

## **Agenda – Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau**

---

Lleoliad: I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch a:  
Ystafell Bwyllgora 4 – Tŷ Hywel Gareth Price  
Dyddiad: Dydd Iau, 1 Mawrth 2018 Clerc y Pwyllgor  
Amser: 09.30 0300 200 6565  
[SeneddESS@cynulliad.cymru](mailto:SeneddESS@cynulliad.cymru)

---

### **1 Cyflwyniad, ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau**

### **2 Papurau i'w nodi**

#### **2.1 Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth at y Cadeirydd ynghylch Comisiynydd Traffig Cymru**

(Tudalennau 1 – 4)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–06–18(p1) Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth at y Cadeirydd ynghylch Comisiynydd Traffig Cymru

#### **2.2 Gohebiaeth at Arweinydd y Tŷ a'r Prif Chwip, a'r Gweinidog Diwylliant, Twristiaeth a Chwaraeon, ynghylch Ofcom: Memorandwm Cyd–ddealltwriaeth Drafft**

(Tudalen 5)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–06–18 (p2) Gohebiaeth at Arweinydd y Tŷ a'r Prif Chwip, a'r Gweinidog Diwylliant, Twristiaeth a Chwaraeon, ynghylch Ofcom: Memorandwm Cyd–ddealltwriaeth Drafft



**2.3 Gohebiaeth at Ysgrifennydd y Cabinet dros Ynni, Cynllunio a Materion Gwledig ynglŷn ag elfennau cynllunio y Cynllun Gweithredu Symudol a'i hymateb**

(Tudalennau 6 – 8)

Dogfennau atodol:

EIS(5)-06-18 (p3) Gohebiaeth at Ysgrifennydd y Cabinet

EIS(5)-06-18 (p4) Gohebiaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet

**2.4 Gwybodaeth ychwanegol gan Openreach yn dilyn cyfarfod y Pwyllgor ar 25 Ionawr**

(Tudalennau 9 – 10)

Dogfennau atodol:

EIS(5)-06-18(p5) Gwybodaeth ychwanegol gan Openreach yn dilyn cyfarfod y Pwyllgor ar 25 Ionawr (Saesneg yn unig)

**3 Cynnig o dan Reol Sefydlog 17.42 i benderfynu gwahardd y cyhoedd o weddill y cyfarfod**

**4 Arferion a gweithdrefnau gwaith y Pwyllgor**

(09.30–11.00)

Kate Faragher, Prif Swyddog Gweithredol, BeSpokeSkills

**5 Gohebiaeth at Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth, gan gynnwys crynodeb wedi'i atodi o'r materion allweddol – ymchwiliad Pwerau Newydd: Posibiliadau Newydd**

(11.00–11.15)

(Tudalennau 11 – 23)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–06–18(p6) Gohebiaeth at Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth, gan gynnwys crynodeb wedi'i atodi o'r materion allweddol – ymchwiliad Pwerau Newydd: Posibiliadau Newydd

EIS(5)–06–18(p7) Tystiolaeth ysgrifenedig gan y Gymdeithas Frenhinol dros Atal Damweiniau (RoSPA) ynghylch cyfyngiadau cyflymder (Saesneg yn unig)

EIS(5)–06–18(p8) Tystiolaeth ysgrifenedig gan Heddluoedd Cymru ynghylch cyfyngiadau cyflymder (Saesneg yn unig)

EIS(5)–06–18(p9) Tystiolaeth ysgrifenedig gan GoSafe ynglŷn â therfynau cyflymder (Saesneg yn unig)

**6 Ystyried Flaenraglen Waith ddrafft yr haf**

(11.15–11.30)

(Tudalennau 24 – 25)

Dogfennau atodol:

EIS(5)–06–18(p10) Blaenraglen waith drafft (Saesneg yn unig)

Ken Skates AC/AM  
Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth  
Cabinet Secretary for Economy and Transport



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

Ein cyf/Our ref MA-P/KS/0502/18

Russell George AC  
Cadeirydd  
PWYLLGOR YR ECONOMI, SEILWAITH A SGILIAU

13 Chwefror 2018

Annwyl *Russell*

Diolch am eich llythyr dyddiedig 18 Ionawr 2018 ynghylch Adroddiad Blynyddol cyntaf Comisiynydd Traffig Cymru yn benodol ar gyfer Cymru, a'i ymddangosiad cyntaf o flaen Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ar 28 Tachwedd.

Rwy'n croesawu adroddiad blynyddol cyntaf y Comisiynydd sydd wedi codi nifer o faterion pwysig, ac roeddwn yn falch o gyfarfod a thrafod yr adroddiad hwn yn fanylach gyda'r Comisiynydd ar 23 Tachwedd.

Rwy'n ddiolchgar i'r Comisiynydd am ei berthynas weithio agos ac effeithiol gyda swyddogion, ac am sicrhau fod ei arbenigedd ar gael i helpu gyda gwaith Llywodraeth Cymru. Mae penodi Comisiynydd Traffig cyntaf, llawn amser i Gymru wedi creu adnodd sy'n ddigonol i alluogi'r Comisiynydd i gael rhagor o drafodaethau gyda'r sector cludiant ar y ffyrdd a'r sector bysiau, yn ogystal â sefydliadau eraill sydd â diddordeb yn y dulliau hyn o drafnidiaeth.

Rydych wedi codi nifer o faterion yn eich llythyr yr wyf am geisio mynd i'r afael â hwy isod.

### **Y posibilrwydd o ddulliau mwy effeithiol ac effeithlon o gofrestru bysiau yng Nghymru**

Bydd y cyfrifoldeb dros gofrestru gwasanaethau bysiau lleol yn dod yn fater i Weinidogion Cymru, wedi cychwyn Deddf Cymru 2017, sydd i ddod yn ddiweddarach yn y Gwanwyn.

Wrth baratoi ar gyfer y cyfrifoldebau newydd datganoledig a ddarparwyd gan Ddeddf Cymru 2017, rwyf wedi gofyn i'm swyddogion ystyried diwygiadau i'r broses o gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol. Cafodd ein cynigion amlinellol cychwynnol eu cyhoeddi yn dilyn yr Uwchgynhadledd Bysiau Cymru gyntaf a gynhaliwyd yn Wrecsam ym mis Ionawr 2017, ac rwy'n disgwyl gallu cyflwyno cynigion manwl ar gyfer ymgynghoriad cyhoeddus erbyn dechrau'r gwanwyn, neu ddechrau'r haf.

Wrth ddatblygu'r cynigion hyn, byddaf yn gweithio gyda Comisiynydd Traffig Cymru, y sector bysiau ac awdurdodau lleol i sicrhau bod y gweithdrefnau ar gyfer cofrestru

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1NA

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400  
[Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Ken.Skates@llyw.cymru)  
[Correspondence.Ken.Skates@gov.wales](mailto:Correspondence.Ken.Skates@gov.wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu gwella, er mwyn sicrhau bod y gwasanaethau sy'n cael eu cynnig i deithwyr gystal â phosib.

