

31 March 2015

REP NO:

ehon

ID:

NEED TO SCAN

Annwyl Nia

REPRESENTATIONS BY BANGOR CITY COUNCIL ON ANGLESEY AND GWYNEDD JOINT LOCAL DEVELOPMENT PLAN - DEPOSIT PLAN (2015)

Bangor City Council at its meeting held on the 23 March 2015 resolved to submit the following comments on the JLDP:

Housing**Policy TAI14: Residential Allocation****Site Reference No. T5 - Land opposite Crematorium:**

The City Council are of the opinion that:

- The site is located in a prominent and attractive rural location, divorced from the built up area of the City of Bangor and the shopping, community facilities and services that it provides. It would therefore not be sustainable development as it would encourage the use of motor cars in order to take advantage of these facilities.
- It would extend a ribbon of development into an attractive rural landscape to the detriment of the character and visual amenities of the area.
- The site occupies a prominent location when viewed from the adjoining highway and buildings erected thereon would dominate the skyline and cause serious injury to the visual amenities of the area.
- The residential allocation of the site should be re-considered and the development boundary re-drawn to exclude the site.

**Policy TAI 12: Sub-division of Existing Properties into Self-contained Flats and Houses in Multiple Occupation:**

The City Council welcomes the curbs and safeguards included in the JLDP regarding this type of accommodation in Bangor and also welcomes the limit imposed on the density of such accommodation in the various Wards as set out in the document. However, it is of the opinion that the definition of this type of accommodation need to be made clear and unambiguous in the Plan. The Topic Paper 16 "Student Accommodation" is welcomed as is the commitment to update the data in the Topic Paper on an annual basis.

Policy TAI 16: Purpose Built Student Accommodation:

The Council welcomes the criteria set out in this policy relating to the siting of such developments and also welcomes the inclusion of the Preferred Search Zone on the Proposals Map.

Economy and Regeneration

Living Above the Shop Proposals

The Council is of the opinion that the JLDP should include policies to encourage “Living Above the Shop” in Bangor’s High Street. This would:

- Provide much-needed residential accommodation in a sustainable location.
- Give vacant upper floors of High Street shop buildings an economic use which would result in an incentive for landlords to invest in these buildings.
- Bring security and vitality back into the town centre.
- Help to regenerate the High Street.

Policy MAN7: Hot Food Takeaway Uses

The Council is of the opinion that:

- A10% limit should be imposed on the provision of hot food takeaways in the two areas where the saturation point has already been reached - the bottom of Bangor High Street below the Dean Street junction and Holyhead Road in Upper Bangor.
- Hot food takeaways should not be permitted in the designated prime retail area in the town centre as they create litter, refuse and anti-social behaviour problems which would detrimentally affect the character of the centre.

Strategic Policy PS12: Town Centre and Retail Developments

Policies to safeguard the vitality and viability of Bangor as a Sub-regional Retail Centre are welcomed as are the policies to protect Bangor by restricting the expansion of out of town and out of centre retailing and leisure developments. However the Council is of the opinion that areas of potential redevelopment should be identified within or close to the town centre so that a retailing or leisure opportunity for this area is not missed. Several sites appear ripe for re-development:

- The buildings on the south eastern side of the High Street from Plas Llwyd down to the Dean Street junction, including the Plas Llwyd car park at the rear.
- The buildings on the north western side of the High Street including the Rose and Crown and the White Lion.
- The University buildings and car park off James Street at the back of Dean Street, including the former Octagon building.

Employment Sites/Buildings for Small Starter/Incubator Units and Small Businesses.

The City Council is of the opinion that existing sites in Bangor accommodating such enterprises should be protected from redevelopment. Examples would be the small units at the rear of the upper part of the High Street and Station Road and the site between Sackville Road and Mentec.

More sites should be allocated for such uses in the JLDP so that small business start-ups would be encouraged in the interest of nurturing enterprise in the local economy.

Open Spaces.

The open spaces and parkland area of Pen y Bryn Park and the site of Penrhyn Arms on the south eastern end of Beach Road have been omitted from the Proposals Map.

I trust that you will take note of the above comments and amend the JLDP as suggested.

Yn gywir

Gwyn Hughes
Town Clerk

Cynaliadwy newydd: <http://llyw.cymru/topics/planning/policy/dear-cpo-letters/strategic-monitoring-framework/?skip=1&lang=cy>

a'r

Adroddiad Mireinio:

<http://wales.gov.uk/topics/planning/policy/guidanceandleaflets/ldp-process-refinement-report/?lang=en>

<http://llyw.cymru/topics/planning/policy/guidanceandleaflets/ldp-process-refinement-report/?skip=1&lang=cy>

D. Materion ynglŷn ag eglurder y cynllun yn gyffredinol, y tybiwn y gallent fod o gymorth i'ch awdurdod ac i'r Arolygydd wrth ystyried newidiadau priodol.

