

DEDDF CYNLLUNIO TREF A GWLAD 1990
CYNLLUNIO TREF A GWLAD (DATBLYGIAD CYFFREDINOL)
GORCHYMYN 1995 - HYD HEDDIW
DEDDF CYNLLUNIO A IAWNDAL 1991
RHEOLIAD HYSBYSEBU CYNLLUNIO TREF A GWLAD 1994
DEDDF CYNLLUNIO (ADEILADAU RHESTREDIG A CHADWRAETH)
1990

CEISIADAU AM GANIATAD DATBLYGU

Adroddiadau ac argymhellion gan Swyddogion i'w hystyried a'u datrys gan Awdurdod Cynllunio'r Sir.

Bydd pob cais am y cynigion a nodir yn yr adroddiad hwn ar gael i'w archwilio gan Aelodau o'r Pwyllgor cyn ac yn ystod y cyfarfod lle ystyrir y ceisiadau.

Gellir gweld y Papurau Cefndir i bob cais, gan gynnwys ffurflenni, cynlluniau, gohebiaeth, Cynllun Datblygiad a dogfennau arweiniad yn ystod yr oriau swyddfa arferol.

copiau ar gael gan y Pennaeth Gwasanaethau Cynllunio

ADRODDIAD PENNAETH CYNLLUNIO

Y DREFN O BENDERFYNU CEISIADAU AM WEITHIO TU ALLAN I ORIAU YN SAFLEOEDD MWYNAU SIR DDINBYCH

1. Pwrpas

- 1.1 Gofyn i Aelodau gymeradwyo mabwysiadu trefn penderfynu ar gais am weithio tu allan i oriau ar y cyd gyda Chadeirydd ac Is Gadeirydd y Pwyllgor Cynllunio a'r Aelod Lleol

2. Cefndir

- 2.1 Mae'r rhan fwyaf o chwareli sy'n gweithio yn Sir Ddinbych yn cael eu rhwystro rhag gweithio ar bnawniau Sadwrn, Suliau a Gwyliau Cyhoeddus oherwydd yr amodau ar ganiatau cynllunio ar y safle. Gorfodir y cyfyngiad i warchod yr amwynder i breswylwyr lleol.
- 2.2 Weithiau gofynnir i mi gan weithredwyr chwarel sy'n dymuno gweithio tu allan i oriau gwaith a ganiateir am gyfnod byr o amser (wythnosau yn hytrach na misoedd) i weithio ar gontract penodol. Fel arfer mae'r contractau ar gyfer gwaith atgyweirio neu wella priffyrdd. Nid yw ceisiadau o'r fath yn golygu dileu neu newid yr amodau cynllunio sy'n bod. Er enghraifft derbyniwyd cais yn ddiweddar am Chwarel y Graig ym mis Rhagfyr 2000.
- 2.3 Mae amserlen dychwelyd tendrau fel arfer yn fyr iawn sy'n golygu bod raid cymryd penderfyniad yn gyflym a ydym am ganiatau gweithio tu allan i oriau ar unrhyw safle benodol am gyfnod byr o amser. Roedd hen Sir Clwyd yn gweithredu i drefn lle roedd ymgynghori gyda'r Cyngor Cymuned priodol a'r Pwyllgor Cyswllt priodol a gwneir penderfyniad mewn ymgynghoriad gyda Chadeirydd ac Is Gadeirydd y Pwyllgor Cynllunio a'r Aelod Lleol. Rwy'n teimlo y dylai'r Cyngor ddilyn y drefn hon ac ystyried unrhyw geisiadau a all godi yn y dyfodol.

3. Argymhelliad

- 3.1 Bod Aelodau yn cymeradwyo dilyn y drefn ganlynol i benderfynu ar geisiadau am weithio tu allan i oriau mewn safleoedd mwynloddio yn Sir Ddinbych heb ddileu neu newid yr amodau cynllunio.