Fel y Comisiynydd Traffig, rwy'n credu y bydd defnyddio technoleg newydd yn well yn ei gwneud yn haws i rannu gwybodaeth am wasanaethau bysiau lleol sydd wedi'u cofrestru'n fasnachol. Rwyf hefyd yn credu ei fod yn bwysig, wrth gofrestru gwasanaethau bysiau lleol, bod ymarferoldeb y gwasanaeth arfaethedig yn cael ei ystyried, yr effaith ar y diwydiant bysiau lleol a safonau'r gwasanaeth sy'n cael ei ddarparu i deithwyr mewn cymunedau lleol.

### **Cydweithio gwell rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat**

Yn sgil gweithredu Deddf Cymru 2017, y mae disgwyl iddi gael ei chychwyn eleni, bydd trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yn dod o fewn cymhwysedd Cynulliad Cenedlaethol Cymru am y tro cyntaf. Ar y sail honno y bu imi ymgynghori y llynedd ar sut y gellid diwygio a gwella y broses o drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yma yng Nghymru.

Mae'r crynodeb o ymatebion i'r ymgynghoriad ar drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru wedi ei gyhoeddi. Gallwch ddod o hyd i'r ddogfen yma:

[https://ymgynghoriadau.llyw.cymru/sites/default/files/consultation\\_doc\\_files/170612-taxi-consultation-cy.pdf](https://ymgynghoriadau.llyw.cymru/sites/default/files/consultation_doc_files/170612-taxi-consultation-cy.pdf)

Bydd cynigion manwl yn cael eu datblygu bellach gan swyddogion ar y ffordd orau o ddiwygio'r drefn drwyddedu i fodloni anghenion cludiant pobl Cymru, cwmnïau a gyrwyr proffesiynol yng Nghymru. Mae disgwyl y bydd y cynigion manwl hyn yn cael eu cyhoeddi ar gyfer ymgynghoriad cyhoeddus ar ddiwedd y Gwanwyn/ ddechrau'r haf.

Mae'n bwysig ein bod yn edrych ar y ffordd orau i'r Comisiynydd Traffig gefnogi ein huchelgeisiau ar gyfer rhwydwaith trafniadaeth gyhoeddus integredig o fewn y cyfyngiadau sy'n weddill fel rhan o'r setliad datganoledig newydd. Mae hefyd yn bwysig nodi y bydd swyddogaethau y Comisiynydd Traffig, ar wahân i gofrestru gwasanaethau bysiau lleol, yn parhau yn fater sy'n cael ei neilltuo i Lywodraeth y DU.

### **Gwneud Comisiynydd Traffig Cymru yn gorff apelio a chreu corff Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd ledled Cymru.**

Mewn egwyddor, mae manteision i edrych ar y cyfleoedd sydd bellach yn bosibl drwy i Lywodraeth Cymru fuddsoddi i ddarparu Comisiynydd Traffig penodol i Gymru.

Gallai swyddogaeth well o ran apeliadau trafniadaeth a gwasanaethau datgelu a gwahardd fod yn ffordd ddefnyddiol o ehangu swyddogaethau Comisiynydd Traffig Cymru. Dylid nodi, fodd bynnag, y byddai unrhyw ehangu ffurfiol ar swyddogaethau y Comisiynydd Traffig yn galw am gydsyniad Llywodraeth y DU.

### **Gwneud cyfradd y taliadau BSSG yn amodol ar wiriadau y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd ar gyfer gyrwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus**

Mewn egwyddor, rwy'n cytuno y dylai gyrwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus dderbyn gwiriadau y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd fel amod o'u cyflogi i ddarparu gwasanaethau bysiau rheolaidd lleol, fel sy'n digwydd ar hyn o bryd gyda gyrwyr proffesiynol sy'n darparu trafniadaeth benodol ar gyfer dysgwyr.

Rwyf wedi gofyn i'm swyddogion ymgynghori â rhanddeiliaid ac awdurdodau lleol i edrych ymhellach ar effaith bosibl y cynnig hwn ar y sector bysiau yng Nghymru. Ein dyletswydd gyntaf yw diogelwch teithwyr.

**Cyflwyno safonau gwasanaeth i sicrhau nad yw cwmnïau cerbydau gwasanaeth cyhoeddus o dan anfantais yn ariannol oherwydd ad-dalu arian megis tocynnau teithio rhatach yn hwyr.**

Mae gan awdurdodau lleol eu targedau eu hunain eisoes ar gyfer ad-dalu cwmnïau bysiau am gludo deiliaid cardiau teithio am ddim. Rydym wedi gofyn i bob awdurdod lleol ddatblygu amserlen gyffredin ac i sicrhau bod honno ar gael i bob cwmni teithio.

**Adolygu'r meini prawf ar gyfer dyfarnu contractau gan awdurdodau lleol**

Rydym wedi gofyn i awdurdodau lleol gadarnhau eu gweithdrefnau ar gyfer dyfarnu contractau bysiau gyda'r nod o hidlo'r rhain i un gyfres o feini prawf, gyda proses dendro a dogfennau cyffredin ledled Cymru. Gobeithir y gallai hyn, ar yr amod y bydd pob awdurdod yn ei ganiatáu, yn cael ei weithredu o fis Ebrill 2020.

**BSSG i bwysleisio mwy ar ansawdd**

Mae eisoes yn ofynnol i awdurdodau lleol fynnu y safonau gofynnol, a bennwyd gan Lywodraeth Cymru, os ydynt yn dymuno dyfarnu unrhyw BSSG i gwmnïau bysiau. Mae'n bosib y bydd cwmnïau sydd yn cyrraedd safonau ansawdd gwell yn derbyn mwy o arian.

Bydd argymhellion y Comisiynydd, sy'n ymddangos fel enghreifftiau yn ei adroddiad, yn cael eu cynnwys fel rhan o'r adolygiad parhaus o'r safonau ansawdd gofynnol gan gwmnïau, i sicrhau eu bod yn parhau i fod yn gymwys am BSSG.

**A fyddai'n bosibl i gwmnïau ddefnyddio darllenwyr cardiau electronig i fonitro'r defnydd o gardiau teithio rhatach i leihau'r tebygolrwydd o gamgymeriadau a thwyll?**

Mae defnyddio Peiriannau Tocynnau Electronig sy'n bodloni meini prawf gofynnol Llywodraeth Cymru ar gyfer cofnodi teithiau gyda thocyn teithio rhatach wedi bod yn ofyniad craidd o fewn Safonau Ansawdd Gwirfoddol Llywodraeth Cymru ar gyfer Bysiau Cymru ers eu cyhoeddi ym mis Mawrth 2016.

