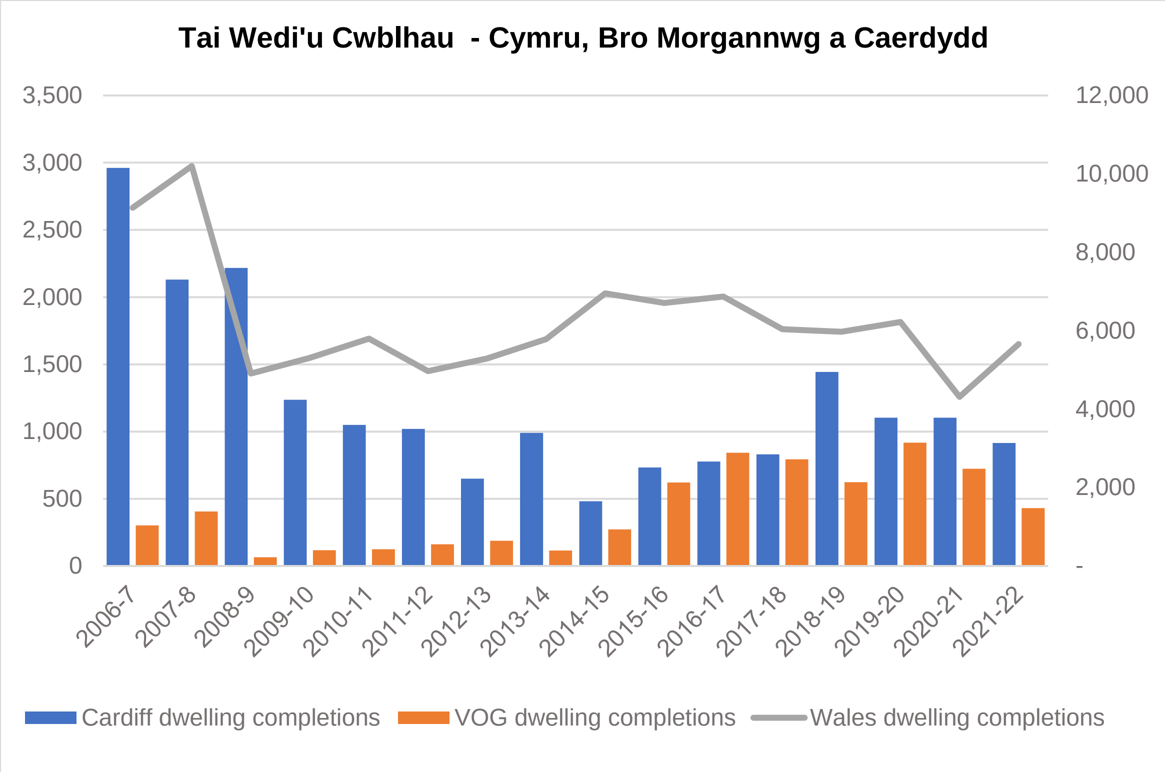
4.9 Mae Ffigur 3 yn dangos nifer y tai a gwblhawyd ers 2006 yn y Fro a Chaerdydd (echel chwith) a Chymru yn gyffredinol (echel dde). Yn ystod bŵm tai canol y 2000au, roedd Caerdydd yn adeiladu dros 2,000 o anheddau y flwyddyn,

gyda'r nifer yn y Fro yn gymesur is ar gyfartaledd, ar rhwng 300-400 o anheddau y flwyddyn. Gostyngodd nifer yr anheddau yn sylweddol yng Nghaerdydd a'r Fro o ganlyniad i ddirwasgiad diwedd y 2000au yn unol â thueddiadau cenedlaethol.

4.10 Ar ddechrau'r 2010au roedd Caerdydd a'r Fro yn paratoi Cynlluniau Datblygu Lleol. Roedd cyfraddau adeiladu tai yn ystod y cyfnod hwn yn gymharol isel gan fod safleoedd cynlluniau datblygu blaenorol wedi'u cwblhau ac ychydig iawn o safleoedd annisgwyl wedi'u darparu.

4.11 Mabwysiadwyd CDLl Caerdydd ym mis Ionawr 2016 a mabwysiadwyd CDLl Bro Morgannwg ym mis Mehefin 2017. Yn achos y Fro, arweiniodd mabwysiadu'r cynllun at godiad sylweddol yn y ddarpariaeth tai wrth i ddatblygwyr gyflwyno safleoedd a ddyrannwyd. Er bod darpariaeth tai sylweddol wedi digwydd ar y safle strategol yn Nglannau'r Barri (1,700 o anheddau yng ngham 2), roedd mwyafrif y dyraniadau tai yn llai o ran maint gyda llai o seilwaith yn ofynnol ymlaen llaw, gan ganiatáu i safleoedd gael eu darparu'n gyflym.