4. Y drefn arfaethedig

1. Bydd ceisiadau am gydsyniad i weithio tu allan i oriau cymeradwy am gyfnod tros dro o hyd at 4 wythnos yn cael ei trin mewn ymgynghoriad â Chadeirydd ac Is Gadeirydd y Pwyllgor Cynllunio a'r Aelod Lleol, y Cyngor Cymuned a'r Pwyllgor Cywllt (Liaison Committee.)
2. Rhaid rhoi adroddiad am bob penderfyniad i'r Pwyllgor Cynllunio.

ADRODDIAD PENNAETH CYNLLUNIO

RHIF Y CAIS : (i) 03/740/97/PF
(ii) 03/846/97/PF

CYNNIG I) CODI 47 BUNGALO AR WAHAN, FFORDD I GERBYDAU A
MYNEDIAD I GERDDWYR
II) CODI 3 ANEDD (PLOTIAU 48,49, 50)

LLEOLIAD : TIR ODDI AR FFORDD Y FICERDY, LLANGOLLEN

1. Pwrpas

1.1 Gofyn barn Aelodau am gais gan gyfreithiwr y datblygwr i newid cymal a gynhwysir yn y **Oblygiad Adran 106 drafft (draft Section 106 Obligation)** am symud cerbydau contractwyr/adeiladu am adeiladau datblygiadau preswyl newydd a mynediad newydd i gerbydau ar dir ger Vicarage Road, Llangollen.

2. Cefndir

2.1 Gall Aelodau gofio bod y ceisiadau wedi cael adroddiad ym Mhwyllgor Cynllunio'r Cyngor yn y cyfarfod a gynhaliwyd ar 19 Ebrill 2000. Dangosir y tir, pwnc y cais yn atodiad Appendix A a atodir at yr adroddiad hwn. Penderfynwyd yn y cyfarfod rhoi caniatad Cynllunio i'r ceisiadau yn amodol ar (inter alia) bod y datblygwr yn dechrau ar Section 106 Obligation fyddai, yn ychwanegol ar reolau eraill, yn gwahardd symud cerbydau contractwyr/ adeiladwyr ar hyd Hill street a'i gyffordd gyda Vicarage Road.

2.2 Yn ôl penderfyniad y Pwyllgor Cynllunio cyflwynwyd **draft Section 106 Obligation** i gyfreithwyr yr ymgeisydd / datblygwyr i'w gymeradwyo gan gynnwys yr amodau canlynol :

"6.2 Mae'r Datblygwr yn cytuno gyda'r Cyngor Sir i wahardd symud cerbydau contractwyr/ adeiladwyr i ac oddi ar safle'r cais ar hyd Hill Street a'i gyffordd gyda Vicarage Road".

2.3 Mae cyfreithiwr yr ymgeisydd wedi gofyn i'r mater gael adroddiad i'r Pwyllgor Cynllunio ar gyfer ymgynghori. Maent o'r farn yn ystod y cyfnod dechreuol o waith adeiladu ffyrdd y byddai gwahardd yr amdoau uchod yn gwneud gwaith adeiladu ffordd yn amhosibl.

Atodir llythyr i gefnogi'r farn gan Y Peiriannydd Siartedig ar ran yr ymgeisydd fel Atodiad B.

Mae'r cyfreithiwr yn dadlau na ddylai'r Cyngor wrthwynebu gwahardd defnyddio Hill Street/Vicarage Road os bydd y ffyrdd newydd wedi eu hadeiladu yn ôl cais cymal 6.2 a'i newid i ddarllen :

“6.2 The Developer agrees with the County Council that following substantial completion of the Highway Works it will prohibit movement of contractors / construction vehicles seeking access to and from the application site along Hill street and its junction with Vicarage Road.”

2.5 Diffinir gweithiau Priffyrdd yn y **Section 106 Obligation** fel adeiladu mynediad newydd o Hall Street hyd Vicarage Road, a hefyd gwaith gwelliant i'r priffyrdd presennol. Effaith yr addasiad fyddai caniatáu i'r datblygwr ddefnyddio Hill Street o'i gyffordd gyda Vicarage Road yn ystod ac i bwrpas gwaith “Highway Works” gyda gwaharddiad Cymal 6.2 sy'n effeithio ar gwblhau'r gweithiau hyn.