Materion technegol penodol:

Tabl 13 – Mae dau o'r meini prawf atodol yn debyg iawn 'mawr/ yn fawr iawn', mae angen egluro'r gwahaniaeth rhwng y ddau.

Gwahanol hierarchaeth i fanwerthu a thai – beth yw'r rhesymeg dros y gwahaniaeth?

Polisi PS12 – nid yw'n glir ble fydd y ddarpariaeth o ofod manwerthu'n cael ei leoli.

Methodoleg Asesu Safleoedd - Er mwyn i'r asesiad hwn fod yn effeithiol, bydd angen i'r awdurdodau egluro faint yn union o'r safle sydd ar dir a ddynodwyd fel Tir Gorau a Mwyaf Amlbwrpas, a sut mae hyn wedi effeithio ar benderfyniadau ynghylch defnydd o dir o'r fath.

Paragraff 7.2.34 - Er bod Llywodraeth Cymru'n cefnogi'r egwyddor o sicrhau manteision cymunedol cynaliadwy drwy drefniadau gwirfoddol, rhaid iddynt beidio ag amharu ar y broses benderfynu ac ni ddylid eu trin fel ystyriaeth berthnasol oni bai eu bod yn bodloni'r profion a nodir yng Nghylchlythyr 13/97.

ARNA 1 - Cefnogir y Polisi mewn egwyddor ond byddai'n fuddiol ei fân olygu i sicrhau eglurder. Cymal 1 - awgrymir cynnwys "y rhagwelir y bydd dan fygythiad" yn lle "sydd dan fygythiad", er mwyn sicrhau cysylltiad â'r SMP. Cymal 2 - egluro a oes rhaid i'r cynigion fodloni'r ddau is-gymal, (i) a (ii), neu ddim ond un neu'r llall. Cymal 6 - nid yw'n glir pam fod y gofyniad am ganiatâd Cyfoeth Naturiol Cymru yn benodol ac yn unigryw i'r cymal hwn. Cymal 8 - Mae'r testun o fewn y cromfachau'n aneglur, ymddengys fel petai'n awgrymu y byddai rhai datblygiadau penodol yn dderbyniol ar ôl y cyfnod polisi cychwynnol (2025). Nid yw'n glir sut mae hynny'n cyfateb i bolisi sy'n dod i ben yn 2026.

Polisi TRA2 - Dylid nodi bod Polisi Cynllunio Cymru'n datgan y dylai awdurdodau lleol sicrhau bod datblygiadau newydd yn darparu lefelau is o ofod parcio na'r hyn a wnaed yn y gorffennol. Mae TAN 18 yn datgan y dylid defnyddio uchafswm safonau parcio ceir fel ffordd o reoli'r galw.

'gormodedd' neu 'orddarpariaeth' - Nid yw'n glir sut y bydd Cynghorau'n dangos bod gorddarpariaeth o ofod agored, fel sy'n cael ei ddisgrifio yng nghymal 1 a pharagraff 7.1.21.

Polisi TWR2 – Llety Gwyliau- Byddai'r polisi'n gryfach pe bai'n cynnwys esboniad o'r hyn y byddai Cynghorau'n ei ystyried fel perygl o 'ormodedd' (Cymal 8) o lety penodol.

Polisi AMG 4 (Cadwraeth Bioamrywiaeth Leol) - angen ailddrafftio pellach. Mae'r polisi drafft ar hyn o bryd yn ymddangos yn rhy feichus ar gyfer ystyried cynigion datblygu ar dir dynodedig lle mae materion cadwraeth natur lleol anstatudol.

Materion technegol ynghylch gwybodaeth am Sipsiwn a Theithwyr

• Paragraff 7.4.97 - mae angen eglurhad pellach ynghylch cam 4 (mewn perthynas â'r 'asesiad manwl o safleoedd') ac fe ddylai'r polisi hefyd adlewyrchu'r ffaith bod y broses

yn ymwneud â dod o hyd i safleoedd cyhoeddus ar gyfer Sipsiwn a Theithwyr, yn hytrach na safleoedd preifat.

