

# CYNLLUN DATBLYGU LLEOL NEWYDD BRO MORGANNWG 2021-2036

## DATGANIAD SEFYLLFA AR Y CYD AR Y BERTHYNAS RHWNG CYNLLUNIAU DATBLYHU LLEOL NEWYDD CAERDYDD A BRO MORGANNWG

Hydref 2023



PAPUR CEFNDIROL - PB20



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

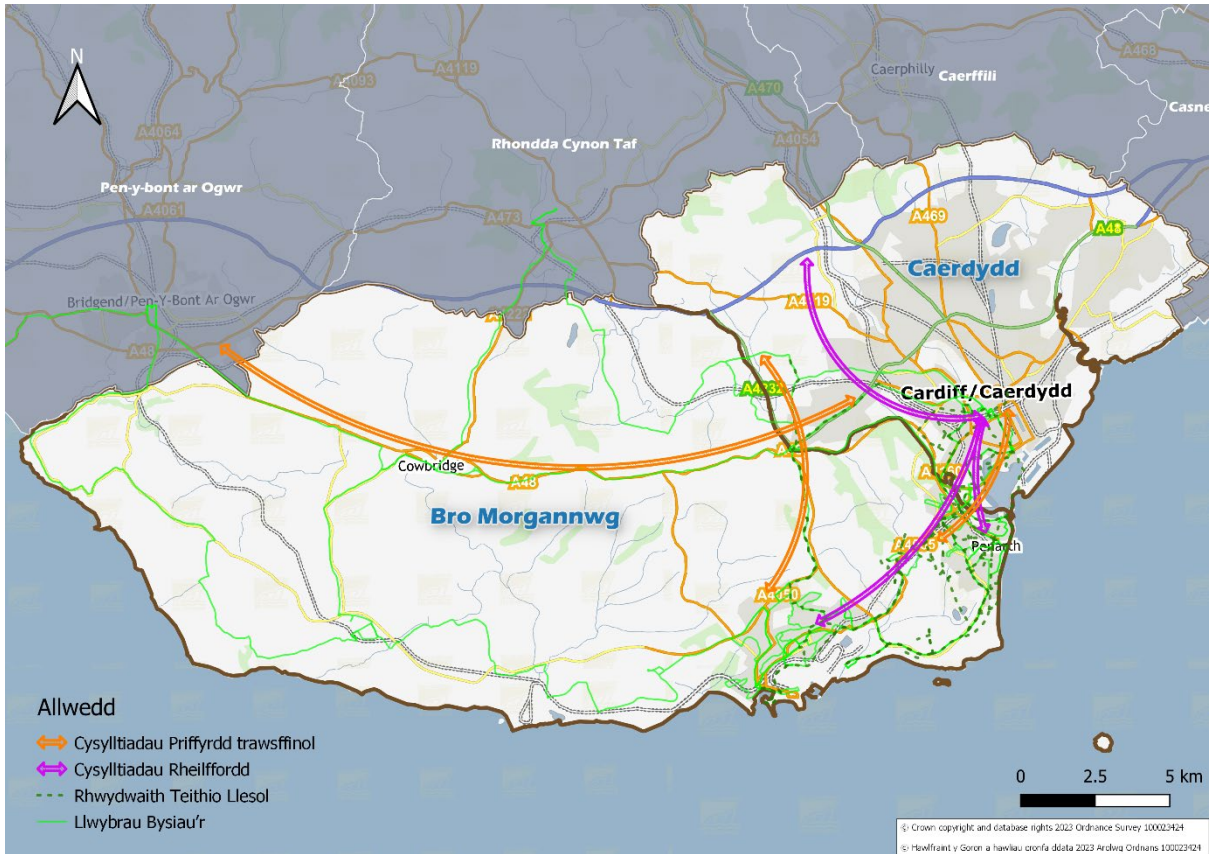
**Wedi'i baratoi gan Gyngor Caerdydd a Chyngor Bro Morgannwg  
Hydref 2023**