4.12 Ceisiodd CDLl mabwysiedig Caerdydd ganolbwyntio'r rhan fwyaf o'r datblygiadau newydd o amgylch 6 safle strategol dan arweiniad anghenion preswyl, yn amrywio o 500 annedd i 5,000 annedd. Oherwydd cyfuniad o resymau'n ymwneud â chydosod safleoedd, ffactorau cyfreithiol a logistaidd a brofir gan dirfeddianwyr/datblygwyr ynghyd â'r amser sydd ei angen i sicrhau'r caniatâd cynllunio a mabwysiadu angenrheidiol, bu oedi mewn safleoedd strategol yng Nghaerdydd ac mae cyfraddau adeiladu tai cyffredinol wedi bod yn is yn y cyfnod ar ôl mabwysiadu na'r hyn a ragwelwyd yn flaenorol. O ganlyniad, mae cyfraddau adeiladu tai yng Nghaerdydd wedi bod yn debyg iawn i gyfraddau yn y Fro yn y cyfnod ers i'r cynlluniau priodol gael eu mabwysiadu. Fodd bynnag, rhagwelir y bydd nifer yr anheddau a gwblheir yng Nghaerdydd yn parhau i gynyddu wrth i'r safleoedd strategol gael eu cyflawni, tra rhagwelir y bydd nifer yr anheddau a gwblheir yn y Fro yn is na'r bŵm tai cychwynnol ar ôl mabwysiadu.



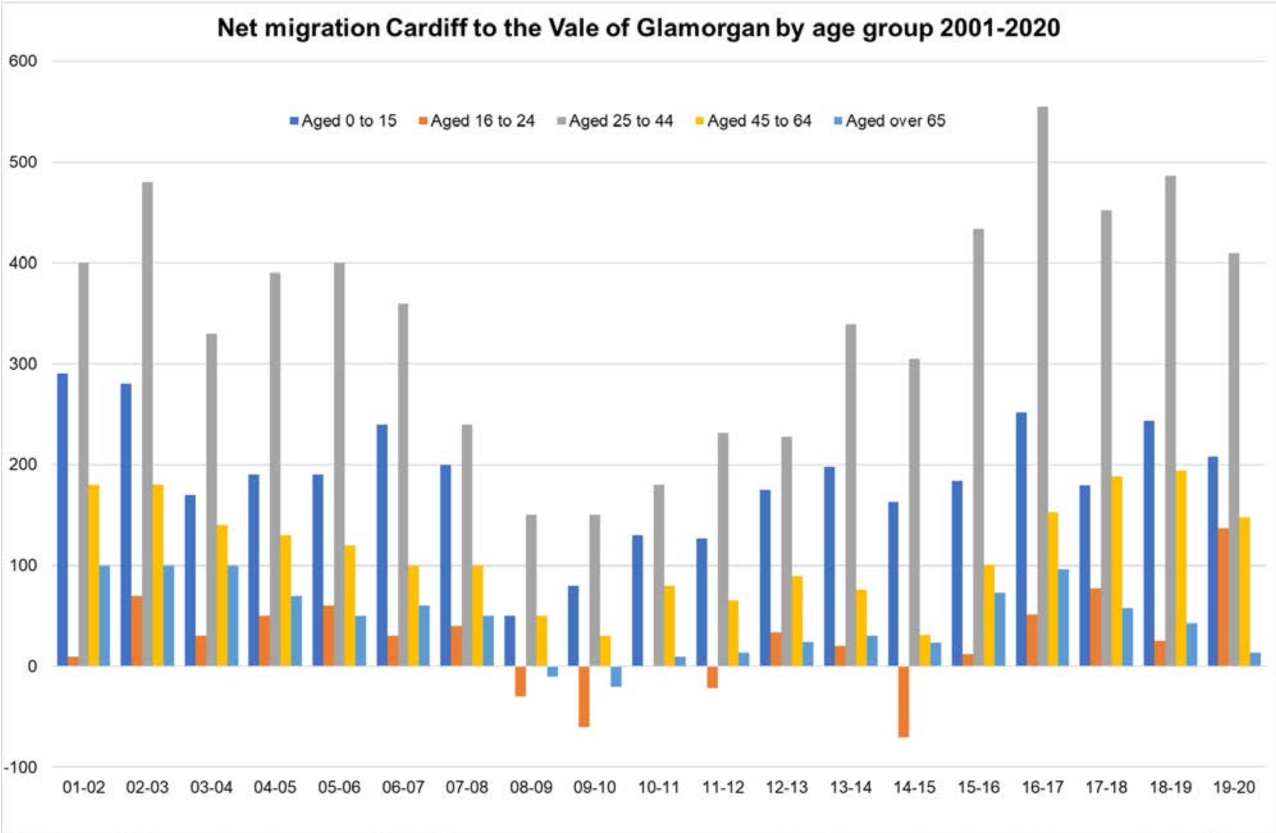
Ffigur 3: Tai wedi'u cwblhau 2006-7 i 2021-22

Ffynhonnell: Cyd-astudiaethau Argaeledd Tir ar gyfer Tai Blynyddol ac Adroddiadau Monitro Blynyddol

