

**CYNLLUNIO,
ADFYWIO AC
ISADEILEDD**
ADOLYGIAD
CYFLENWAD TAI

Adolygiad Cyflenwad Tai
Casnewydd - Crynodeb
Gweithredol

Cyngor Dinas Casnewydd
Chwefror 2022

ADOLYGIAD CYFLENWAD TAI -

CRYNODEB GWEITHREDOL

- 1.1.1 Cafodd Lambert Smith Hampton gyfarwyddyd gan Gyngor Dinas Casnewydd i gynnal Adolygiad o'r Cyflenwad Tir Tai, a ystyriodd y cyfyngiadau a'r rhwystrau sy'n wynebu'r sector adeiladu tai yng Nghasnewydd a'r hyn y gellid ei wneud i wella cyfraddau darpariaeth tai.
- 1.1.2 Gwnaeth yr adolygiad gynnwys asesiad o gyfraddau darpariaeth yng Nghasnewydd ac amlinellu'r rhwystrau allweddol i ddarpariaeth.
- 1.1.3 Gwnaeth yr adolygiad hefyd gynnwys; ymgysylltu â rhanddeiliaid i ganfod safbwynt y diwydiannau ar gyflenwad, rhwystrau a chyfleoedd yng Nghasnewydd yn ogystal â'r diwydiant ehangach; yn ogystal â dadansoddiad o'r farchnad i ganfod a oedd ffafriaeth ofodol ar gyfer twf preswyl ac asesiad o effaith Polisi Cenedlaethol a mentrau gan gynnwys Cymru'r Dyfodol a'r agenda creu lleoedd.
- 1.1.4 Datgelodd yr adolygiad o'r ddarpariaeth yng Nghasnewydd angen am 10,350 o anheddau dros gyfnod y Cynllun (2011-2026) - roedd 6,415 o anheddau (62%) wedi'u darparu hyd at y cyfnod a ddaeth i ben ar 31 Mawrth 2021. O gymharu â'r angen blyneddol, mae Casnewydd wedi cyflawni hyn ar bedwar achlysur allan o ddeg, sydd wedi mynd heibio yn ystod cyfnod y Cynllun hyd at fis Mawrth 2021.
- 1.1.5 O ran darpariaeth fforddiadwy, mae Casnewydd wedi darparu 1,359 o anheddau fforddiadwy, sy'n cynrychioli dros 21% o gyfanswm y ddarpariaeth. Bydd hyn hefyd yn aros yn sefydlog, ac os na, yn cynyddu, oherwydd y lefel uwch o arian grant tai cymdeithasol gan Lywodraeth Cymru a ddyfarnwyd i'r Cyngor.
- 1.1.6 Mae'r Cyngor yn rhagweld y bydd y ddarpariaeth tai yn y dyfodol yn parhau'n sefydlog a hyd yn oed yn cynyddu, fodd bynnag mae adborth rhanddeiliaid yn awgrymu fel arall.
- 1.1.7 Ymhlith y deg awdurdod lleol yn rhanbarth De-ddwyrain Cymru, Casnewydd yw'r ail orau, i Gaerdydd yn unig, o ran cyfraddau darparu tai a chwblhau cronol ers 2011/12. Profodd pob awdurdod ostyngiad sylweddol yn unol â'r data monitro diweddaraf sydd ar gael, oherwydd effeithiau pandemig Covid-19. Fodd bynnag, roedd rhanddeiliaid o'r farn bod darpariaeth tai yng Nghasnewydd yn weddol uchel.
- 1.1.8 Defnyddiwyd ystod o ddangosyddion o nodweddion gan gynnwys fforddiadwyedd, poblogaeth a gwerthoedd tir wrth nodi saith awdurdod lleol â nodweddion tebyg i Gasnewydd. Yr ardaloedd cymharol hyn oedd: North Tyneside, Amber Valley, East Lindsey, Stafford, Nuneaton a Bedworth, Dudley, a Plymouth. Roedd gan bob un o'r uchod ddau neu fwy o'r nodweddion uchod yn gyffredin â Chasnewydd.
- 1.1.9 Datgelodd dadansoddiad o'r ardaloedd cymharol fod gan yr ardaloedd hynny a oedd yn cynnal cyflenwad da o dai, ystod o safleoedd a ddyrannwyd yn eu cynlluniau lleol, yn hytrach na dibynnu ar un safle mawr i'w darparu, lle roedd y gwahanol feintiau o safleoedd yn galluogi busnesau bach a chanolig ac adeiladwyr tai cenedlaethol i weithredu ar yr un pryd.
- 1.1.10 Roedd hefyd yn amlwg, wrth fabwysiadu cynllun newydd, bod darpariaeth tai yn cynyddu, ni waeth ffactorau cyd-destunol eraill, fel y nodweddion a restrir uchod.
- 1.1.11 O ran ffafriaeth ofodol yng Nghasnewydd, mae'r adroddiad wedi canfod bod trafodion ar gyfer adeiladau newydd ac adeiladu i'w hail-werthu wedi'u crynhoi mewn ardaloedd o isadeiledd cymharol uchel. Er enghraifft, cofnododd Tŷ-du lefelau uchel o drafodion ac mae ganddo gysylltiadau da â'r A467, yr A468, yr