- Paragraff 7.4.99 - mae cynnwys 'ni chant aros am fwy na 5 diwrnod' yn cyfyngu Awdurdodau Lleol yn y dyfodol os byddant yn gweld y terfyn amser hwn yn wrthgynhyrchiol. Hefyd, nodir bod angen safle tramwy/aros allai gymryd hyd at 15 o leiniau er mwyn rhoi lle i 15 carafán. Fodd bynnag, mae canllawiau Dylunio Safleoedd Sipsiwn a Theithwyr Llywodraeth Cymru'n datgan y dylai pob llain dramwy fedru rhoi lle i ddwy garafán deithiol. Felly dylai safle 8 llain fod yn ddigonol.
- Polisi TAI11 - mewn perthynas â diogelu safleoedd presennol, dylid ehangu'r cymal i: "diogelu fel safleoedd preswyl parhaol i'w defnyddio gan Sipsiwn a Theithwyr yn unig".
- Polisi TAI13 - dyma'r polisi ar sail meini prawf ar gyfer safleoedd Sipsiwn a Theithwyr yn y dyfodol, mae'r meini prawf hyn yn ymwneud yn benodol â safleoedd preswyl ac nid ydynt yn caniatáu ar gyfer anghenion safleoedd tramwy yn y dyfodol. Nid yw maen prawf 2 yn ei gwneud yn glir nad oes trafndiaeth gyhoeddus ar gael bob tro, yn arbennig pan fo safleoedd yn cael eu dynodi yn unol â pharagraff 7.4.102. Mae maen prawf 4 yn hyblyg iawn yn sgil defnyddio'r cymal "yn cynnwys". Dylai'r awdurdodau ystyried cyfyngu'r ffactorau hyn i'r rhai a nodwyd eisoes, ac ychwanegu "oni bai bod mesurau lliniaru yn bosibl ac yn gymesur". Mae maen prawf 6 yn afresymol gan fod canllawiau Dylunio Safleoedd Sipsiwn a Theithwyr Llywodraeth Cymru'n ymwneud â safleoedd Awdurdodau Lleol ac nid safleoedd preifat. Gallai'r Awdurdod Lleol egluro y dylai'r safleoedd cyhoeddus ystyried y canllawiau hynny, tra byddai safleoedd preifat yn cael eu rheoleiddio dan Ddeddf Cartrefi Symudol (Cymru) 2013. Mae maen prawf 9 eisoes yn dod o dan bolisi TAI11.
- Gallai paragraff 7.4.104 fod yn rhesymol mewn perthynas â safleoedd preswyl parhaol ond nid mewn perthynas â defnyddwyr tramwy.
- Dylai paragraff 7.4.105 egluro nad oes gofyn i ddatblygwyr safleoedd preifat fyw yn yr ardal cyn cyflwyno cais cynllunio ar gyfer safle, gan y gallai hyn gyfyngu ar ryddid symudiad. Mae cylchlythyr cynllunio 30/2007 Llywodraeth Cymru yn ei gwneud yn glir y byddai gofyniad o'r fath yn annerbyniol ac yn mynd yn groes i bolisi cenedlaethol.
- Mae paragraff 2.11 yn datgan y bydd pob safle sy'n dod o dan restr o feini prawf yn cael eu diystyru. Fodd bynnag, ni ddylid diystyru dynodiad ardal llifogydd C1 yn awtomatig. Dylid profi'r cyfiawnhad dros safleoedd o'r fath yn hytrach na chyfyngu opsiynau addas posibl ymhellach.

Cyfeiriadau at ganllawiau presennol:

Paragraff 7.2.23 - yn cyfeirio at Ddatganiad Polisi Ynni Llywodraeth Cymru (2010). Mae bellach wedi'i ddisodli gan Ynni Cymru: Newid Carbon Isel (2012).

Tabl 5 - yn cyfeirio at flaenoriaethau'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol Taith a TraCC. Bydd y Cynlluniau hyn yn cael eu disodli gan Gynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru a Chynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru. Dylai'r cynllun gyfeirio at unrhyw welliannau priffordd yr ymrwymwyd iddynt pan fo'n briodol.