## **1. Cyflwyniad**

- 1.1 Mae Cyngor Caerdydd wedi dechrau gweithio ar Gynllun Datblygu Lleol Newydd (CDLIN) ar gyfer y cyfnod 2021 i 2036, a fydd, ar ôl ei fabwysiadu, yn disodli'r Cynllun Datblygu Lleol (CDLI) 2006 i 2026 mabwysiedig. Mae Cyngor Bro Morgannwg hefyd yn paratoi CDLIN ar gyfer yr un cyfnod 15 mlynedd (2021-2036), a fydd yn disodli'r CDLI 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 CDLINau priodol yn ategu eu cyd-destun rhanbarthol. Mae'r datganiad yn rhan o'r sylfaen dystiolaeth ar gyfer y CDLINau priodol, gan ddangos bod y cynlluniau'n cydfynd 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 CDLINau 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.



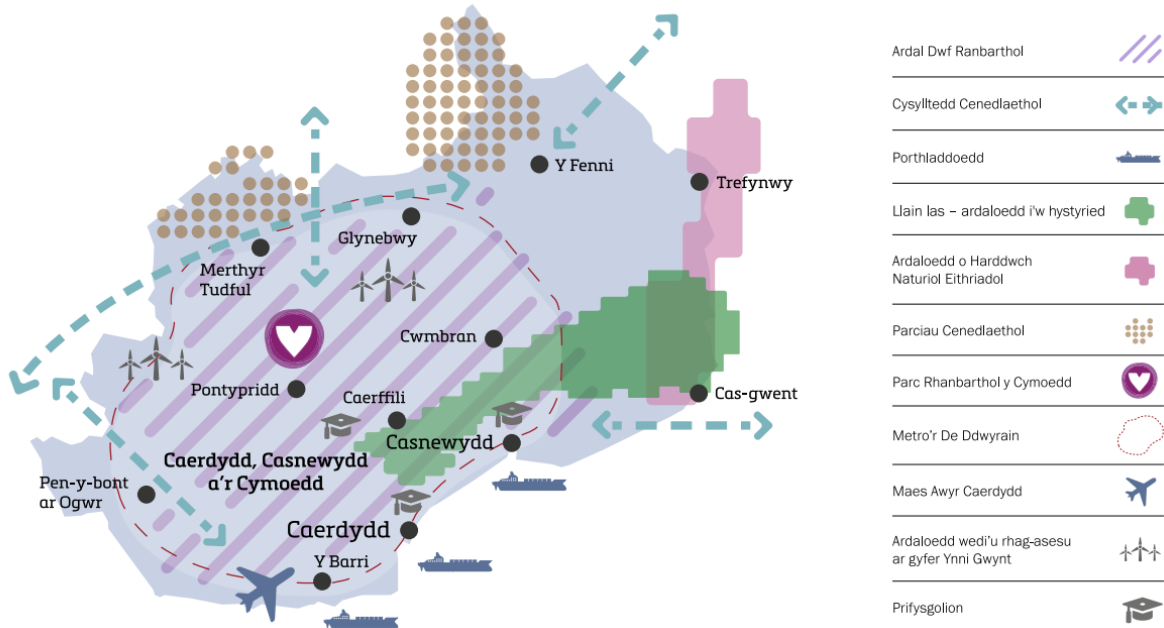
**Ffigur 1: Map o ffiniau Caerdydd a Bro Morgannwg**

## 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.

Diagram strategol rhanbarthol



**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 trafndiaeth 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 trafndiaeth 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.

#### Prifddinas-Ranbarth Caerdydd

- 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 (GCSDdC) a Chymdeithas Swyddogion Cynllunio De-ddwyrain Cymru (CSCDDdC).

### **3. Strategaethau CDLI wedi'u mabwysiadu a lefelau twf**

#### Bro Morgannwg

- 3.1 Mabwysiadwyd CDLI 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 CDLI 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 CDLI 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 cronus 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 disgwylidig 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 cronus 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 CDLI, 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.