A48 a'r M4. Gwelwyd patrymau tebyg ym Mhiligwenlli a Llyswry. Mae'n amlwg bod dalgylchoedd ysgolion hefyd yn dylanwadu ar y ffafiaeth ofodol, gyda'r lleoliadau mwyaf dymunol ar ochr orllewinol Casnewydd. Mae'r dadansoddiad hwn hefyd yn datgelu bod galw cymharol isel i fyw yng nghanol y ddinas sydd â chyfran gymharol uchel o eiddo rhent.

- 1.1.12 Datgelodd ymchwil ar ddemograffeg Casnewydd gymuned amrywiol, gydag ardaloedd cyfoethocach fel Tŷ-du, gydag ardaloedd â thai cost is yn Somerton, Llyswry, Maes Glas, a Betws. Mae hefyd boblogaeth oedranus gymharol gefnog yn y rhanbarthau maestrefol.
- 1.1.13 O ran y rhwystrau i ddarpariaeth tai yng Nghasnewydd, mae'r adroddiad yn nodi bod diffyg isadeiledd digonol, gwaharddiad ar ddatblygiadau ffyrdd newydd, gweddill y dyraniadau sydd ar gael a'r gallu i'w datblygu, gwerthoedd tir isel, ac ardaloedd eang o risg llifogydd uchel i gyd yn rhwystrau presennol. Rhagwelir y byddant yn debygol o gael mwy o effaith ar ddarpariaeth ymhellach i'r dyfodol. Mae pandemig Covid-19 wedi gweithredu fel rhwystr, fodd bynnag, dim ond dros dro oedd hwn ac roedd hefyd yn rhywbeth a brofwyd ledled y wlad, ac nid yng Nghasnewydd yn unig.
- 1.1.14 Cyfeiriodd adborth rhanddeiliaid at ddiffyg hyblygrwydd ac ymatebolrwydd yn system gynllunio Cymru, ond dywedodd, er mwyn mynd o gwmpas hyn, bod angen dyraniadau yn y dyfodol ar draws ystod o fathau o dir, gydag amrywiaeth o feintiau ac ar dir llwyd a maes glas, er mwyn cynyddu hyblygrwydd ac ymatebolrwydd i'r farchnad ehangach.
- 1.1.15 Serch hynny, mae atebion posibl i'r rhwystrau hyn yn cynnwys mabwysiadu Cynllun Datblygu Lleol (CDLI) newydd a dyraniadau cysylltiedig. Fodd bynnag, mae'r diwygiadau arfaethedig i nodyn cyngor technegol 15 yn rhwystr sylfaenol a fydd angen arloesi a dyfeisgarwch i'w oresgyn.
- 1.1.16 Mae cyfleoedd posibl ac i'r dyfodol yn cynnwys adfywio canol y ddinas, gan arwain at gynnydd mewn gwerthoedd tir mewn lleoliad trefol, gyda chapasiti ar gyfer tai ychwanegol. Cefnogir gwaith adfywio canol y ddinas gan syniad a dderbynnir yn eang o ail-bwrpasu canol tref a dinas er mwyn gwella bywiogrwydd.
- 1.1.17 Mae'n amlwg bod y prif rwystrau i ddarpariaeth yng Nghasnewydd yn y dyfodol y tu hwnt i gylch gwaith a rheolaeth y Cyngor. Sef, y diwygiadau arfaethedig i nodyn cyngor technegol 15 a'r penderfyniad ynghylch ffordd liniaru'r M4. Fodd bynnag, mae'r CDLI yn offeryn a all fynd i'r afael â darpariaeth tai drwy ddyrannu safleoedd tai, a mabwysiadu cyfres o bolisiau sydd â'r nod o gynyddu darpariaeth ledled yr ardal, fel polisiau posibl sy'n ymwneud ag adfywio canol y ddinas.