Rydym wedi neilltuo cyllid yn 17/18 i ddarparu peiriannau cerdyn clyfar newydd i gwmnïau yr effeithiwyd arnynt. Bydd hyn yn sicrhau bod cwmnïau yn parhau i gofnodi cardiau electronig yn unol â'n prosesau ad-dalu a gwrth-dwyll.

**Gellid creu un sefydliad ar gyfer cyflwyno trwyddedau trafndiaeth gymunedol, gyda Chomisiynydd Traffig Cymru yn delio gydag apeliadau**

Mae'r cynnig sy'n cael ei gynnig gan Gomisiynydd Traffig Cymru yn ymddangos yn ddull synhwyrol a chymesur o gyflwyno trwyddedau trafndiaeth gymunedol yng Nghymru. Mae'r drefn o gyflwyno trwydded Trafndiaeth Gymunedol yn fater sydd heb ei ddatganoli a bydd yn parhau i fod yn fater i Lywodraeth y DU yn dilyn cychwyn Deddf Cymru 2017 yn ddiweddarach eleni.

Mae Llywodraeth y DU yn cynnig cynnal ymgynghoriad cyhoeddus ar gyfer y drefn Trwydded Trafndiaeth Gymunedol, a disgwylir i hwn ddechrau yn y Gwanwyn. Cynhelir trafodaethau gyda'r sefydliadau perthnasol yng Nghymru er mwyn cyflwyno cynigion i fabwysiadu system sy'n bodloni anghenion y Sector Trafndiaeth Gymunedol yng Nghymru.

**Pa mor briodol yw caniatáu i Gerbydau Nwyddau Trwm ddefnyddio lonydd bysiau mewn rhai achosion ble y gallai fod yn ffordd effeithiol o wella llif y traffig.**

Caiff hyn ei adolygu yn ystod 2018-19, gan gynnwys goblygiadau posibl o ran diogelwch, trwy drafodaethau gyda chyrff sy'n gyfrifol am y priffyrdd, y Comisiynydd Traffig a sefydliadau ffyrdd a chludiant, a chaiff y casgliadau eu cyhoeddi erbyn Ebrill 2019.

**Safbwynt Llywodraeth Cymru ar y cydbwysedd rhwng BSSG a thocynnau teithio rhatach a chynnal a datblygu gwasanaethau bws yng Nghymru.**

Mae cyllid Llywodraeth Cymru a'r awdurdodau lleol ar gyfer ad-dalu cwmnïau bysiau am gludo deiliaid cardiau teithio, ac i gynnal y rhwydwaith bysiau, yn bodloni amcanion hollol annibynnol.

Mae'r ddeddfwriaeth yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol sicrhau bod eu prosesau o ad-dalu cwmnïau bysiau yn bodloni y rhwymedigaeth deddfwriaethol sydd ganddynt, na ddylai'r cwmnïau hynny elwa na gwneud colled o ganlyniad i hynny. Nid oes tystiolaeth bod awdurdodau lleol yn ad-dalu cwmnïau bysiau yn groes i'w rhwymedigaethau.

O gymharu, mae taliadau awdurdodau lleol i gwmnïau bysiau o dan gynllun BSSG o blaid cadw'r rhwydwaith bysiau.

### **Trefniadau caniatáu Trafnidiaeth Gymunedol ar hyn o bryd ac yn dilyn cychwyn Deddf Cymru 2017.**

Mae'r drefn ar gyfer trafndiaeth gymunedol yn fater sydd heb ei ddatganoli ac rwy'n deall y bydd y cyfrifoldeb yn parhau i fod yn fater ar gyfer Llywodraeth y DU unwaith y bydd y darpariaethau o fewn Deddf Cymru 2017 yn cychwyn yn gynnar y flwyddyn nesaf.

### **Adnoddau Comisiynydd Traffig Cymru**

Mae Comisiynydd Traffig Cymru wedi'i benodi gan yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ac mae'n atebol iddo. Nid yw, ac ni fydd ei staff presennol a'r tri aelod o staff dwyieithog yr ydym wedi cytuno i'w hariannu yn gyflogaion Llywodraeth Cymru. Golyga hyn bod yn rhaid i'w gyflogwyr ef a'u cyflogwyr hwy fod yn fodlon bod eu safle yn addas.

Gofynnodd Llywodraeth Cymru ar y cychwyn i swyddfa'r Comisiynydd roi amcangyfrif o'r gost o adnewyddu'r safle a arferai fod yn safle Defnyddwyr Bysiau Cymru, ac a ddefnyddiwyd ganddo. Roedd eu hamcangyfrif yn chwe ffigur, a ystyriwyd yn rhy uchel.

Yna trefnwyd i'r Comisiynydd Traffig edrych ar nifer o safleoedd masnachol eraill. Nid oedd yr un ohonynt yn dderbyniol. Yn fwy diweddar, edrychodd y Comisiynydd ar nifer o safleoedd posibl eraill, a gofynnwyd i'w swyddfa asesu pa mor addas oeddent.

Rydym wedi edrych ar ba safleoedd sydd ar gael yn fewnol o fewn ystâd eiddo Llywodraeth Cymru, ac yn fasnachol. Gwelwyd bod modd i staff cymorth y Comisiynydd gael lle o fewn swyddfa Llywodraeth Cymru yng Nghyffordd Llandudno, ac mae ei swyddfa wedi eu hysbysu o hyn.

### **Mae'r Adroddiad Blynyddol ar gael yn Saesneg yn unig ar y cychwyn**

Mae fy swyddogion wedi egluro i'r Comisiynydd Traffig y byddem yn talu costau cyfieithu ei adroddiad blynyddol i'r Gymraeg.

Rwy'n gobeithio bod hyn yn rhoi ein barn ichi ar y materion a godwyd gennych ac rwy'n edrych ymlaen at barhau i gydweithio'n agos â'r Comisiynydd i fynd i'r afael â'r heriau sy'n wynebu'r rhwydweithiau cludo nwyddau ar y ffordd a'r rhwydweithiau bysiau yn y dyfodol.



**Ken Skates AC/AM**

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth  
Cabinet Secretary for Economy and Transport  
Tudalen y pecyn 4

**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

**National Assembly for Wales**  
Public Accounts Committee

Julie James AC  
Arweinydd y Tŷ a'r Prif Chwip  
Dafydd Elis-Thomas AC  
Y Gweinidog Diwylliant, Twristiaeth a Chwaraeon  
Llywodraeth Cymru

19 Chwefror 2018

Annwyl Julie a Dafydd,

### Ofcom: Memorandwm Dealltwriaeth Drafft

Diolch am y cyfle i roi sylwadau ar y Memorandwm Dealltwriaeth drafft rhwng Llywodraeth Cymru, Cynulliad Cenedlaethol Cymru ac Ofcom. Cafodd y mater ei drafod gan y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus ar 12 Chwefror 2018, gan Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ar 14 Chwefror a chan y Pwyllgor Diwylliant, y Gymraeg a Chyfathrebu ar 15 Chwefror.