2.6 Ar ôl ystyried y cais cyfredol rhoddwyd ystyriaeth bellach i'r mater gan Bennaeth Priffyrdd a Chludiant y Cyngor. Derbyniwyd yr ymateb canlynol:

“At a previous meeting, both members and Highway staff expressed concern at the proposed use of Hill Street for construction traffic, on the grounds of local disruption and traffic safety.

However, examination of the proposals shows that, from a purely practical point of view, it is virtually impossible to construct the new access from Willow Street without invoking a long term closure of Hall Street and rendering the area at the junction of Willow Street and Hall Street a virtual building site. Even then the construction process would be protracted and more complicated. For this reason, I consider that the inclusion of a clause prohibiting the use of Hill Street would render the proposal effectively unbuildable.

2.7 Mewn adroddiad blaenorol i'r pwyllgor Cynllunio Medi 1999, bydd Aelodau'n cofio fy mod wedi argymhell ymgynghori gyda'r Pennaeth Priffyrdd a Chludiant i ystyried lled / aliniad y ffordd yn Willow Street a graddiant y safle y dylid am resymau ymarferol gael eu gwneud i gyfeiriad o Vicarage Road i Hall Street. Roedd hyn fodd bynnag yn bwnc i'w gynnwys yn Section 106 Obligation o ddarpariaeth perthynol i (ymhlith pethau eraill) amserlen cwblhau'r gwaith gwelliant i faint lefel y cwrs a maint cerbydau adeiladau a ddefnyddir i wneud gwaith priffyrdd.

Bwriedir i'r materion hyn am amseru a methodoleg gwneud gwaith priffyrdd (gan gynnwys diogelwch priodol) gael eu hymgorffori i (i) Cytundeb o dan Adran 278 Deddf Priffyrdd 1980 i'w wneud gan y datblygwr a'r Cyngor yn gweithredu fel awdurdod priffyrdd lleol a (ii) amodau cynllunio (Amod 12 - 03/740/97/PF & Condition 10 - 03/846/97/PF) i sicrhau bod y ffordd fynediad newydd yn cael ei hadeiladu hyd “ base course level” ac yn codi unrhyw adeiladau newydd fel a argymhellwyd yn flaerorol yn y adroddiad 19 Ebrill, 2000.

- 2.8 Fy marn ar ôl ystyried hanes / ymarferoldeb y gwaith adeiladu mai egwyddor defnyddio Hill Street / Vicarage Road i hyrwyddo symud cerbydau adeiladau i alluogi adeiladu ffordd newydd yn dderbyniol. Rwy'n ystyried mai'r mater sylfaenol yw'r cyfnod yn y datblygiad y bydd gwahardd defnyddio Hill Street / Vicarage Road yn dod yn effeithiol, i.e. pan fydd disgwyl i'r cerbydau adeiladu gael mynediad i'r safle trwy ffordd newydd.
- 2.9 Yn y cyd destyn hwn ac yn dilyn trafodaethau / negodiadau gydag asiant y datblbygwr a'r Pennaeth Priffyrdd a Chludiant ystyrir y daw'r gwaharddiad uchod yn effeithiol ar adeiladu ffordd newydd hyd "**base course level**" (i gynnwys draenio a goleuadau stryd) hyd foddhad y Pennaeth Priffyrdd a Chludiant yn hytrach na chwblhau'r gwaith priffyrdd hyn fyddai'n golygu cais am y "final wearing course". Bwriedir i'r Pennaeth Priffyrdd a Chludiant ddweud bod raid adeiladu'r ffordd newydd hyd y "base course level" i'w fodloni trwy drefnu Tystysgrif Cwblhau o dan Adran 278 y Cytundeb Priffyrdd.

Deallir bod cyfreithiwr yr ymgeisydd yn cytuno â'r cynnig uchod.

3. Argymhelliad

- 3.1 Awdurdodi newid cymal 6.2 o Adran drafft 106 Obligation fel a ganlyn :

"The Developer agrees with the County Council that, following completion of the Highway Works to base course level (to include drainage and street lighting) and the issue by the Head of Highways of an Interim Certificate of Completion pursuant to an Agreement under Section 278 of the Highways Act 1980 in respect of those works, the Developer will prohibit the movement of contractors/construction vehicles seeking access to and egress from the application sites along Hill Street and its junction with Vicarage Road".