### Caerdydd

- 3.6 Cafodd CDLI 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 trafniadaeth 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 CDLI 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 cronus o 19,642 o anheddau wedi'u cwblhau, o gymharu â gofyniad blynyddol disgwylidig 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 CDLI, 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 CDLI 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 CDLIN**

##### Bro Morgannwg

- 4.1 Strategaeth 'Twf Cynaliadwy' yw Strategaeth a Ffeirir y CDLIN 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 Ffeirir 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 CDLI 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

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

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

### Caerdydd

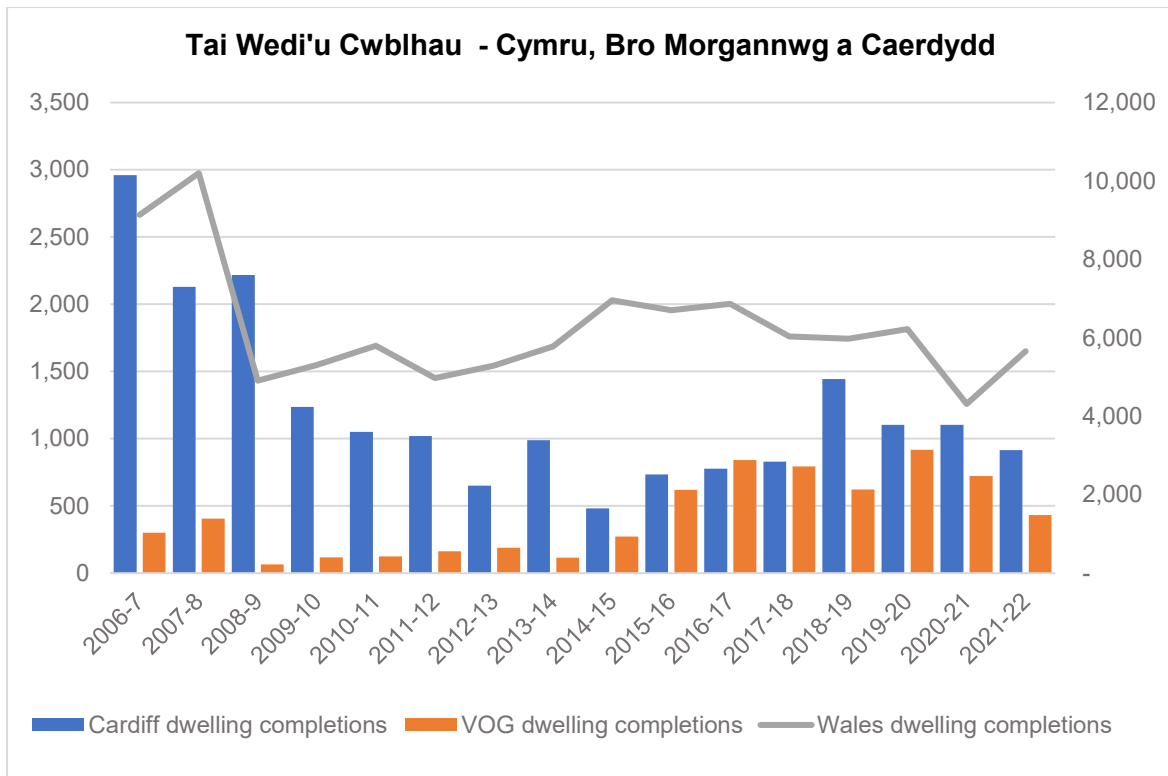
- 4.5 Strategaeth Twf Cynaliadwy yw'r Strategaeth a Ffeirir ar gyfer CDLI Caerdydd. Mae opsiwn twf a ffeirir o 1,600 annedd y flwyddyn dros gyfnod y cynllun, sy'n cyfateb i 24,000 o gartrefi newydd, yn ogystal â 32,300 o swyddi newydd. Byddai'r senario yma yn arwain at dwf poblogaeth o 39,373 (39,742) 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 ffeirir 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 ymrwymadau 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 CDLI mabwysiedig (y mae nifer ohonynt yn destun ceisiadau cynllunio mawr sy'n cael eu pennu ar hyn o bryd) yn darparu 5,281 o anheddu pellach. Mae hyn yn golygu nad oes angen nodi tir ar gyfer unrhyw anheddu ychwanegol dros gyfnod y cynllun i gwrdd â lefel y twf a gynigir yn y Strategaeth a Ffeirir. 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 bwm tai canol y 2000au, roedd Caerdydd yn adeiladu dros 2,000 o anheddu 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 CDLI Caerdydd ym mis Ionawr 2016 a mabwysiadwyd CDLI 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 nghanam 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 CDLI 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 chydodod 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 bwm tai cychwynnol ar ôl mabwysiadu.