1074

- Paragraph 7.4.97 - further clarification is required in relation to step 4 (relating to the 'detailed site assessment') and policy should also reflect that the process is in relation to finding public Gypsy and Traveller sites, as opposed to private sites.
- Paragraph 7.4.99 -by including 'up to 5 days at a time' restricts the Local Authorities in future if they found this time limit was counter-productive. It also states that a transit site of 15 pitches could be required to accommodate 15 caravans.). However, the Welsh Government's Designing Gypsy and Traveller Sites guidance states each transit pitch should be capable of accommodating two tourer caravans. Therefore, a site of 8 pitches should suffice.
- Policy TA111 - relates to the safeguarding of existing sites, the phrase should be widened to: "safeguarded as a permanent residential site to be solely used by Gypsies and Travellers".
- Policy TA113 - constitutes the criteria-based policy for future Gypsy and Traveller sites, these criteria relate specifically to residential sites and does not allow for future transit site needs. Criterion 2 is not clear that public transport links are not always available, particularly where sites are allocated in accordance with paragraph 7.4.102. Criterion 4 is extremely flexible due to the use of the word "including." The authorities should consider limiting these factors to those already mentioned and add "unless mitigation is possible and proportionate." Criterion 6 is unreasonable as the Welsh Government Designing Gypsy and Traveller Sites guidance applies to Local Authority sites and not private sites. The Local Authority could clarify that public sites should have regard to that guidance whilst private sites would be regulated under the Mobile Homes (Wales) Act 2013. Criterion 9 is already covered by policy TA111.
- Paragraph 7.4.104 could be reasonable in relation to permanent residential sites but not in relation to transit occupants.
- Paragraph 7.4.105 should clarify that private site developers should not be required to live in the area before submitting a site planning application as this could otherwise have the effect of limiting freedom of movement. Welsh Government planning circular 30/2007 makes clear that such a requirement would be unacceptable and contrary to national policy.
- Paragraph 2.11 states that all sites included within a range of listed criteria will be discarded. However, the designation of C1 flood zone should not be automatically discarded. Such sites should be subject to a justification test instead of further limiting potentially suitable options.

References to current guidance:

Paragraph 7.2.23 - refers to the Welsh Government's Energy Policy Statement (2010). This has been superseded by Energy Wales: A Low Carbon Transition (2012).

Table 5 - refers to priorities of the Taith and TraCC Regional Transport Plans. These Plans are to be replaced by the North Wales Joint Local Transport Plan and the Mid Wales Joint Local Transport Plan. The plans should make reference to any committed highway improvements wher relevant

yn ymwneud â dod o hyd i safleoedd cyhoeddus ar gyfer Sipsiwn a Theithwyr, yn hytrach na safleoedd preifat.

- Paragraff 7.4.99 - mae cynnwys 'ni chant aros am fwy na 5 diwrnod' yn cyfyngu Awdurdodau Lleol yn y dyfodol os byddant yn gweld y terfyn amser hwn yn wrthgynhyrchiol. Hefyd, nodir bod angen safle tramwy/aros allai gymryd hyd at 15 o leiniau er mwyn rhoi lle i 15 carafan. Fodd bynnag, mae canllawiau Dylunio Safleoedd Sipsiwn a Theithwyr Llywodraeth Cymru'n datgan y dylai pob llain dramwy fedru rhoi lle i ddwy garafan deithiol. Felly dylai safle 8 llain fod yn ddigonol.
- **Polisi TAI11** - mewn perthynas â diogelu safleoedd presennol, dylid ehangu'r cymal i: "diogelu fel safleoedd preswyl parhaol i'w defnyddio gan Sipsiwn a Theithwyr yn unig".
- Polisi TAI13 - dyma'r polisi ar sail meini prawf ar gyfer safleoedd Sipsiwn a Theithwyr yn y dyfodol, mae'r meini prawf hyn yn ymwneud yn benodol â safleoedd preswyl ac nid ydynt yn caniatáu ar gyfer anghenion safleoedd tramwy yn y dyfodol. Nid yw maen prawf 2 yn ei gwneud yn glir nad oes trafndiaeth gyhoeddus ar gael bob tro, yn arbennig pan fo safleoedd yn cael eu dynodi yn unol â pharagraff 7.4.102. Mae maen prawf 4 yn hyblyg iawn yn sgil defnyddio'r cymal "yn cynnwys". Dylai'r awdurdodau ystyried cyfyngu'r ffactorau hyn i'r rhai a nodwyd eisoes, ac ychwanegu "oni bai bod mesurau lliniaru yn bosibl ac yn gymesur". Mae maen prawf 6 yn afresymol gan fod canllawiau Dylunio Safleoedd Sipsiwn a Theithwyr Llywodraeth Cymru'n ymwneud â safleoedd Awdurdodau Lleol ac nid safleoedd preifat. Gallai'r Awdurdod Lleol egluro y dylai'r safleoedd cyhoeddus ystyried y canllawiau hynny, tra byddai safleoedd preifat yn cael eu rheoleiddio dan Ddeddf Cartrefi Symudol (Cymru) 2013. Mae maen prawf 9 eisoes yn dod o dan bolisi TAI11.
- Gallai paragraff 7.4.104 fod yn rhesymol mewn perthynas â safleoedd preswyl parhaol ond nid mewn perthynas â defnyddwyr tramwy.
- Dylai paragraff 7.4.105 egluro nad oes gofyn i ddatblygwyr safleoedd preifat fyw yn yr ardal cyn cyflwyno cais cynllunio ar gyfer safle, gan y gallai hyn gyfyngu ar ryddid symudiad. Mae cylchlythyr cynllunio 30/2007 Llywodraeth Cymru yn ei gwneud yn glir y byddai gofyniad o'r fath yn annerbyniol ac yn mynd yn groes i bolisi cenedlaethol.
- Mae paragraff 2.11 yn datgan y bydd pob safle sy'n dod o dan restr o feini prawf yn cael eu diystyru. Fodd bynnag, ni ddylid diystyru dynodiad ardal llifogydd C1 yn awtomatig. Dylid profi'r cyfiawnhad dros safleoedd o'r fath yn hytrach na chyfyngu opsiynau addas posibl ymhellach.