<u>Mudo</u>

4.13 Un o'r tueddiadau mudo mwyaf arwyddocaol yn y rhanbarth yw'r allfudo o Gaerdydd i Fro Morgannwg. Yn y cyfnod 2012/13 i 2019/20, roedd all-lif mudo net o 805 o bobl y flwyddyn ar gyfartaledd[1]. Mae tueddiadau tymor hwy yn dangos, yn y cyfnod ers 2001, fod yr all-lif mudo net blynyddol hwn lle mae trigolion Caerdydd yn symud i'r Fro wedi digwydd ar draws y rhan fwyaf o grwpiau oedran. Fel y dangosir yn Ffigur 4, mae hyn yn arbennig o nodedig ymhlith teuluoedd o oedran gweithio gyda nifer sylweddol o'r rhai rhwng 25 a 44 oed a'r rhai 0-15 oed yn symud i'r Fro o Gaerdydd. Mae'r mudo net hwn i'r Fro o Gaerdydd wedi bod fwyaf dros y blynyddoedd diwethaf, sy'n cyfateb i'r lefelau adeiladu tai newydd uchel yn y Fro a lefelau is yng Nghaerdydd. Nodir bod symudiadau net y rhai o fewn y grŵp oedran 65 a hŷn wedi bod yn gymharol isel, sy'n dangos nad pobl sy'n ymddeol yw'r prif grŵp sy'n cael ei atynnu i'r Fro ond yn hytrach rai o oedran gweithio. Mae'r mudo net isaf o Gaerdydd i'r Fro wedi bod yn y grŵp oedran 16-24, ac mewn rhai blynyddoedd bu all-lif net o'r Fro i Gaerdydd o'r garfan oedran hon.

[1] Diweddariad Demograffig Caerdydd Hydref 2021 (Edge Analytics)

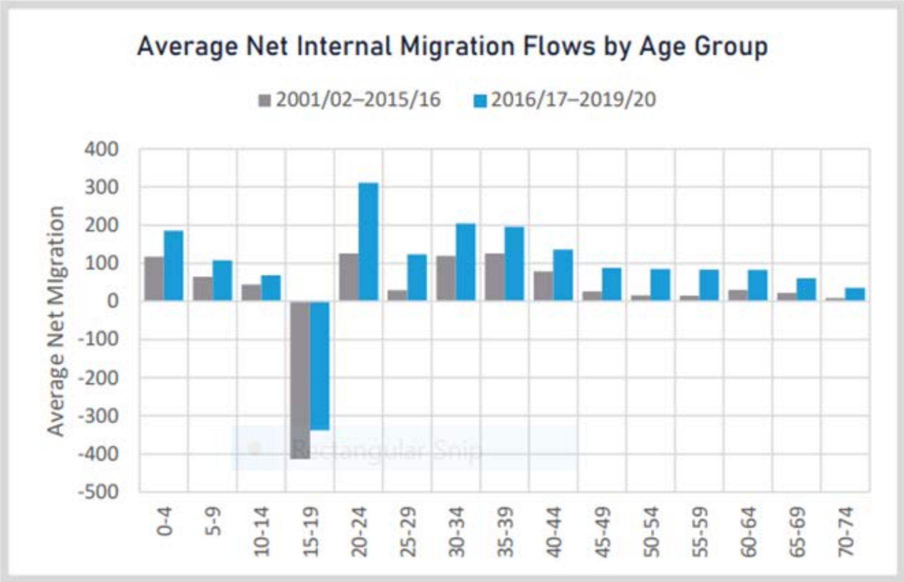


Ffigur 4: Tarddiad mudo a chyrchfannau rhwng awdurdodau lleol yn ôl grŵp oedran

Ffynhonnell: StatsCymru

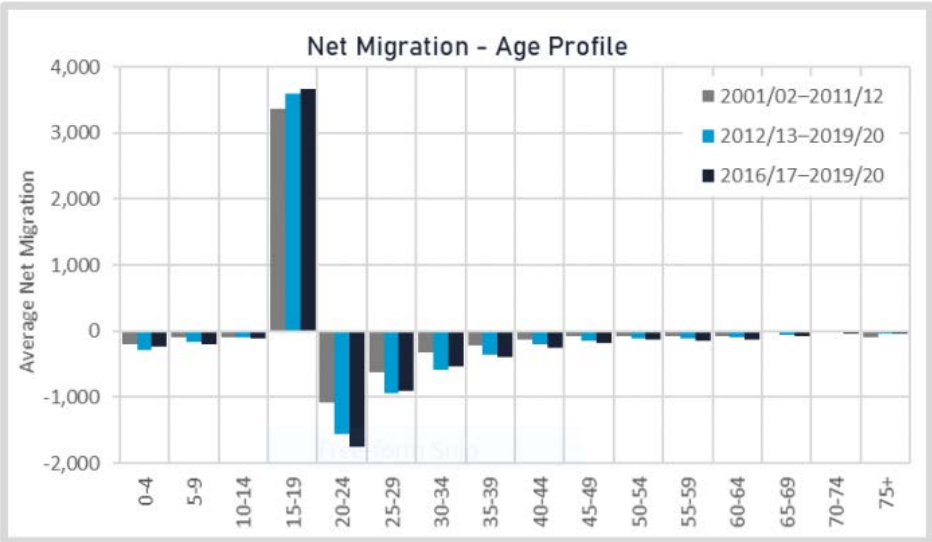
4.14 Mae ffigyrau 5 a 6 yn dangos y llif mudo yn ôl grŵp oedran ar gyfer Caerdydd a'r Fro. Mae hyn yn cynnwys mudo o bob ardal, nid rhwng Caerdydd a'r Fro yn unig. Mae'r ffigyrau yn tynnu sylw at y ffaith bod mewnlif net wedi bod i'r Fro ers 2001 ar draws pob grŵp oedran, heblaw am y garfan 15–19 oed, gan fod grwpiau teulu yn arbennig wedi symud i'r Fro, gan gynnwys o Gaerdydd. I'r gwrthwyneb, mae all-lif mawr wedi bod yn gysylltiedig â phobl ifanc yn gadael yr ardal i astudio mewn mannau eraill yn y DU. Adlewyrchir hyn hefyd yn y mewnlif o bobl ifanc 15–19 oed i Gaerdydd.