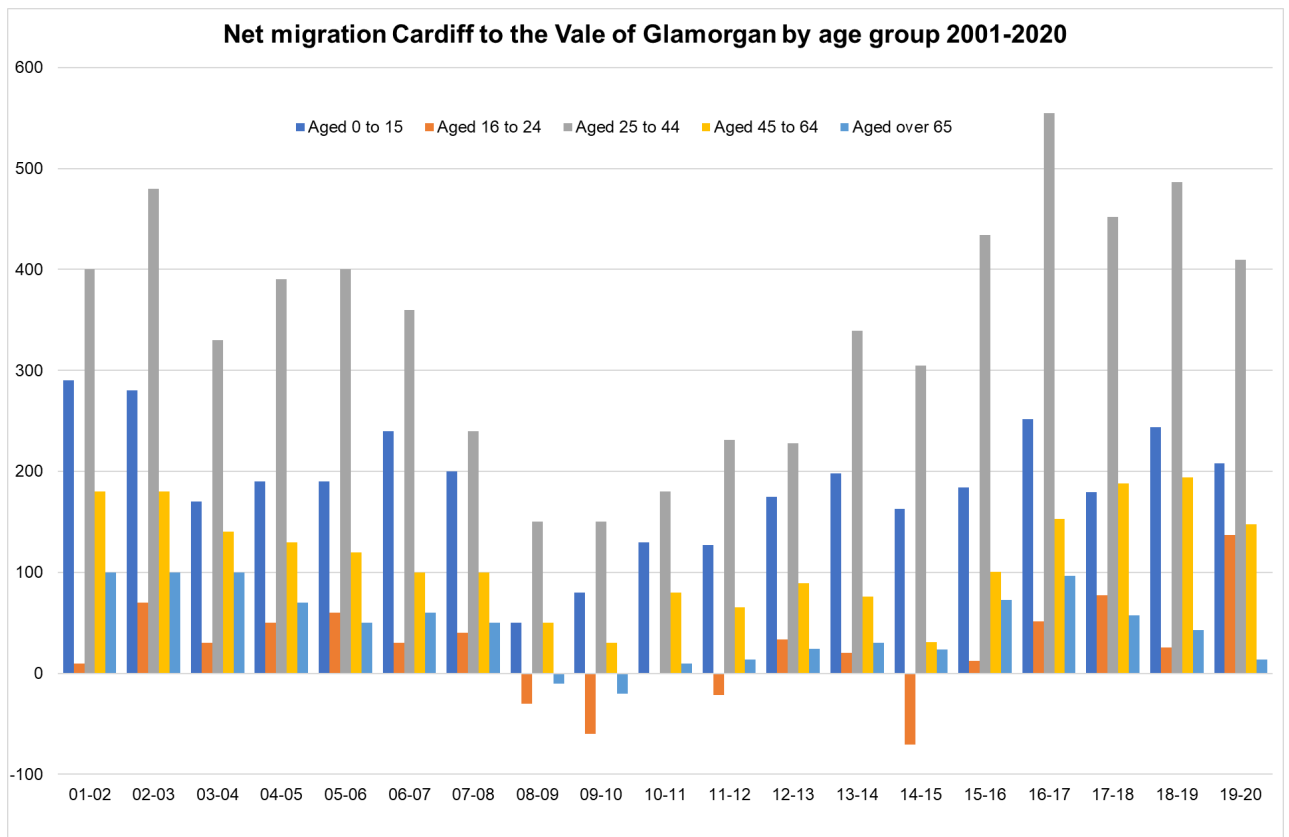
**Ffigur 3: Tai wedi'u cwblhau 2006-7 i 2021-22**