Nododd y Pwyllgorau mai Gweinidogion Cymru fydd yn arwain y gwaith o benodi Aelod Cymru o Fwrdd Ofcom. Rydym yn credu y byddai'n werthfawr iawn pe bai un o Bwyllgorau'r Cynulliad yn cynnal gwrandawriad cyn penodi'r ymgeisydd. Er na fyddai gan y gwrandawriad y pŵer i roi feto ar y penodiad, byddai'n galluogi'r Aelodau i gadarnhau a chefnogi'r penodiad, neu i dynnu sylw at unrhyw bryderon posibl y dylid ymdrin â nhw. Rydym yn credu y byddai'n ychwanegu tryloywder ac atebolrwydd i'r broses.

Fel y gwyddoch, mae'r Memorandwm Dealltwriaeth yn ymrwmo i'r gofyniad i gyfrifon Ofcom gael eu cyflwyno gerbron Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Mae pob Pwyllgor yn gefnogol i'r safbwynt hwn ac yn cytuno y dylid ei ystyried fel rhan o'r gwaith o graffu ar gyfrifon blynyddol y bydd pob un o bwyllgorau'r Cynulliad yn ymgymryd ag ef.

Yn gywir,



Cadeirydd y Pwyllgor



Cadeirydd y Pwyllgor



Cadeirydd Dros Dro'r Pwyllgor

cc: Elin Jones AM, Llywydd



**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
Bae Caerdydd, Caerdydd, CF99 1NA  
SeneddArchwilio@cynulliad.cymru  
www.cynulliad.cymru/SeneddArchwilio  
0300 200 6565

**National Assembly for Wales**  
Cardiff Bay, Cardiff, CF99 1NA  
SeneddPAC@assembly.wales  
www.assembly.wales/SeneddPAC  
0300 200 6565



Lesley Griffiths AC  
Ysgrifennydd y Cabinet dros Ynni, Cynllunio a Materion  
Gwledig  
Llywodraeth Cymru

29 Ionawr 2018

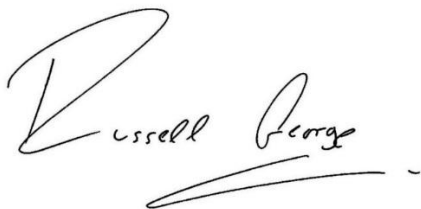
Annwyl Lesley,

### Diweddariad digidol

Yn ddiweddar, cymerodd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau dystiolaeth gan Julie James AC, Arweinydd y Tŷ a'r Prif Whip ynghylch y diweddariad digidol ac yn benodol gyfyngiadau cynllunio ar fastiau.

Byddai'r Pwyllgor yn ddiolchgar am y wybodaeth ddiweddaraf am lle mae Llywodraeth Cymru arni o ran cyfyngiadau cynllunio, yn enwedig mewn perthynas â'r cynllun gweithredu i wella cysylltedd ffonau symudol?

Yn gywir,



Russell George AC

Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau



**Lesley Griffiths AC/AM**  
**Ysgrifennydd y Cabinet dros Ynni, Cynllunio a Materion Gwledig**  
**Cabinet Secretary for Energy, Planning and Rural Affairs**



**Llywodraeth Cymru**  
**Welsh Government**

Ein cyf/Our ref: MA-P/LG/0444/18

Russell George AC  
Cadeirydd – Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau  
Cynulliad Cenedlaethol Cymru  
Bae Caerdydd  
CF99 1NA

22 Chwefror 2018

Annwyl Russell

Diolch am eich llythyr dyddiedig 29 Ionawr yn holi am y newyddion diweddaraf ar elfennau cynllunio y Cynllun Gweithredu i Wella Cysylltedd Ffonau Symudol. Mae tri pwynt gweithredu ar gynllunio yn y ddogfen sy'n cwmpasu hawliau datblygu a ganiateir, y polisi cynllunio a TAN19/Cod Ymarfer.

O ran y cyntaf o'r rhain, cafodd yr adroddiad ymchwil ar hawliau datblygu a ganiateir ar gyfer offer telathrebu ei gyhoeddi ym mis Ionawr ac mae'n bosibl ei weld ar wefan Llywodraeth Cymru ar:

<http://gov.wales/topics/planning/planningresearch/publishedresearch/planning-for-mobile-telecommunications-an-assessment-of-permitted-development-rights-in-wales/?skip=1&lang=cy>

Bydd y gwaith ymchwil hwn yn llywio ymgynghoriad o hawliau datblygu a ganiateir fydd rwy'n rhagweld yn dechrau yn ystod gwanwyn 2018.

O ran diwygiadau i Bolisi Cynllunio Cymru (PPW), rwyf wedi lansio ymgynghoriad yn ddiweddar ar fersiwn diwygiedig o Bolisi Cynllunio Cymru. Mae fersiwn newydd y ddogfen yn tynnu sylw at y berthynas bositif rhwng telathrebu a'r economi a chyfraniad cysylltedd digidol i leoedd llwyddiannus.

Mae'n bosibl gweld y dogfennu ymgynghori ar wefan Llywodraeth Cymru ar:

<https://ymgyngoriadau.llyw.cymru/>

Bae Caerdydd • Cardiff Bay  
Caerdydd • Cardiff  
CF99 1NA

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:  
0300 0604400

[Gohebiaeth.Lesley.Griffiths@llyw.cymru](mailto:Gohebiaeth.Lesley.Griffiths@llyw.cymru)  
[Correspondence.Lesley.Griffiths@gov.wales](mailto:Correspondence.Lesley.Griffiths@gov.wales)

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Y trydydd pwynt ar TAN19 a Chod Ymarfer Gorau y Diwydiant yw camau gweithredu hirdymor y gellid dechrau arnynt unwaith y bydd elfennau deddfwriaethol a pholisi y ddau gam gweithredu cyntaf wedi'u cwblhau. Bydd fy swyddogion yn parhau i drafod gyda cynrychiolwyr y diwydiant ffonau symudol i benderfynu pa waith pellach y gellid ei wneud yn y maes hwn.

Yn gywir

A handwritten signature in cursive script that reads "Lesley".

**Lesley Griffiths AC/AM**

Ysgrifennydd y Cabinet dros Ynni, Cynllunio a Materion Gwledig  
Cabinet Secretary for Energy, Planning and Rural Affairs

Russell George AM  
Chair, Economy, Infrastructure and Skills Committee  
National Assembly for Wales  
Cardiff Bay  
Cardiff  
CF99 1NA

20<sup>th</sup> February, 2018

Dear Russell,

Thank you for giving Openreach the opportunity to appear before the Economy, Infrastructure and Skills Committee on 25<sup>th</sup> January. There were a number of points on which I agreed to write to the committee.