4.15 Fel dinas Prifysgol, mae Caerdydd wedi denu nifer sylweddol o bobl o oedran Prifysgol, ond mae all-lif o grwpiau oedran eraill wedi bod. Er mai Bro Morgannwg yw'r gyrchfan fwyaf cyffredin ar gyfer all-lifoedd mudo, bu all-lif llai ond sylweddol o hyd i awdurdodau cyfagos Caerdydd yn Rhondda Cynon Taf, Caerffili a Chasnewydd.



Ffigur 5. Mudo Net Mewnol Bro Morgannwg- Proffil Oedran

Ffynhonnell: Adroddiad Diweddariad Demograffig Bro Morgannwg (Edge Analytics)



Ffigur 6: Mudo Net Mewnol Caerdydd - Proffil Oedran

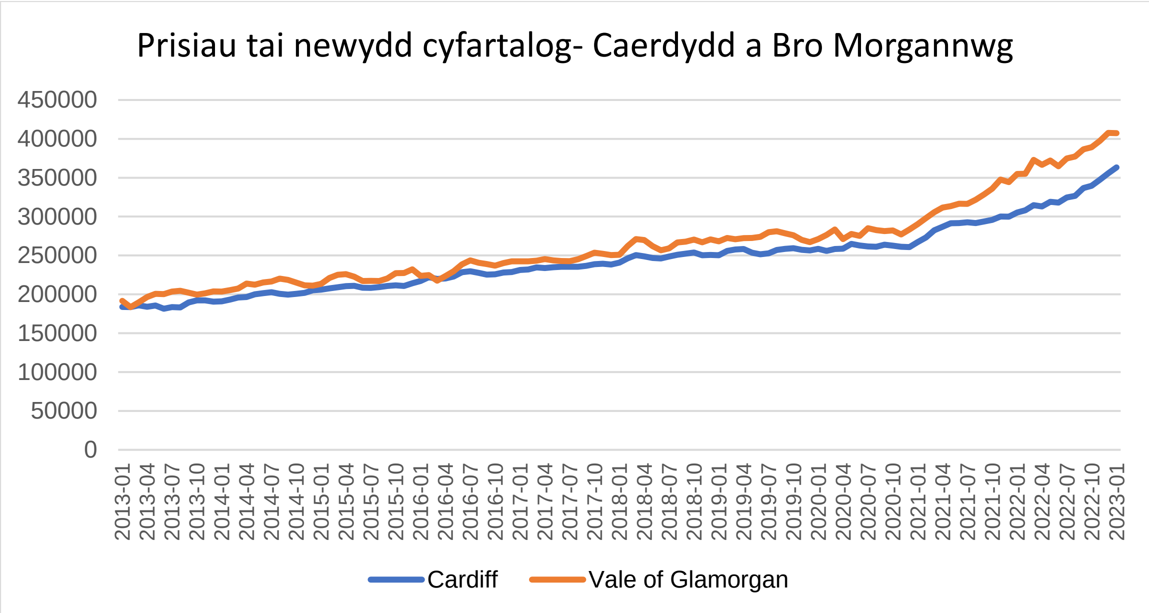
Ffynhonnell: Adroddiad Diweddaru Demograffig Bro Morgannwg (Edge Analytics)

4.16 Mae cydberthynas rhwng mudo a chyfraddau adeiladu tai, gan fod y blynyddoedd diwethaf wedi gweld lefelau uchel o adeiladu tai yn y Fro, a'r lefelau uchaf o fudo net o Gaerdydd i'r Fro, o bosibl gan deuluoedd yn chwilio am y mathau o dai teuluol newydd nad oedd yn cael eu darparu ar gyflymder yng Nghaerdydd bryd hynny.

4.17 Mae angen ystyried goblygiadau hyn mewn perthynas â strategaethau'r CDLlN. Roedd y CDLl mabwysiedig ar gyfer y Fro yn cynnwys ffigur gofyniad tai o 631 annedd y flwyddyn. Yn y cyfnod yn union ar ôl mabwysiadu'r cynllun, rhagorwyd ar y ffigur gofyniad blynyddol cyfartalog, tra gwelodd Caerdydd

ddiffyg sylweddol o anheddau newydd yn erbyn y ffigur gofyniad blynyddol cyfartalog o 2,071 annedd y flwyddyn. Trwy ei lefel uchel o ddarpariaeth ers mabwysiadu, mae Bro Morgannwg wedi chwarae rhan wrth ddarparu tai teuluol newydd yn y rhanbarth ac mae tystiolaeth bod y lefel uchel hon o ddarpariaeth wedi denu mudo sylweddol gan bobl oedd gynt yn byw yng Nghaerdydd.