Cyfeiriadau at ganllawiau presennol:

Paragraff 7.2.23 - yn cyfeirio at Ddatganiad Polisi Ynni Llywodraeth Cymru (2010). Mae bellach wedi'i ddisodli gan Ynni Cymru: Newid Carbon Isel (2012).

Tabl 5 - yn cyfeirio at flaenoriaethau'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol Taith a TraCC. Bydd y Cynlluniau hyn yn cael eu disodli gan Gynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru a Chynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru. Dylai'r cynllun gyfeirio at unrhyw welliannau priffordd yr ymrwymwyd iddynt pan fo'n briodol.

- Paragraph 7.4.97 - further clarification is required in relation to step 4 (relating to the 'detailed site assessment') and policy should also reflect that the process is in relation to finding public Gypsy and Traveller sites, as opposed to private sites.
- Paragraph 7.4.99 -by including 'up to 5 days at a time' restricts the Local Authorities in future if they found this time limit was counter-productive. It also states that a transit site of 15 pitches could be required to accommodate 15 caravans.). However, the Welsh Government's Designing Gypsy and Traveller Sites guidance states each transit pitch should be capable of accommodating two tourer caravans. Therefore, a site of 8 pitches should suffice.
- **Policy TAI11** - relates to the safeguarding of existing sites, the phrase should be widened to: "safeguarded as a permanent residential site to be solely used by Gypsies and Travellers".
- Policy TAI13 - constitutes the criteria-based policy for future Gypsy and Traveller sites, these criteria relate specifically to residential sites and does not allow for future transit site needs. Criterion 2 is not clear that public transport links are not always available, particularly where sites are allocated in accordance with paragraph 7.4.102. Criterion 4 is extremely flexible due to the use of the word "including." The authorities should consider limiting these factors to those already mentioned and add "unless mitigation is possible and proportionate." Criterion 6 is unreasonable as the Welsh Government Designing Gypsy and Traveller Sites guidance applies to Local Authority sites and not private sites. The Local Authority could clarify that public sites should have regard to that guidance whilst private sites would be regulated under the Mobile Homes (Wales) Act 2013. Criterion 9 is already covered by policy TAI11.
- Paragraph 7.4.104 could be reasonable in relation to permanent residential sites but not in relation to transit occupants.
- Paragraph 7.4.105 should clarify that private site developers should not be required to live in the area before submitting a site planning application as this could otherwise have the effect of limiting freedom of movement. Welsh Government planning circular 30/2007 makes clear that such a requirement would be unacceptable and contrary to national policy.
- Paragraph 2.11 states that all sites included within a range of listed criteria will be discarded. However, the designation of C1 flood zone should not be automatically discarded. Such sites should be subject to a justification test instead of further limiting potentially suitable options.

References to current guidance:

Paragraph 7.2.23 - refers to the Welsh Government's Energy Policy Statement (2010). This has been superseded by Energy Wales: A Low Carbon Transition (2012).

Table 5 - refers to priorities of the Taith and TraCC Regional Transport Plans. These Plans are to be replaced by the North Wales Joint Local Transport Plan and the Mid Wales Joint Local Transport Plan. The plans should make reference to any committed highway improvements wher relevant

yn ymwneud â dod o hyd i safleoedd cyhoeddus ar gyfer Sipsiwn a Theithwyr, yn hytrach na safleoedd preifat.