#### Fibre-to-the-Premises (FTTP)

You asked what number of premises connected with FTTP technology under Superfast Cymru are accessing superfast services from a provider other than BT.

Our FTTP product is regulated and open to all providers to use at the same wholesale cost. When it becomes available, all providers are notified at the same time. In other words, there is no discrimination in how the product is offered. A list of providers that offer the service are available on our website:

<https://www.homeandbusiness.openreach.co.uk/fibre-broadband/ultrafast-broadband/ultrafast-fibre-buy-it-now>.

#### BT Superfast Services

You asked what the current take-up of BT's superfast services via the Superfast Cymru network is and what the corresponding figure is in areas where Openreach has deployed superfast broadband on a commercial basis.

We are not able to publically share commercial take-up figures. However, the take-up in our commercial footprint is in line with the project take-up.

#### Superfast Cymru

Finally, you asked how many premises were told that they were in scope of the Superfast Cymru project before 31<sup>st</sup> December 2017, only for the project to end before they had been connected.

**Kim Mears**  
Strategic Infrastructure Development

Page 1 of 2

**Openreach**  
[www.openreach.co.uk](http://www.openreach.co.uk)

Registered Office:  
Kelvin House,  
123, Judd Street,  
London WC1H 9NP

Tudalen y pecyn 9

Registered in England and Wales no. 10690039

The intervention area (defined as postcodes and premises within a postcode) in the Wales contract was defined as approximately 767,000 premises. This increased from an original figure of 727,000 in 2012, due to the Superfast Extension Programme (SEP).

The contract with the Welsh Government required completion of 690,000 premises. Because of the ongoing test and verification process on final results we are unable to give precise numbers. However, an intervention area that was greater than the contractual obligation was always going to lead to raised expectations versus numbers delivered.

I am copying this letter to the Deputy Clerk of the Committee.

Yours sincerely,



Kim Mears

**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

**National Assembly for Wales**  
Economy, Infrastructure and Skills Committee

Ken Skates AC

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a  
Thrafnidiaeth:

22 Chwefror 2018

## **Pwerau Trafnidiaeth Deddf Cymru 2017 a sesiwn graffu ar drafnidiaeth**

Annwyl Ysgrifennydd Cabinet,

Efallai eich bod yn ymwybodol bod Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau wedi cael tystiolaeth lafar yn ddiweddar gan randdeiliaid mewn perthynas â datganoli pwerau trafndiaeth o dan Ddeddf Cymru 2017. Fe welwch, fel atodiad i'r llythyr hwn, grynodedeb o'r materion allweddol a godwyd mewn perthynas â datganoli pwerau cofrestru bysiau, datganoli trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat a datganoli pwerau datblygu a pholisi porthladdoedd. Mae'r Pwyllgor hefyd wedi ysgrifennu at randdeiliaid i ofyn am eu barn ar bwerau datganoledig sy'n ymwneud â therfynau cyflymder, a bydd yn darparu'r wybodaeth ddiweddaraf maes o law.

Clywodd y Pwyllgor fod cefnogaeth unfrydol i Traveline Cymru gymryd cyfrifoldeb am gofrestru gwasanaeth bysiau. Rydym yn deall y gallai newid o'r fath fod yn gymharol syml i'w weithredu, ond dylai arwain at wybodaeth fwy cywir i deithwyr. Mae'r Pwyllgor yn nodi o'ch llythyr ar 13 Chwefror fod eich swyddogion yn ystyried newidiadau i'r modd y mae gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu cynllunio a'u cyflenwi, ac mae o'r farn y dylai Llywodraeth Cymru roi ystyriaeth



**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
Bae Caerdydd, Caerdydd, CF99 1NA  
SeneddESS@cynulliad.cymru  
www.cynulliad.cymru/SeneddESS  
0300 200 6565

**National Assembly for Wales**  
Cardiff Bay, Cardiff, CF99 1NA  
SeneddEIS@assembly.wales  
www.assembly.wales/SeneddEIS

gynnar i'r cynnig y dylai Traveline gymryd cyfrifoldeb, a byddai'n ddiolchgar am eich ymateb.

Cyflwynwyd tystiolaeth gref o blaid diweddarau deddfwriaeth sy'n ymwneud â thacsis a cherbydau hurio preifat, yn enwedig yn sgil datblygiadau technolegol sydd wedi effeithio ar y diwydiant. Gellid mynd i'r afael â llawer o'r materion a godwyd gan randdeiliaid trwy gyflwyno cynigion i ddeddfu pan fydd y pwerau ar waith, yn enwedig cael dull cyson ledled Cymru o ran materion fel llogi trawsffiniol, safonau cenedlaethol ar gyfer gyrwyr a gweithredwyr, a chofrestr genedlaethol o yrwyr. Mae'r Pwyllgor yn nodi y bydd eich swyddogion yn datblygu cynlluniau i ddiwygio'r system drwyddedu ac mae o'r farn y dylid rhoi ystyriaeth frys i hyn i sicrhau gwasanaeth effeithiol a diogel i deithwyr a gyrwyr. Byddai'r Pwyllgor yn ddiolchgar pe gallech roi diweddariadau am gynnydd y gwaith hwn, gan gynnwys amserlenni penodol i ddatblygu cynigion diwygio manwl.

Clywodd y Pwyllgor y bydd datganoli datblygiad a pholisi porthladdoedd yn caniatáu i Lywodraeth Cymru uno meysydd polisi perthnasol ac adlewyrchu'n well ar borthladdoedd yn ei strategaethau. Mae'n bwysig y bydd Llywodraeth Cymru yn barod i weinyddu ei chyfrifoldebau ychwanegol pan gaiff pwerau eu datganoli, gan gynnwys sicrhau bod arbenigedd digonol ymhlith ei staff. Dywedwyd wrthym fod gan Lywodraeth yr Alban dîm effeithiol ar waith, felly bydd yn bwysig dysgu o'u profiad.

Yn dilyn y sesiynau tystiolaeth lafar hyn, cytunodd y Pwyllgor yr hoffai eich gwahodd i sesiwn graffu a fydd yn canolbwyntio yn arbennig ar agweddau trafniadaeth eich cylch gwaith, a deallaf fod trefniadau ar gyfer hyn yn cael eu rhoi ar waith.

Cyn y sesiwn honno, byddai'r Pwyllgor yn ddiolchgar pe gallech roi amlinelliad o gynlluniau Llywodraeth Cymru ar gyfer sut yr ydych yn bwriadu defnyddio'r pwerau ar ôl iddynt gael eu datganoli, ynghyd ag arwydd o'r amserlen ar gyfer cyflwyno unrhyw ddeddfwriaeth.