- 3.2 Fel arall bydd y Cyngor yn gwneud Cytundeb o dan Section 106 o Ddeddf Tref a Gwlad 1990 gyda'r ymgeisydd o dan amodau Cofnod 1084 o gyfarfod o'r Pwyllgor hwn a gynhaliwyd ar 19eg Ebrill 2000.

Nid yw'r atodiad y cyfeiriwyd ato yn yr adroddiad ar gael yn Gymraeg ac mae hynny yn unol â Chynllun Iaith Gymraeg y Cyngor



CYNGOR
 Sir Ddinbych
 Denbighshire
 COUNTY COUNCIL

Title: NO. 03/846/97/PF
APPLICATION NO. 03/740/97/PF
LAND OFF VICARAGE ROAD,
LLANGOLLEN, DENBIGHSHIRE

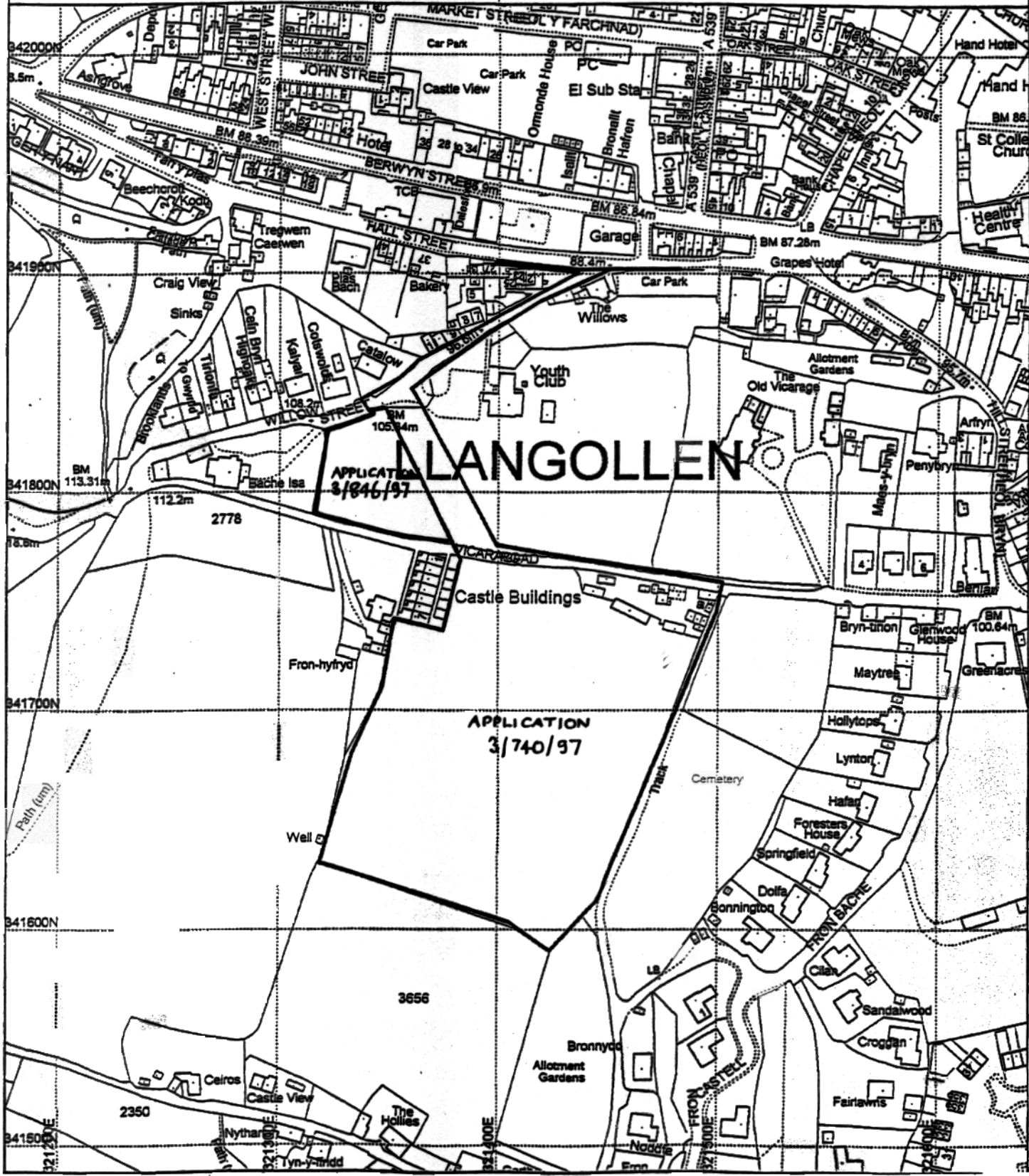
Aneurin O Phillips BA(Hons) MSc MRTPI
 Head of Planning Services
 Trem Clwyd
 Canol Y Dre
 Ruthin
 Denbighshire. LL15 1QA
 Tel: 01824 706111 Fax: 01824 708015