1075 { • Paragraff 7.4.99 - mae cynnwys 'ni chant aros am fwy na 5 diwrnod' yn cyfyngu Awdurdodau Lleol yn y dyfodol os byddant yn gweld y terfyn amser hwn yn wrthgynhyrchiol. Hefyd, nodir bod angen safle tramwy/aros allai gymryd hyd at 15 o leiniau er mwyn rhoi lle i 15 carafán. Fodd bynnag, mae canllawiau Dylunio Safleoedd Sipsiwn a Theithwyr Llywodraeth Cymru'n datgan y dylai pob llain dramwy fedru rhoi lle i ddwy garafán deithiol. Felly dylai safle 8 llain fod yn ddigonol.

• Polisi TAI11 - mewn perthynas â diogelu safleoedd presennol, dylid ehangu'r cymal i: "diogelu fel safleoedd preswyl parhaol i'w defnyddio gan Sipsiwn a Theithwyr yn unig".

• Polisi TAI13 - dyma'r polisi ar sail meini prawf ar gyfer safleoedd Sipsiwn a Theithwyr yn y dyfodol, mae'r meini prawf hyn yn ymwneud yn benodol â safleoedd preswyl ac nid ydynt yn caniatáu ar gyfer anghenion safleoedd tramwy yn y dyfodol. Nid yw maen prawf 2 yn ei gwneud yn glir nad oes trafndiaeth gyhoeddus ar gael bob tro, yn arbennig pan fo safleoedd yn cael eu dynodi yn unol â pharagraff 7.4.102. Mae maen prawf 4 yn hyblyg iawn yn sgil defnyddio'r cymal "yn cynnwys". Dylai'r awdurdodau ystyried cyfyngu'r ffactorau hyn i'r rhai a nodwyd eisoes, ac ychwanegu "oni bai bod mesurau lliniaru yn bosibl ac yn gymesur". Mae maen prawf 6 yn afresymol gan fod canllawiau Dylunio Safleoedd Sipsiwn a Theithwyr Llywodraeth Cymru'n ymwneud â safleoedd Awdurdodau Lleol ac nid safleoedd preifat. Gallai'r Awdurdod Lleol egluro y dylai'r safleoedd cyhoeddus ystyried y canllawiau hynny, tra byddai safleoedd preifat yn cael eu rheoleiddio dan Ddeddf Cartrefi Symudol (Cymru) 2013. Mae maen prawf 9 eisoes yn dod o dan bolisi TAI11.

• Gallai paragraff 7.4.104 fod yn rhesymol mewn perthynas â safleoedd preswyl parhaol ond nid mewn perthynas â defnyddwyr tramwy.

• Dylai paragraff 7.4.105 egluro nad oes gofyn i ddatblygwyr safleoedd preifat fyw yn yr ardal cyn cyflwyno cais cynllunio ar gyfer safle, gan y gallai hyn gyfyngu ar ryddid symudiad. Mae cylchlythyr cynllunio 30/2007 Llywodraeth Cymru yn ei gwneud yn glir y byddai gofyniad o'r fath yn annerbyniol ac yn mynd yn groes i bolisi cenedlaethol.

• Mae paragraff 2.11 yn datgan y bydd pob safle sy'n dod o dan restr o feini prawf yn cael eu diystyru. Fodd bynnag, ni ddylid diystyru dynodiad ardal llifogydd C1 yn awtomatig. Dylid profi'r cyfiawnhad dros safleoedd o'r fath yn hytrach na chyfyngu opsiynau addas posibl ymhellach.

Cyfeiriadau at ganllawiau presennol:

Paragraff 7.2.23 - yn cyfeirio at Ddatganiad Polisi Ynni Llywodraeth Cymru (2010). Mae bellach wedi'i ddisodli gan Ynni Cymru: Newid Carbon Isel (2012).

Tabl 5 - yn cyfeirio at flaenoriaethau'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol Taith a TraCC. Bydd y Cynlluniau hyn yn cael eu disodli gan Gynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru a Chynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru. Dylai'r cynllun gyfeirio at unrhyw welliannau priffordd yr ymrwymwyd iddynt pan fo'n briodol.