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

Mudo

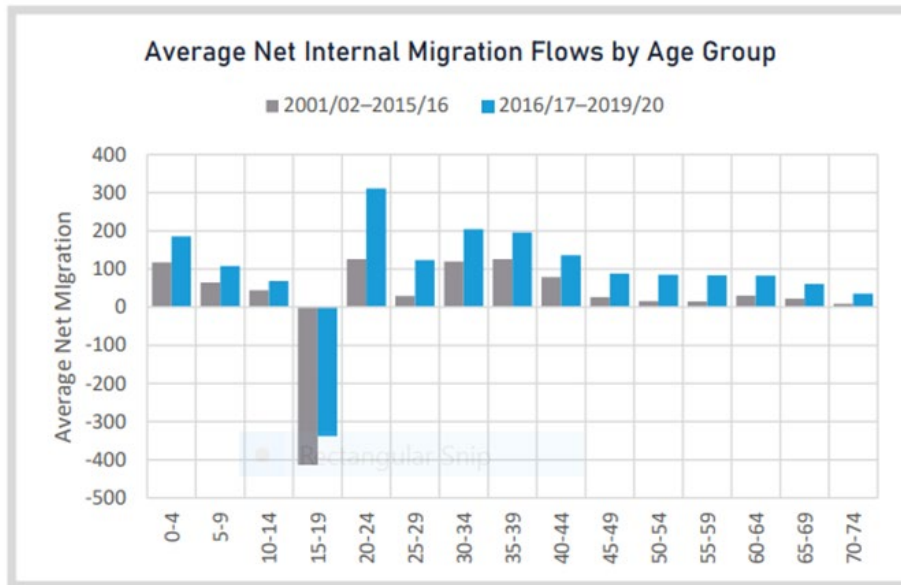
4.13 Un o'r tueddiadau mudo mwyaf arwyddocaol yn y rhanbarth yw'r allfudo o Gaerdydd i Fro Morgannwg. Yn y cyfnod 2012/13 i 2019/20, roedd all-lif mudo net o 805 o bobl y flwyddyn ar gyfartaledd<sup>1</sup>. Mae tueddiadau tymor hwy yn dangos, yn y cyfnod ers 2001, fod yr all-lif mudo net blynyddol hwn 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.

<sup>1</sup> Diweddariad Demograffig Caerdydd Hydref 2021 (Edge Analytics)