 Application Sites

Date: JANUARY 2001 Scale: 1 : 2500



Reproduced from the Ordnance Survey mapping with the permission of Her Majesty's Stationary Office. (C) Crown copyright. Unauthorised reproduction infringes Crown copyright and may lead to prosecution or civil proceedings. Denbighshire County Council. LA 09008L. 1999



J Alan Proudlove 4 Brancote Road, Oxton, Wirral, Merseyside CH43 6TJ 0151 652 5363
MEng FICE Chartered Civil Engineer gproudlove@aol.com

Mr Peter Collins
Walker, Smith & Way, Solicitors
26 Nicholas Street
Chester CH1 2PQ

14 January 2001

Dear Mr Collins

Land at Vicarage Road, Llangollen — Taymove Ltd

I have been asked to review and comment on the terms of the Section 106 Agreement sought by Denbighshire County Council in connexion with the outstanding planning application on this land, in particular the proposed clause 6.2 *"to prohibit movement of contractors/construction vehicles along Hill Street and its junction with Vicarage Road"* .

It is not disputed that the first item of construction work to be undertaken as part of this planning application is the widening of Vicarage Road and the construction of the length of new link road, to at least base course level.

At issue is the route to be used by the contractors/construction vehicles to achieve these highway improvements.

Having examined the situation on site, and drawings of the development proposal, I strongly support the view of the Head of Denbighshire County Council's Highways & Transportation department that *"due to the vertical alignment [of Willow Street] it would be unrealistic to construct the highway improvements from the junction of Willow Street and Hall Street to Vicarage Road"*.

These views of the Council's engineering officers appear to summarise the extreme practical difficulties that would be involved in carrying out the works under the terms of the proposed clause 6.2, but these views can be extended to cover other serious disadvantages that would follow from a requirement for contractors' and construction vehicles to use Willow Street for access, rather than Hill Street.

In practical terms, the works to construct a sewer and widen and realign Willow Street will necessitate closure of the street to all through vehicles for a period of a few weeks. Throughout the works, construction materials such as pipes and kerbing will have to be stored nearby, on the open land towards the east end of Vicarage Road, and from there taken to the work site by small dumper truck. Work could not proceed if, for example during the period of closure, contractors' vehicles and materials could not reach the site through prohibition of use of Hill Street. Moreover, in practice, such a prohibition would be unenforceable.

I believe that it is agreed by all parties to the first work on the site should be the widening of Vicarage Road and the construction of the length of new road, both to at least basecourse level, in order that there should be a reasonable means of access to upper Willow Street during the closure. Whilst the street is closed, residents of the upper part of Willow Street and Vicarage Road will have vehicular access only by way of Hill Street and Vicarage Road. In addition, the centre of operations for the construction activities, on Vicarage Road, could not be reached other than by the same route

To require all the construction materials to be delivered up an unimproved Willow Street, in order to carry out the works starting from the Hill Street end, would be perverse and doubly disruptive for the residents of Willow Street, who seem to have been overlooked in introducing this new clause [6.2].