At hynny, gan barhau â'n gwaith o ystyried y modd y mae cynlluniau priffyrdd yn cael eu cynllunio a'u cyflenwi, yng ngoleuni eich llythyr diweddar ar 31 Ionawr, byddai'r Pwyllgor yn ddiolchgar pe gallech, yn eich ymateb i'r llythyr hwn, ddarparu'r wybodaeth a ganlyn ar gyfer pob prosiect cefnffordd (boed yn ffyrdd newydd neu'n welliannau) a gwblhawyd rhwng 2007/08 a 2017/18:

- Yr amcangyfrif cynharaf ar gyfer cost a wnaed yn ystod y gwaith o ddatblygu'r cynllun (gan gynnwys chwarter blwyddyn / blwyddyn yn ddiweddarach sy'n sail i amcangyfrif y pris);
- Yr amcangyfrif terfynol ar gyfer cost a wnaed yn ystod y gwaith o ddatblygu'r cynllun cyn dechrau adeiladu (os yw'n wahanol i'r uchod, gan gynnwys chwarter blwyddyn / blwyddyn yn ddiweddarach sy'n sail i amcangyfrif y pris);
- Y gost derfynol wirioneddol ar gyfer pob cynllun a gwblhawyd; a
- Disgrifiad cryno o bob cynllun, gan gynnwys math hyd y contract ar gyfer adeiladu/diweddaru ffordd yn y cynllun a'r rheswm dros unrhyw orwariant neu danwariant yn erbyn y costau a amcangyfrifwyd.

Cofion gorau,

A handwritten signature in black ink that reads "Russell George". The signature is written in a cursive style with a large initial 'R' and a long horizontal stroke at the end.

Russell George

Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau





**Atodiad – Crynodeb o'r dystiolaeth lafar ynghylch defnyddio'r pwerau trafndiaeth newydd a ddatganolwyd drwy *Ddeddf Cymru 2017*.**

17 Ionawr: [pwerau cofrestru bysiau a thrwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat](#); a

25 Ionawr: [polisi porthladdoedd a phwerau datblygu](#).

## **Datganoli'r pwerau cofrestru bysiau**

Dyma rai o'r pwyntiau allweddol:

- Pwysigrwydd darparu fframwaith i alluogi rhwydwaith bysiau sefydlog ac effeithiol;
- Tagfeydd yw'r rhwystr mwyaf i wasanaeth effeithlon. Byddai'r diwydiant yn croesawu mesurau pellach i fynd i'r afael â thagfeydd a rhoi blaenoriaeth i fysiau. Dibynadwyedd, prydlondeb a chyflymder yw'r blaenoriaethau mwyaf i deithwyr;
- Mae angen symleiddio a gwella gwybodaeth i deithwyr. Daw'r rhan fwyaf o gwynion gan y cyhoedd i Traveline Cymru oherwydd gwybodaeth anghywir oherwydd na chaiff Traveline ei hysbysu am newidiadau i wasanaethau;
- Roedd pob tyst yn annog gofal ynghylch y syniad o ryddfrenio'r bysiau. Er enghraifft, roedd pryder y byddai hyn yn ddrud ac y gallai arwain at farchnad gyda llai o weithredwyr, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Roedd CLILC yn amheus ynghylch rhyddfrenio ond cytunodd y dylai'r opsiwn fod ar gael i awdurdodau lleol;
- Y farn oedd bod gweithio mewn partneriaeth ar lefel ranbarthol yn allweddol i sicrhau gwelliannau, yn arbennig bod angen cynllun cydgysylltiedig pendant, yn ogystal â chyllid sefydlog;
- Dylai cynllunio ranbarthol groesi ffiniau awdurdodau lleol ac ystyried ardaloedd 'teithio i'r gwaith';
- Mae Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori ar y posibilrwydd o ddiddymu'r gwaharddiad statudol presennol ar awdurdodau lleol rhag sefydlu cwmnïau bysiau. Fodd bynnag, roedd y tystion yn teimlo'i bod yn debygol y byddai awdurdodau lleol yn sefydlu cwmnïau bysiau oni bai bod methiant difrifol yn y ddarpariaeth o wasanaethau mewn ardal;
- Gallai cerbydau allyriadau isel wneud teithio ar fysiau yn opsiwn dymunol pe bai parthau allyriadau isel yn cael eu cyflwyno;
- Mae rhanddeiliaid yn aros o hyd i weld canlyniad 'uwchgynhadledd bysiau' Llywodraeth Cymru a gynhaliwyd ym mis Ionawr 2017 a'r gweithdai dilynol.



Mae'r canlyniadau'n aneglur ar hyn o bryd. Y farn oedd bod eglurder ynghylch polisi bysiau, ynghyd â pharhad cyllid, yn faterion allweddol;

- Mae'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau yn elfen bwysig o gyllid bysiau, yn enwedig o'i gyfuno â safonau bysiau gwirfoddol;
- Cyflwynwyd safonau uwch yn y de-ddwyrain. Mae gweithredwyr yn cael eu talu ar gyfradd wahanol fesul cilomedr yn dibynnu ar y safon a gyrhaeddir;
- Gall technoleg wella'r ddarpariaeth o wasanaethau, ond mae angen buddsoddiad;
- Roedd yr holl dystion yn credu y dylai Traveline Cymru gymryd cyfrifoldeb am gofrestru gwasanaethau bysiau. Byddai hyn yn eu galluogi i gael gwybodaeth yn uniongyrchol yn hytrach na dibynnu ar awdurdodau lleol neu weithredwyr bysiau am ddiweddariadau. Dylai hyn arwain at wybodaeth fwy cyfoes a chywir i deithwyr; ac
- Mae Defnyddwyr Bysiau Cymru yn credu ei bod yn bwysig atal gweithredwyr bysiau rhag gorymestyn, gan arwain at anawsterau ariannol.