4.18 Bydd y cymhellion ar gyfer y duedd fudo o Gaerdydd i'r Fro yn amrywiol. Er bod tuedd o allfudo o Gaerdydd i awdurdodau cyfagos y Cymoedd, sy'n gysylltiedig â phrisiau tai is, nid yw hyn yn wir yn y Fro, lle mae prisiau tai cyfartalog ar gyfer pob math o dŷ yn y Fro wedi bod ychydig yn uwch na'r rhai yng Nghaerdydd (Ffigur 7), fel y mae prisiau tai newydd (Ffigur 8). Nodir bod prisiau tai yn y ddwy ardal wedi cynyddu ers y pandemig Covid 19, ond mae cyfradd y cynnydd wedi bod yn uwch yn y Fro. Er y gallai nifer o ffactorau fod wedi dylanwadu ar hyn, gallai fod yn rhannol oherwydd gweithio gartref, sydd wedi gwneud byw mewn ardaloedd gwledig yn opsiwn mwy deniadol.



Ffigur 7: Prisiau tai newydd cyfartalog y gofrestrfa tir

Ffynhonnell: Cofrestrfa Tir ar-lein [Mynegai Prisiau Tai’r DU (data.gov.uk)]

4.19 Mae angen ystyried beth mae'r tueddiadau mudo yn ei olygu ar gyfer datblygu tai yn y dyfodol a strategaethau twf CDLlN. Bydd mudo yn parhau i fod yn sbardun allweddol ar gyfer twf poblogaeth yn y Fro, gan fod cysylltiadau rheilffordd a phriffordd a'i mynediad at arfordir a chefn gwlad yn golygu bod y Fro yn lleoliad amgen deniadol i Gaerdydd, yn enwedig lle mae gweithio ystwyth yn caniatáu i'r rhai o oedran gweithio fyw ymhellach o gyflogaeth. Fodd bynnag, rhaid i lefel y twf y mae pob CDLlN yn ei darparu fod yn gynaliadwy.

4.20 Mae amrywiaeth a dewis o anheddau bellach yn cael eu darparu ar y safleoedd strategol yng Nghaerdydd ac mae cyflenwad tir tai mawr i gefnogi ffigurau twf

Caerdydd ar gyfer y CDLlN yn y dyfodol. Er y dangoswyd y gall y Fro ddarparu lefelau uchel o dai newydd, mae'n bwysig bod lefel y twf sydd wedi'i chynllunio ar gyfer CDLlN y Fro yn cyd-fynd â lefel y twf sydd wedi'i gynllunio ar gyfer Caerdydd ac felly nad yw'n tanseilio rôl Caerdydd fel y Prif Anheddiad yn y rhanbarth yn Cymru'r Dyfodol.

4.21 Ystyrir y bydd y gostyngiad arfaethedig yn y gofyniad tai yn y Fro o 631 annedd i 526 annedd y flwyddyn yn sicrhau'r cydbwysedd twf priodol rhwng y ddau awdurdod, gan gydnabod y rôl y bydd gan safleoedd strategol CDLl mabwysiedig Caerdydd wrth fynd i'r afael â'r angen am gartrefi teuluol yn y rhanbarth ehangach dros gyfnod y cynllun nesaf.

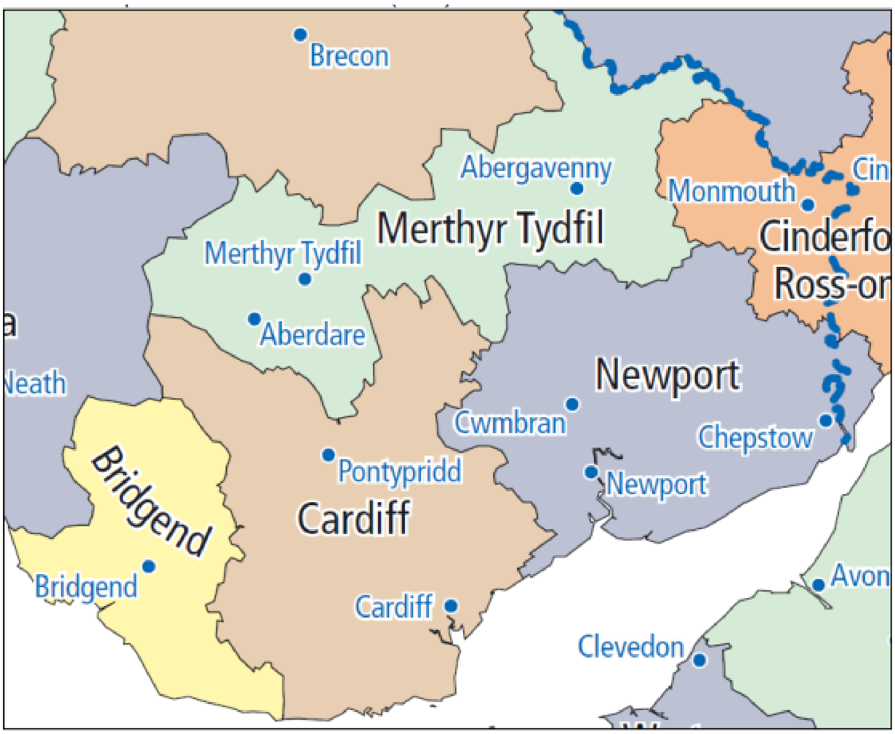
4.22 Er gwaethaf hyn, mudo net yw'r sbardun allweddol ar gyfer twf poblogaeth yn y Fro ac o safbwynt polisi mae awydd i leihau allfudo ymysg trigolion presennol ac annog mewnfudo ar lefelau cynaliadwy i sicrhau poblogaeth economaidd weithgar gytbwys sy'n cyd-fynd â thwf cyflogaeth. Byddai hyn yn cynnwys denu'r bobl ifanc hynny yn y garfan 15-19 yn ôl i'r Fro unwaith y byddant wedi gorffen cyrsiau addysg uwch.