To require heavily laden wagons to travel up Willow Street's extremely steep 1 in 7 gradient rather than the 1 in 14 of Hill Street, and negotiate the acute, narrow, blind corner into Vicarage Road, is to introduce an unnecessarily-high risk factor, as would be their use of the unimproved and unsatisfactory Willow Street/Hill Street junction rather than the more open Hill Street/Hill Street junction.

The risk arising from additional traffic and in particular, heavy vehicles using Willow Street rather than Hill Street is further increased when pedestrian vulnerability on this shared-surface lane is included, considering the location of the Youth Club on Willow Street, the residential properties on and served by Willow Street, and also the absence of a footway along the 3-3.5m wide Vicarage Road that must be traversed between Willow Street and the goods drop-off point at the eastern end of Vicarage Road. Heavy vehicles climbing the 1 in 7 gradient — twice as steep as Hill Street — would create a considerably greater environmental disturbance in noise and gaseous emissions than when climbing a 1 in 14 gradient.

The following Facts are material when considering the alternatives

Hill Street, from Hill Street and their common junction with the A5 to the end of Vicarage Road, has a length of about 200m and a carriageway generally of 4.5 to 5m width, though only 3.6m wide at one point. There is a footway on one side of the carriageway for over half of this length. The gradient of the first 160m from the A5 is about 1 in 14 [7%]. The remaining 40m to the Vicarage Road turn off is at a gradient of 1 in 20 [5%].

The average gradient of Vicarage Road, from Hill Street to the new length of road, is 1 in 25 [4%]. The new road is to be built at a gradient of 1 in 30 [3.3%]. The western part of Vicarage Road, that would have to be used by heavy goods delivery vehicles if they were to be prevented from using Hill Street, is only some 3-3.5m wide between hedgerows. There are no footways along this length, and Vicarage Road joins Willow Street at a narrow and blind acute bend.

The normal maximum gradient for roads in residential areas is 1 in 12 [8.3%], and 1 in 10 for industrial roads. Main roads are built with a normal maximum gradient of only 6% [1 in 17].

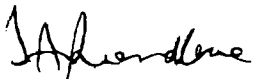
Willow Street is a winding "shared-surface" lane, its narrow width shared by both pedestrians and motor vehicles as there are no footways. Its width is generally about 4m, but as little as 3m close to its junction with Hall Street and above the Youth Club entrance, with a retaining wall along the roadway edge further reducing its effective width over much of its length.

In both its existing and reconstructed form, it has a gradient of 1 in 7 [14.3%] between its junction with Hall Street and the start of the new road across the corner of the playing field.

The existing highly unsatisfactory junction of Willow Street with Hall Street is at an extreme obtuse angle, where the roadway width is only 3m when a minimum of 5.5 or 6m carriageway width plus a footway is necessary for safety and to allow vehicles to pass one another. Visibility-to-the-left for vehicles leaving Willow Street is also very poor because of the obtuse angle and an obstructing building

The foregoing considerations lead me to recommend strongly that the proposed clause 6.2 would be an unacceptable Condition under which to carry out this development.

Yours sincerely



J Alan Proudlove

ADRODDIAD PENNAETH CYNLLUNIO

COSTAU APEL : YSGOL HOWELL'S, DINBYCH

1. Pwrpas

1.1 Cyngori Aelodau am gostau apel a roddwyd i'r Cyngor yn dilyn apel am y cynnig i newid defnydd o dir amaethyddol i ddefnydd ysgol a phori ceffylau. Paratowyd yr adroddiad er gwybodaeth yn unig yn ôl trefniant normal yn dilyn canlyniad penderfyniad sydd ag oblygiadau ariannol i'r Cyngor.

2. Cefndir

2.1 Costau apel (a ddelir trwy ymholiad neu wrandawriad anffurfiol) yn erbyn naill ai y prif barti am ymddygiad afresymol. Gall yr ymddygiad afresymol fod o ganlyniad i ddilyn y drefn briodol, ond yn y rhan fwyaf o achosion, lle rhoddir y costau yn erbyn Cyngorau rhoddir y costau oherwydd bod y Cyngor wedi methu darparu tystiolaeth cynllunio i gefnogi'r rhesymau am wrthod.