- 1075 {
- Paragraph 7.4.97 - further clarification is required in relation to step 4 (relating to the 'detailed site assessment') and policy should also reflect that the process is in relation to finding public Gypsy and Traveller sites, as opposed to private sites.
 - Paragraph 7.4.99 -by including 'up to 5 days at a time' restricts the Local Authorities in future if they found this time limit was counter-productive. It also states that a transit site of 15 pitches could be required to accommodate 15 caravans.) However, the Welsh Government's Designing Gypsy and Traveller Sites guidance states each transit pitch should be capable of accommodating two tourer caravans. Therefore, a site of 8 pitches should suffice.
 - Policy TAI11 - relates to the safeguarding of existing sites, the phrase should be widened to: "safeguarded as a permanent residential site to be solely used by Gypsies and Travellers".
 - Policy TAI13 - constitutes the criteria-based policy for future Gypsy and Traveller sites, these criteria relate specifically to residential sites and does not allow for future transit site needs. Criterion 2 is not clear that public transport links are not always available, particularly where sites are allocated in accordance with paragraph 7.4.102. Criterion 4 is extremely flexible due to the use of the word "including." The authorities should consider limiting these factors to those already mentioned and add "unless mitigation is possible and proportionate." Criterion 6 is unreasonable as the Welsh Government Designing Gypsy and Traveller Sites guidance applies to Local Authority sites and not private sites. The Local Authority could clarify that public sites should have regard to that guidance whilst private sites would be regulated under the Mobile Homes (Wales) Act 2013. Criterion 9 is already covered by policy TAI11.
 - Paragraph 7.4.104 could be reasonable in relation to permanent residential sites but not in relation to transit occupants.
 - Paragraph 7.4.105 should clarify that private site developers should not be required to live in the area before submitting a site planning application as this could otherwise have the effect of limiting freedom of movement. Welsh Government planning circular 30/2007 makes clear that such a requirement would be unacceptable and contrary to national policy.
 - Paragraph 2.11 states that all sites included within a range of listed criteria will be discarded. However, the designation of C1 flood zone should not be automatically discarded. Such sites should be subject to a justification test instead of further limiting potentially suitable options.

References to current guidance:

Paragraph 7.2.23 - refers to the Welsh Government's Energy Policy Statement (2010). This has been superseded by Energy Wales: A Low Carbon Transition (2012).

Table 5 - refers to priorities of the Taith and TraCC Regional Transport Plans. These Plans are to be replaced by the North Wales Joint Local Transport Plan and the Mid Wales Joint Local Transport Plan. The plans should make reference to any committed highway improvements wher relevant

yn ymwneud â dod o hyd i safleoedd cyhoeddus ar gyfer Sipsiwn a Theithwyr, yn hytrach na safleoedd preifat.

- Paragraff 7.4.99 - mae cynnwys 'ni chant aros am fwy na 5 diwrnod' yn cyfyngu Awdurdodau Lleol yn y dyfodol os byddant yn gweld y terfyn amser hwn yn wrthgynhyrchiol. Hefyd, nodir bod angen safle tramwy/aros allai gymryd hyd at 15 o leiniau er mwyn rhoi lle i 15 carafan. Fodd bynnag, mae canllawiau Dylunio Safleoedd Sipsiwn a Theithwyr Llywodraeth Cymru'n datgan y dylai pob llain dramwy fedru rhoi lle i ddwy garafan deithiol. Felly dylai safle 8 llain fod yn ddigonol.
- **Polisi TAI11** - mewn perthynas â diogelu safleoedd presennol, dylid ehangu'r cymal i: "diogelu fel safleoedd preswyl parhaol i'w defnyddio gan Sipsiwn a Theithwyr yn unig".
- Polisi TAI13 - dyma'r polisi ar sail meini prawf ar gyfer safleoedd Sipsiwn a Theithwyr yn y dyfodol, mae'r meini prawf hyn yn ymwneud yn benodol â safleoedd preswyl ac nid ydynt yn caniatáu ar gyfer anghenion safleoedd tramwy yn y dyfodol. Nid yw maen prawf 2 yn ei gwneud yn glir nad oes trafndiaeth gyhoeddus ar gael bob tro, yn arbennig pan fo safleoedd yn cael eu dynodi yn unol â pharagraff 7.4.102. Mae maen prawf 4 yn hyblyg iawn yn sgil defnyddio'r cymal "yn cynnwys". Dylai'r awdurdodau ystyried cyfyngu'r ffactorau hyn i'r rhai a nodwyd eisoes, ac ychwanegu "oni bai bod mesurau lliniaru yn bosibl ac yn gymesur". Mae maen prawf 6 yn afresymol gan fod canllawiau Dylunio Safleoedd Sipsiwn a Theithwyr Llywodraeth Cymru'n ymwneud â safleoedd Awdurdodau Lleol ac nid safleoedd preifat. Gallai'r Awdurdod Lleol egluro y dylai'r safleoedd cyhoeddus ystyried y canllawiau hynny, tra byddai safleoedd preifat yn cael eu rheoleiddio dan Ddeddf Cartrefi Symudol (Cymru) 2013. Mae maen prawf 9 eisoes yn dod o dan bolisi TAI11.
- Gallai paragraff 7.4.104 fod yn rhesymol mewn perthynas â safleoedd preswyl parhaol ond nid mewn perthynas â defnyddwyr tramwy.
- Dylai paragraff 7.4.105 egluro nad oes gofyn i ddatblygwyr safleoedd preifat fyw yn yr ardal cyn cyflwyno cais cynllunio ar gyfer safle, gan y gallai hyn gyfyngu ar ryddid symudiad. Mae cylchlythyr cynllunio 30/2007 Llywodraeth Cymru yn ei gwneud yn glir y byddai gofyniad o'r fath yn annerbyniol ac yn mynd yn groes i bolisi cenedlaethol.
- Mae paragraff 2.11 yn datgan y bydd pob safle sy'n dod o dan restr o feini prawf yn cael eu diystyru. Fodd bynnag, ni ddylid diystyru dynodiad ardal llifogydd C1 yn awtomatig. Dylid profi'r cyfiawnhad dros safleoedd o'r fath yn hytrach na chyfyngu opsiynau addas posibl ymhellach.