4.23 Felly, nid bwriad y Fro fyddai ceisio atal mudo net o Gaerdydd, nac yn wir unrhyw awdurdod arall yn y rhanbarth, ond yn hytrach caniatáu ar gyfer lefel gynaliadwy o dwf poblogaeth trwy ddyrannu digon o dai i gyflawni amcanion y cynllun mewn modd cyflenwol i Gaerdydd. Mae'r gofyniad tai yn y Fro ynghyd â strategaeth Caerdydd, sy'n canolbwyntio ar ei safleoedd strategol presennol i gyflawni ei ofyniad tai, yn cael ei ystyried yn gyflenwol i'r ddau Awdurdod Lleol.

4.24 Mae'r angen am dai fforddiadwy yn arwyddocaol yng Nghaerdydd a'r Fro. Yng Nghaerdydd, mae'r AFDL (2023) drafft yn nodi angen fforddiadwy o 1,090 o anheddau fforddiadwy y flwyddyn dros gyfnod 15 mlynedd y cynllun, ac mae'r Fro yn nodi angen am 1,205 o dai fforddiadwy y flwyddyn. Mae'r ddau awdurdod yn ceisio manteisio i'r eithaf ar gyfleoedd i ddarparu tai fforddiadwy ac mae hyn yn rhan o'r sylfaen dystiolaeth wrth osod gofyniad tai.

Cyflogaeth, cymudo a theithio i'r gwaith

4.25 Yn hanesyddol, mae'r Cyfrifiad wedi bod yn ffynhonnell ddata allweddol ar gyfer data cymudo. Mae Cyfrifiad 2011 yn nodi bod y rhan fwyaf o Fro Morgannwg o fewn Ardal Teithio i'r Gwaith (TTWA) Caerdydd 2 yn seiliedig ar dystiolaeth o le mae pobl yn teithio ar gyfer cyflogaeth, er bod y Fro Orllewinol o fewn TTWA Pen-y-bont ar Ogwr. Mae TTWA Caerdydd hefyd yn cwmpasu rhannau o RhCT a Chaerffili. Nid yw data tebyg wedi'i gyhoeddi eto ar gyfer Cyfrifiad 2021, er bod data ar gael ar y modd teithio a'r pellter a deithiwyd i'r gweithle. Mae'r Swyddfa Ystadegau Gwladol yn awgrymu y dylid cymryd gofal ag unrhyw gwestiynau sy'n gysylltiedig â theithio i'r gwaith yn y Cyfrifiad, gan iddo gael ei gynnal yn ystod y pandemig Covid 19 pan oedd mandad gweithio gartref ar waith a allai fod wedi dylanwadu ar sut roedd pobl yn ateb y cwestiynau.



Ffigur 8: Ardaloedd Teithio i'r Gwaith 2011

Ffynhonnell: Data Teithio i'r Gwaith y Swyddfa Ystadegau Gwladol

4.26 Mae Arolwg Blynyddol y Boblogaeth (ABB) y Swyddfa Ystadegau Gwladol yn darparu data 2022 ar le mae preswylwyr pob awdurdod lleol yn byw ac yn gweithio. At ei gilydd, mae 92.7% o drigolion De-ddwyrain Cymru hefyd yn gweithio yn y rhanbarth. Ar lefel awdurdod lleol, Caerdydd sydd â'r nifer uchaf o breswylwyr sy'n byw ac yn gweithio o fewn ffin yr awdurdod lleol, gyda 87.6%. Mae'r ABB yn nodi bod 22,800 o drigolion Caerdydd yn gweithio mewn ALl arall, ac mae gan 62,800 o drigolion y tu allan i Gaerdydd weithle yng

[2] https://www.data.gov.uk/dataset/travel-to-work-areas-december-2011-map-in-the-united-kingdom1

Nghaerdydd. Ym Mro Morgannwg, amcangyfrifir bod 70.1% o’r preswylwyr sy'n gweithio yn gweithio o fewn ffin Bro Morgannwg, gyda 18,600 o bobl yn cael eu cyflogi y tu allan i'r ardal, a 5,800 yn cymudo i'r Fro ar gyfer cyflogaeth.