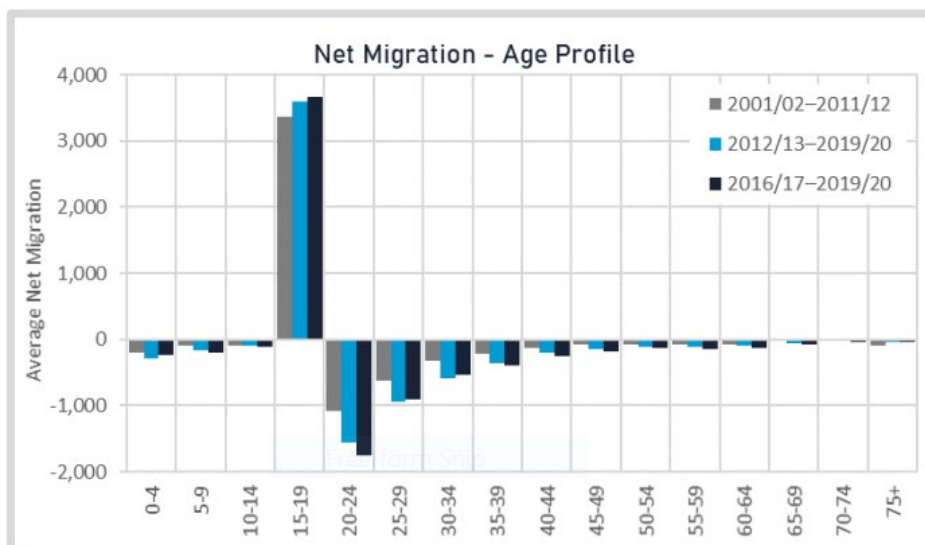
**Ffigur 4: Tarddiad mudo a chyrchfannau rhwng awdurdodau lleol yn ôl grŵp oedran**  
**Ffynhonnell: StatsCymru**

- 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)**



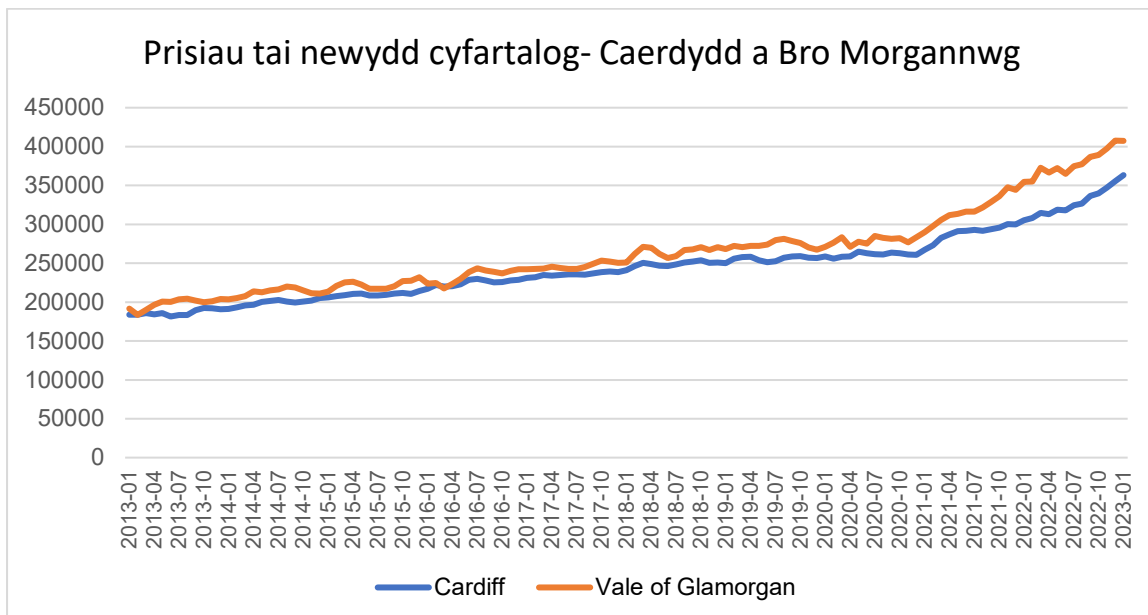
**Ffigur 6: Mudo Net Mewnol Caerdydd - Proffil Oedran**

**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 CDLIN. Roedd y CDLI 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 \(data.gov.uk\)](https://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 CDLIN. 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 CDLIN 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