Cyfeiriadau at ganllawiau presennol:

Paragraff 7.2.23 - yn cyfeirio at Ddatganiad Polisi Ynni Llywodraeth Cymru (2010). Mae bellach wedi'i ddisodli gan Ynni Cymru: Newid Carbon Isel (2012).

Tabl 5 - yn cyfeirio at flaenoriaethau'r Cynlluniau Trafnidiaeth Rhanbarthol Taith a TraCC. Bydd y Cynlluniau hyn yn cael eu disodli gan Gynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Gogledd Cymru a Chynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru. Dylai'r cynllun gyfeirio at unrhyw welliannau priffordd yr ymrwymwyd iddynt pan fo'n briodol.

- Paragraph 7.4.97 - further clarification is required in relation to step 4 (relating to the 'detailed site assessment') and policy should also reflect that the process is in relation to finding public Gypsy and Traveller sites, as opposed to private sites.
- Paragraph 7.4.99 -by including 'up to 5 days at a time' restricts the Local Authorities in future if they found this time limit was counter-productive. It also states that a transit site of 15 pitches could be required to accommodate 15 caravans.). However, the Welsh Government's Designing Gypsy and Traveller Sites guidance states each transit pitch should be capable of accommodating two tourer caravans. Therefore, a site of 8 pitches should suffice.
- **Policy TAI11** - relates to the safeguarding of existing sites, the phrase should be widened to: "safeguarded as a permanent residential site to be solely used by Gypsies and Travellers".
- Policy TAI13 - constitutes the criteria-based policy for future Gypsy and Traveller sites, these criteria relate specifically to residential sites and does not allow for future transit site needs. Criterion 2 is not clear that public transport links are not always available, particularly where sites are allocated in accordance with paragraph 7.4.102. Criterion 4 is extremely flexible due to the use of the word "including." The authorities should consider limiting these factors to those already mentioned and add "unless mitigation is possible and proportionate." Criterion 6 is unreasonable as the Welsh Government Designing Gypsy and Traveller Sites guidance applies to Local Authority sites and not private sites. The Local Authority could clarify that public sites should have regard to that guidance whilst private sites would be regulated under the Mobile Homes (Wales) Act 2013. Criterion 9 is already covered by policy TAI11.
- Paragraph 7.4.104 could be reasonable in relation to permanent residential sites but not in relation to transit occupants.
- Paragraph 7.4.105 should clarify that private site developers should not be required to live in the area before submitting a site planning application as this could otherwise have the effect of limiting freedom of movement. Welsh Government planning circular 30/2007 makes clear that such a requirement would be unacceptable and contrary to national policy.
- Paragraph 2.11 states that all sites included within a range of listed criteria will be discarded. However, the designation of C1 flood zone should not be automatically discarded. Such sites should be subject to a justification test instead of further limiting potentially suitable options.

References to current guidance:

Paragraph 7.2.23 - refers to the Welsh Government's Energy Policy Statement (2010). This has been superseded by Energy Wales: A Low Carbon Transition (2012).

Table 5 - refers to priorities of the Taith and TraCC Regional Transport Plans. These Plans are to be replaced by the North Wales Joint Local Transport Plan and the Mid Wales Joint Local Transport Plan. The plans should make reference to any committed highway improvements wher relevant