## **Datganoli trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat**

Dyma rai o'r pwyntiau allweddol:

- Y farn nad yw'r system gyfredol yn addas i'r diben. Mae'r ddeddfwriaeth yn hynafol ac roedd peth ohoni wedi'i drafftio ar gyfer cerbydau hacni a oedd yn cael eu tynnu gan geffylau. Mae angen ei gweddnewid yn llwyr;
- Bydd gweddnewid y ddeddfwriaeth yn dasg fawr a bydd angen adnoddau i'w chyflawni;
- Mae'r system drwyddedu dwy haen yn gymhleth. Er bod rhywfaint o gefnogaeth i system un haen, nid oedd hyn yn unfrydol;
- Trafodwyd system ranbarthol fel cam tuag at system genedlaethol;
- Roedd yn amlwg bod arfer yn amrywio ledled Cymru. Er enghraifft, Caerdydd yw'r unig awdurdod lleol sy'n cyfyngu ar nifer y platiau cerbydau hacni ar hyn o bryd;
- Dylai'r gyfundrefn ffioedd alluogi awdurdodau lleol i adennill costau gorfodaeth a chostau eraill, fel marsialiaid tacsis. Dylai'r system ariannu'i hun. Fodd bynnag, codwyd y mater o gost y gyfundrefn drwyddedu hefyd, a'r ffaith mai ar yrwyr y mae'r baich ar hyn o bryd;
- Nid yw awdurdodau lleol yn cynnal asesiadau blynyddol o anghenion. Roedd yr Undeb GMB yn teimlo bod hyn wedi arwain at roi gormod o drwyddedau;



- Nid yw'r ddeddfwriaeth wedi cadw ochr yn ochr â'r dechnoleg – er enghraifft, defnyddir GPS yn helaeth ond nid yw'n 'fesurydd tacsï' at ddibenion y ddeddfwriaeth;
- Mae hurio/gweithio trawsffiniol (h.y. tacsï sydd wedi'u trwyddedu mewn un awdurdod lleol yn gweithio mewn un arall) yn broblem fawr y mae angen mynd i'r afael â hi. Roedd rhai yn awgrymu y dylai pob taith ddechrau neu orffen yn yr ardal a roddodd drwydded tacsï/cerbyd hurio preifat y gyrrwr. Dywedodd y tystion fod gyrrwyr sydd wedi'u cofrestru gyda Transport for London yn gweithio yng Nghaerdydd ar hyn o bryd, ac mae 144 o yrwyr Uber sydd wedi'u cofrestru yng Nghasnewydd yn byw yng Nghaerdydd;
- Mae gorfodaeth yn broblem oherwydd oedran y ddeddfwriaeth gyfredol. Nid yw awdurdodau lleol yn gallu cymryd camau gorfodaeth ar hyn o bryd yn erbyn gyrrwr sy'n gweithio yn ei ardal ond sydd wedi'i drwyddedu gan awdurdod gwahanol. Mae angen mwy o arian i wella gorfodaeth;
- Roedd ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ynglŷn â thrwyddedu tacsï a cherbydau hurio preifat yn canolbwyntio ar weithredu argymhellion Comisiwn y Gyfraith. Fodd bynnag, awgrymodd y GMB y byddai angen diweddarau adroddiad Comisiwn y Gyfraith;
- Mae angen safonau ar lefel genedlaethol ar gyfer gyrrwyr a gweithredwyr;
- Mae angen system orfodaeth symlach;
- Mae angen diffiniad o berson 'addas a phriodol', ac mae angen cod ymddygiad ar gyfer gweithredwyr, a hynny er mwyn mynd i'r afael â'r risg o gamddefnyddio gyrrwyr a sefydlu system gwynion i yrwyr; ac
- Mae angen cofrestr genedlaethol o yrwyr a dull gweithredu cyson ledled Cymru.

## **Pwerau polisi porthladdoedd a phwerau datblygu**

Dyma rai o'r pwyntiau allweddol:

- Y farn bod polisi porthladdoedd cyfredol y DU yn effeithiol ar y cyfan ond y gallai datganoli gynnig mwy o eglurder a deialog mewn rhai meysydd;
- Y tu hwnt i rai dogfennau polisi ac arweiniad, mae'r polisi cyfredol wedi'i ddirprwyo'n helaeth i borthladdoedd ac yn cael ei arwain gan y farchnad. Mae hyn yn caniatáu i borthladdoedd weithredu'n hyblyg fel busnesau ac ymateb i anghenion cwsmeriaid;
- Bydd datganoli'n caniatáu i Lywodraeth Cymru gydgysylltu meysydd polisi perthnasol ac adlewyrchu porthladdoedd yn well yn ei strategaethau. Ar hyn o



bryd, mae meysydd polisi sy'n effeithio ar borthladdoedd wedi'u datganoli'n rhannol (e.e. cynllunio defnydd tir, trwyddedu morol a phrifyrdd) ac yn cael eu cadw'n rhannol (datblygu porthladdoedd);

- Mae Brexit a thrafodaethau am dollau a gwiriadau eraill yn faterion pwysig – mae capasiti yn dibynnu ar faint y porthladdoedd a pha mor gyflym y mae traffig yn llifo trwyddynt. Gall datganoli helpu drwy ddod â fframweithiau perthnasol ynghyd yng Nghymru;
- Gallai Cynllun Morol Cenedlaethol Cymru fod yn ddogfen go bwysig a fydd yn gorfod taro cydbwysedd rhwng datblygu cynaliadwy a diogelu'r amgylchedd morol;
- Mae porthladdoedd am weld diogelu amgylcheddol yn cael ei deilwra gyda pharthau porthladd i gefnogi polisi sydd o blaid busnesau a datblygiad. Nid yw'n bosibl ail-leoli porthladdoedd ac yn aml maent mewn ardaloedd sy'n economaidd ddifreintiedig;
- Mae angen sefyllfa deg ar borthladdoedd. O'i gymharu â Chymru, mae llywodraethau'r UE wedi sefydlu cyfundrefnau cydsynio symlach, a rhoddir trwyddedau hirach yn Lloegr, gyda mwy o weithgareddau wedi'u heithrio rhag gofynion trwyddedau morol;
- Mae oedi yn y broses gydsynio yn broblem fawr. Gellir colli cyfleoedd os na chaiff ceisiadau eu prosesu'n effeithlon;
- Roedd y porthladdoedd yn cefnogi 'parthau rhydd' mewn amgylchiadau priodol (h.y. ardaloedd gydag eithriadau rhag gofynion tollau mewnforio pan fydd nwyddau'n aros yn y parth), a hefyd yn cefnogi 'parthau porthladd' (trefniadau datblygu symlach a chyflymach);
- Bydd adnoddau yn Llywodraeth Cymru i weinyddu polisi yn bwysig – disgrifiwyd yr Alban fel model da gyda digon o staff, arbenigedd priodol a system effeithiol; ac
- Mae trafodaethau'n mynd rhagddynt gyda Llywodraeth Cymru, gyda rhai arwyddion cadarnhaol. Mae cysondeb wedi bod o ran y staff Llywodraeth Cymru y mae porthladdoedd wedi bod yn ymdrin â nhw a pharch gan y ddwy ochr at ei gilydd. Mae porthladdoedd mewn sefyllfa dda gyda swyddogion a'r tîm trafniadaeth.



# RoSPA Response to “New Powers: New Possibilities Inquiry”

The Wales Act 2017 – Speed Limits

**16 February 2018**

## Introduction

This is RoSPA’s response to the Economy, Infrastructure and Skills Committee’s consultation into, New Powers: New Possibilities and in particular the Wales Act 2017 on speed limits.