4.27 Dylid nodi bod y ffigurau hyn yn ymwneud â phobl a gyflogir ym mhob ardal, nid nifer y bobl sy'n cymudo'n gorfforol bob dydd. Ers y pandemig, mae patrymau gwaith wedi newid gyda llawer mwy o bobl yn gweithio gartref am ran o'r wythnos waith o leiaf. Mae gweithio ystwyth wedi galluogi pobl i fyw ymhellach i ffwrdd o'u gweithle ac mae wedi lleihau nifer y cymudwyr sy'n teithio o ddydd i ddydd.

	Cyfanswm nifer y preswylwyr sy'n gweithio yn yr ardal	Cyfanswm y bobl sy'n gweithio yn yr ardal	Nifer y bobl sy'n byw ac yn gweithio o fewn yr un ardal	Nifer y bobl sy'n cymudo allan o'r ardal	Nifer y bobl sy'n cymudo i mewn i'r ardal	% sy'n Byw ac yn Gweithio yn yr ardal fel % o’r preswylwyr sy'n gweithio
Pen-y-bont ar Ogwr	63,300	56,400	43,800	19,400	12,500	69.2%
Bro Morgannwg	62,200	49,400	43,600	18,600	5,800	70.1%
Caerdydd	183,500	223,500	160,700	22,800	62,800	87.6%
Rhondda Cynon Taf	104,600	76,700	63,200	41,300	13,500	60.4%
Caerffili	81,900	68,700	50,100	31,800	18,600	61.2%
Blaenau Gwent	32,200	22,100	16,300	16,000	5,900	50.6%
Torfaen	41,500	40,400	28,300	13,200	12,000	68.2%
Sir Fynwy	43,600	42,500	28,000	15,600	14,500	64.2%
Casnewydd	69,200	73,400	48,900	20,400	24,500	70.7%
Merthyr Tudful	25,700	24,800	16,500	9,200	8,300	64.2%
De-ddwyrain Cymru	707,700	678,000	655,800	51,900	22,200	92.7%

Ffigur 9 – Patrymau cymudo fesul awdurdod lleol yng Nghymru

Ffynhonnell: Arolwg Blynyddol y Boblogaeth 2022 y Swyddfa Ystadegau Gwladol

4.28 Er nad yw data'r ABB yn nodi i le mae'r rhai sy'n cymudo allan o'r ardal yn teithio, mae tystiolaeth Cyfrifiad 2011 yn dangos bod cyfran fawr o drigolion y Fro yn cymudo i Gaerdydd oherwydd nifer y cyfleoedd gwaith sydd ar gael, gyda niferoedd is yn gweithio ym Mhen-y-bont ar Ogwr a RhCT.

4.29 Mae Strategaeth a Ffefrir CDLlN Bro Morgannwg yn ceisio alinio swyddi a thai i leihau'r angen i deithio. Mae gofyniad tir cyflogaeth o 67.8 ha wedi'i nodi drwy'r Adolygiad Tir Cyflogaeth, gyda darpariaeth yn cael ei gwneud ar gyfer 168 ha o dir cyflogaeth yn y Strategaeth a Ffefrir, yn bennaf ar safleoedd strategol i ddiwallu gwahanol anghenion cyflogaeth ar draws cyfnod y cynllun. Mae’r raddfa twf cyflogaeth a swyddi wedi cael ei hystyried ochr yn ochr â'r twf tai i

sicrhau bod y ddau yn gydnaws a bod digon o swyddi'n darparu ar gyfer y twf yn y boblogaeth.

4.30 Mae tir wedi'i nodi ar gyfer cyflogaeth newydd yn gysylltiedig â'r lefel arfaethedig o dwf yn y boblogaeth i ddarparu'r cyfleoedd i bobl weithio'n lleol. Fodd bynnag, er y gall y CDLlN ddyrannu tir i geisio cydleoli cyflogaeth a thai fel ffordd o leihau'r angen i deithio, mae'r tu hwnt i gylch gwaith y cynllun i ragnodi lle mae pobl yn gweithio. O ganlyniad, bydd yna wastad lefel all-gymudo i Gaerdydd. Er mwyn cyfateb i bolisi cynllunio a thrafnidiaeth cenedlaethol, mae'n bwysig bod y safleoedd a ddyrennir mewn lleoliadau sy'n cael eu gwasanaethu'n dda gan y rhwydwaith trafnidiaeth gynaliadwy, sy'n elfen allweddol o Strategaeth y CDLlN. Mae'r safleoedd allweddol a nodwyd o fewn Strategaeth a Ffefrir CDLlN Bro Morgannwg i gyd o fewn pellter cerdded neu feicio rhesymol i orsafoedd presennol a darpar orsafoedd rheilffordd Bro Morgannwg, mewn ardaloedd a wasanaethir gan fysiau, a bydd gofyn i'r datblygwyr wneud gwelliannau teithio llesol ar lwybrau i orsafoedd a gwasanaethau a chyfleusterau allweddol eraill lle bo angen. Bydd lleoliad datblygiadau newydd yn unol â'r strategaeth yn sicrhau y gall y trigolion hynny sy'n cymudo i Gaerdydd o'r Fro wneud hynny trwy ddulliau cynaliadwy.