2.2 Ym mis Mai 2000 gwrthododd y Pwyllgor Cynllunio gais llawn gan Howell's School i newid y defnydd o dir amaethyddol at ddefnydd yr ysgol i bori ceffylau. Gwrthodwyd y cais am 4 rheswm perthynol i'r effaith ar Goblin Farm, peryglon i'r cyhoedd o lwybrau sy'n croesi'r safle, effaith y gweithgareddau ac offer ar y tirwedd, effaith ar y rhwydwaith priffyrdd.

2.3 Ym mis Tachwedd 2000 cynhaliwyd Gwrandawriad i benderfyniad y Cyngor. Yn y Gwrandawriad gwnaeth yr ymgeisydd gais am gael y costau oherwydd bod y Cyngor wedi methu cefnogi eu rhesymau am wrthod yn y Gwrandawriad ac wedi gweithredu'n afresymol ac nad oedd gan y Cyngor rhesymau cynllunio priodol am beidio derbyn cyngor eu Swyddog Cynllunio proffesiynol. Roedd yr apel yn ddi angen a bod yr apelydd wedi cael costau i ddod i'r apel.

2.4 Yn y llythyr penderfyniad bu'r Arolygydd yn ystyried y costau y dylid eu rhoi yn erbyn y Cyngor Sir. Ni wnaed cais am gostau gan yr apelydd ac felly ni allaf ddweud wrth Aelodau beth fydd costau tebygol y Cyngor. Byddaf yn dweud wrth aelodau am y costau pan fydd y wybodaeth yma ar gael.

3. Sylwadau

3.1 Y tair prif neges yw :-

- (i)** ni chaff y Cyngor ddibynnu ar dystiolaeth trydydd parti neu dystiolaeth anecdotal i gefnogi ei rhesymau am wrthod er ei fod yn ystyriaeth faterol o'r apel.

- (ii) ni ddylai'r Cyngor ddisgwyl i'r un swyddog cynllunio sydd wedi argymhell caniatad gefnogi'r gwrthod er mwyn osgoi ei roi ef / hi mewn sefyllfa anodd
- (iii) dylai'r Cyngor ystyried yn ofalus iawn y dystiolaeth sydd ar gael fel rhesymau am wrthod ac a ellir rhoi amodau cynllunio fyddai'n goresgyn neu yn lleihau'r gwrthwynebiad yn ddigonol.

4. Argymhelliad

4.1 Bod Aelodau yn nodi cynnwys yr adroddiad hwn.

Awdur : A O Phillips
AOP/ch/31-01-01/10 January 2001

ADRODDIAD GAN Y PENNAETH GWASANAETHAU CYNLLUNIO

DYDDIAD YMWELIADAU SAFLE

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

- 1.1 Cyngori Aelodau am ddyddiad tebygol unrhyw Ymweliad Safle y gofynnir amdano gan y Pwyllgor Cynllunio.

2. DYDDIAD YR YMWELIAD SAFLE

- 2.1 Mewn ymgynghoriad â'r Adran Gyfreithiol & Gweinyddol penderfynwyd mai **bore dydd Llun 5ed Chwefror 2001** sydd fwyaf addas. Trefnwyd y dyddiad yn amodol .
- 2.2 Dywedir felly y cynhelir unrhyw ymweliad safle a drefnir heddiw ar **ddydd Llun 5ed Chwefror 2001** (bore - amser i'w gadarnhau).

3. AELODAETH Y PANEL YMWELIAD SAFLE

- 3.1 Bydd hyn yn dibynnu ar Gydbwysedd Gwleidyddol a bydd yn cynnwys Cadeirydd ac Is-Gadeirydd y Pwyllgor, a'r Aelod(au) lleol perthnasol.

4. ARGYMHELLIAD

- 4.1 **Bod Aelodau yn cytuno cynnal ymweliad safle fore dydd Llun 5ed Chwefror 2001.**