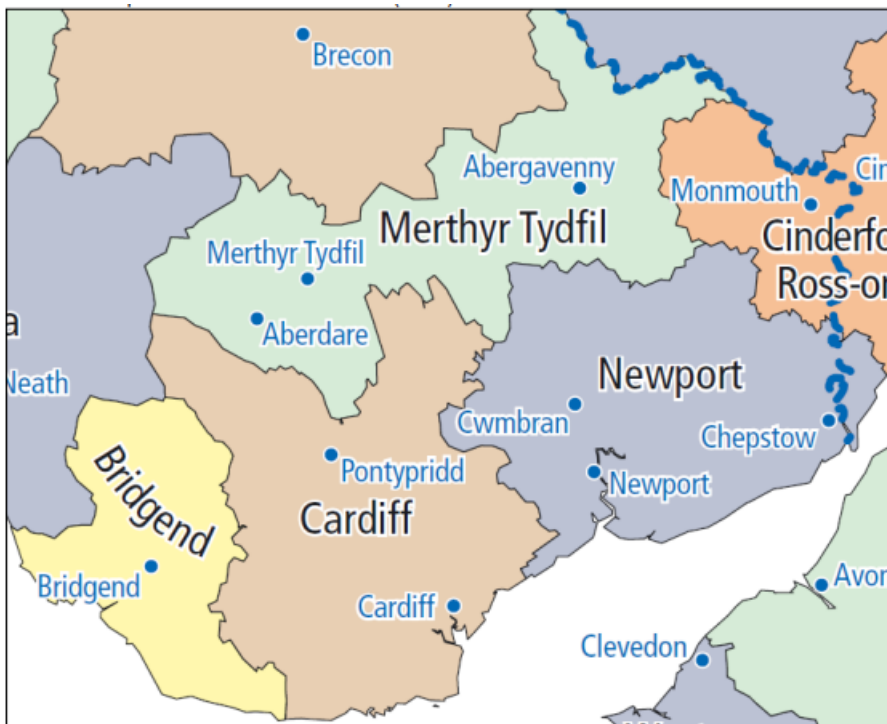
Caerdydd ar gyfer y CDLIN yn y dyfodol. Er y dangoswyd y gall y Fro ddarparu lefelau uchel o dai newydd, mae'n bwysig bod lefel y twf sydd wedi'i chynllunio ar gyfer CDLIN y Fro yn cyd-fynd â lefel y twf sydd wedi'i gynllunio ar gyfer Caerdydd ac felly nad yw'n tansellio rôl Caerdydd fel y Prif Anheddiad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



**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 ALI arall, ac mae gan 62,800 o drigolion y tu allan i Gaerdydd weithle yng

<sup>2</sup> <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%
<b>De-ddwyrain Cymru</b>	<b>707,700</b>	<b>678,000</b>	<b>655,800</b>	<b>51,900</b>	<b>22,200</b>	<b>92.7%</b>

#### **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 CDLIN 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 CDLIN 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 allgymudo 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 trafndiaeth gynaliadwy, sy'n elfen allweddol o Strategaeth y CDLIN. Mae'r safleoedd allweddol a nodwyd o fewn Strategaeth a Ffefrir CDLIN 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 CDLIN 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 trê, gyda gorsafedd 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 trê, 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 amllder a chapasiti gwasanaethau rheilffordd.

## **5. Casgliad**

- 5.1 Yn dilyn mabwysiadu CDLI 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 CDLI 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 CDLINau, 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 CDLIN 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 chydbwysu'n briodol.
- 5.3 Yn nhermau cyflogaeth, bydd CDLIN 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 CDLIN Caerdydd 2021-2026 a CDLIN Bro Morgannwg 2021-2026 yn cyd-fynd â Phrawf Cadernid 1: A yw'n gydnaws â chynlluniau ACLlau cyfagos?



**Cyngor Bro Morgannwg**  
Adfywio a Chynllunio  
Swyddfa'r Doc  
Dociau'r Barri  
Y Barri CF63 4RT

[LDP@valeofglamorgan.gov.uk](mailto:LDP@valeofglamorgan.gov.uk)  
[www.bromorgannwg.gov.uk](http://www.bromorgannwg.gov.uk)