4.31 Bydd y 32,300 o swyddi a gynigiwyd yn CDLlN Caerdydd yn cael eu nodi ar draws nifer o safleoedd ond bydd crynodiad allweddol o fewn Ardaloedd Busnes y Canol a'r Bae, lle cynigir swyddfeydd newydd a defnyddiau hamdden masnachol. Yr Ardal Fusnes Ganolog yw calon weinyddol a busnes y ddinas. Ar hyn o bryd mae'n cynnig cyfleoedd cyflogaeth ar draws ystod o sectorau ac mae'n hygyrch iawn i drigolion y Fro ar y trên, gyda gorsafoedd yn Heol y Frenhines Caerdydd a Chaerdydd Canolog. Mae gwasanaeth rheilffordd Bro Morgannwg hefyd yn cysylltu â Cathays, lle mae Prifysgol Caerdydd a Llywodraeth Cymru yn gyflogwyr pwysig. Bydd argaeledd swyddi presennol a swyddi'r dyfodol yng Nghaerdydd, y mae'n hawdd eu cyrraedd ar y trên, yn sicrhau y gall unrhyw rai o drigolion y Fro sydd angen cymudo wneud hynny trwy ddulliau cynaliadwy.

4.32 Bydd y Fro a Chaerdydd yn parhau i drafod gwelliannau trawsffiniol posibl i Deithio Llesol a thrafnidiaeth gyhoeddus, a byddant hefyd yn parhau i gysylltu â Trafnidiaeth Cymru mewn perthynas â chynigion ar gyfer cynyddu amlder a chapasiti gwasanaethau rheilffyrdd.

5. Casgliad

5.1 Yn dilyn mabwysiadu CDLl Bro Morgannwg yn 2017, cynyddodd y gwaith o adeiladu tai yn sylweddol, gyda llawer o safleoedd a ddyrannwyd yn cael eu datblygu'n gynnar yng nghyfnod y cynllun datblygu. Mae CDLl mabwysiedig Caerdydd wedi bod yn arafach wrth ddarparu tai newydd oherwydd cymhlethdodau darparu safleoedd strategol ar raddfa fwy sylweddol. Dros yr un cyfnod, bu lefelau uchel o fudo o Gaerdydd i'r Fro, yn bennaf gan deuluoedd

sy'n gweithio, a allai fod yn gysylltiedig â’r nifer uwch o dai newydd. Mae safleoedd strategol Caerdydd bellach yn darparu lefelau uwch o dai, tra bod cyfraddau adeiladu tai'r Fro wedi arafu.

5.2 Ar gyfer y CDLlNau, mae'n bwysig bod lefel y tai newydd yn y Fro yn ategu yn hytrach na chystadlu â’r safleoedd strategol yng Nghaerdydd wrth ddarparu tai teuluol yn benodol. Mae CDLlN y Fro yn gosod gofyniad tai priodol, yn seiliedig ar gyfraddau adeiladu tai cyfartalog tymor hwy. Mae Caerdydd hefyd yn cynllunio ar gyfer lefel o dwf wedi'i llywio gan dystiolaeth ddiweddar, lle caiff ei chyflawni ar safleoedd strategol a gyflwynwyd, ac sydd bellach yn mynd rhagddo. Ystyrir, felly, er y bydd pobl yn dal i fudo o Gaerdydd i'r Fro am amryw resymau, ni fydd argaeledd tai newydd yn sbardun mor arwyddocaol o ystyried bod cynhyrchion tebyg ar gael yng Nghaerdydd hefyd. O ganlyniad, ystyrir bod lefel y twf sydd wedi'i chynllunio yn CDLlau y Fro a Chaerdydd wedi’i chydbwyso’n briodol.

5.3 Yn nhermau cyflogaeth, bydd CDLlN Bro Morgannwg yn gwneud darpariaeth ar gyfer tir cyflogaeth sy'n cyd-fynd â'r twf yn y boblogaeth oedran gweithio er mwyn alinio cyflogaeth â thai. Mae safleoedd wedi'u nodi lle mae cyfleoedd i gydleoli tai a chyflogaeth, gan leihau'r angen i deithio. Fodd bynnag, bydd pobl yn all-gymudo o'r Fro i Gaerdydd o hyd oherwydd rôl Caerdydd fel canolfan ar gyfer twf rhanbarthol. Mae elfen sylweddol o gyfleoedd cyflogaeth presennol a’r dyfodol yng Nghaerdydd yn yr Ardal Fusnes Ganolog, sydd wedi’i chysylltu â'r Fro gan wasanaeth rheilffordd rheolaidd. Ystyrir bod strategaeth Caerdydd ar gyfer cyflogaeth yn cyd-fynd â ffocws y Fro ar ddyrannu tir sy'n cael ei wasanaethu'n dda gan drafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys rheilffordd Bro Morgannwg, sy'n golygu y gall cymudwyr gael mynediad hawdd at gyfleoedd cyflogaeth ar draws ffiniau’r ALl.

5.4 O ystyried yr uchod, ystyrir bod CDLlN Caerdydd 2021-2026 a CDLlN Bro Morgannwg 2021-2026 yn cyd-fynd â Phrawf Cadernid 1: A yw'n gydnaws â chynlluniau ACLlau cyfagos?