The Committee is seeking views on:

- Current speed limits and arrangements for setting speed limits in Wales; and  
How the powers to be devolved by the Wales Act 2017 from 1 April 2018 should be used by the Welsh Government and the Assembly.

### RoSPA Response

Speed significantly increases the chance of being injured in a collision. A well designed road network could reduce the risk of exposure to the conditions that can cause serious and fatal injuries.

RoSPA believes that the Welsh Government should have the flexibility to set or amend speed limits and should still involve local authorities where necessary. We think it would still be beneficial for the Speed Limit Appraisal Tool to be used to help assess the cost and benefits of any proposed scheme. This would ensure that evidence-based decisions can be made when introducing local speed limits, which would reflect the needs of all road users.

A study of collisions together with analysis of traffic volumes and speeds should indicate whether an existing speed limit is appropriate for the class of road and its use by different groups of road users, including the presence or potential presence of vulnerable road users (including pedestrians, cyclists, horse riders or motorcyclists), or whether it needs to be altered. Local residents may also express their concerns or desire for a lower speed limit and these comments should be considered.

While RoSPA is of the view that road safety should be the primary reason for setting speed limits, there are many links to be made between injury prevention and other areas of public health. Vehicle emissions and air quality is one such link. RoSPA understands that compliance with air quality limits could be a factor when implementing speed limits, however, this should not override safety concerns.

Where there is poor compliance with an existing speed limit, the reasons behind non-compliance should be examined. It could be that a speed limit need not be changed if the collision rate can be improved with alternative measures. If the speed limit is set too low for no visible reason and the risk of a collision is low, then it may be appropriate to increase the limit.

It could be far easier to persuade people to drive at safer speeds if they understand and accept that driving too fast significantly increases the chances of being involved in a collision, and significantly increases the chances of such an incident being serious or fatal.

RoSPA thinks that education is absolutely vital in trying to change attitudes towards speeding. Inappropriate speed contributes to a number of injury and fatal collisions. This can be when the speed limit is exceeded but also when a driver or rider is within the speed limit but their speed is excessive for the conditions at the time (for example, in poor weather, poor visibility or densely populated areas).



### RoSPA Response to “New Powers: New Possibilities Inquiry”

Those people who drink or take drugs and drive are seen as behaving in a dangerous, anti-social and selfish manner with little or no regard for the safety of other road users. However, those who speed are often not regarded in this way unless they grossly exceed the posted speed limit. Therefore, we feel it is essential that the dangers caused by driving at inappropriate speeds are clearly explained and demonstrated to highlight the consequences of illegal and inappropriate speed.

Roads policing is an indispensable action, which plays a vital role in saving lives and minimising injury on the road in Wales. In order for this to be done effectively and consistently across the country, roads policing must be given its rightful priority by the Welsh Government and the Police Service, and be adequately resourced.

In having the devolved powers to alter speed limits in Wales, the Welsh Government will be able to continue to work in conjunction with the already long-standing Wales Road Casualty Reduction Partnership to address issues proactively and efficiently, and also help to ensure that road users continue to comply.

RoSPA thanks the Economy, Infrastructure and Skills Committee for the opportunity to comment on the consultation. We have no objection to our response being reproduced or attributed.

Road Safety Department  
RoSPA Wales  
2nd Floor  
2 Cwrt-y-Parc  
Parc Ty Glas  
Cardiff Business Park  
Llanishen  
Cardiff CF14 5GH  
[www.rospa.com](http://www.rospa.com)





accidents don't have to happen

---

**RoSPA Head Office**

28 Calthorpe Road  
Birmingham  
B15 1RP  
☎ +44 (0)121 248 2000

**RoSPA Scotland**

43 Discovery Terrace  
Livingstone House  
Heriot-Watt University Research Park  
Edinburgh  
EH14 4AP  
☎ +44 (0)131 449 9378/79

**RoSPA Wales**

2nd Floor  
2 Cwrt-y-Parc  
Parc Ty Glas  
Cardiff Business Park  
Llanishen  
Cardiff  
CF14 5GH  
☎ +44 (0)2920 250600

**General Enquiries**

☎ +44 (0)121 248 2000  
☎ +44 (0)121 248 2001  
✉ help@rospa.com  
🐦 twitter.com/rospa  
📘 facebook.com/rospa  
🌐 linkedin.com/rospa

**www.rospa.com**

Registered Charity No. 207823  
VAT Registration No. 655 131649





This is a composite response from the four Welsh Police Forces that responded to the consultation on the Welsh Government New Powers: New Possibilities Inquiry – Speed Limits

**Views on current speed limits and arrangements for setting speed limits in Wales.**

There are current arrangements in place for the setting of speed limits in Wales through which the Highways Authority are able to set 'local speed limits'. Where the Police have been fully engaged in discussions prior to adoption there has been consistency through to any subsequent police enforcement of the new regulation. There have been instances where NPCC guidance regarding 20mph speed limits/zones has not been followed and this has created some enforcement challenges.

**Views on how the powers to be devolved by the Wales Act 2017 from 1<sup>st</sup> April 2018 should be used by the Welsh Government and Assembly**

It is a shared view across the Welsh Roads Policing landscape that it is vital the Police continue to be consulted prior to any changes. As the enforcement agency, it is important to public confidence that any changes are evidence based, are proportionate to the objective they are looking to achieve and a justifiable response to ensuring the safety of the public on our roads.

There are already differences between speed limits for certain classifications of vehicles within England and Wales to those in Scotland, although some across Wales are of the view that engineering solutions should form an equal part of the Road Safety thought process.

There is a general consensus that devolving the responsibility for Speed Limits would help bring about a greater consistency across the country. This, however, needs to form part of a wider awareness raising campaign promoting the safe use of our roads and the dangers of speed, whether that is in excess of the limit or excessive due to prevailing weather/road conditions. It is important the key message remains to educate and not punish road users.

In terms of comments on the use of powers in Wales, I would add as follows from a GoSafe perspective:

- Wales should not deviate from national (UK) policy for setting limits unless there are solid, exceptional, circumstances. This would apply particularly where it would affect enforcement. This would include the setting of, signing and enforcement of limits. The reason for this response is:
  - the police as the enforcement agency are often challenged about the prosecution of speeding offences and a common defence is signing. There is clear and consistent guidance in the UK which allows a robust legal standing where this guidance is followed. Any deviation from this would leave the public bodies exposed for challenges. As such, it would be prudent to ask the relevant police force for comment when setting local speed limits
  - A clear and consistent speed limit setting policy needs to be adhered to for the motoring public: often we find compliance with speed limits in particular is where there is a clear and obvious reason for that reason to be applicable
- There should be no deviation or special adjustments to signage or policy across Wales: all highways authorities in Wales should be held to the same policies and guidance for purposes of clarity and fairness
- There is a significant amount of tourist traffic from the English border, any signage should be easily recognisable to the UK motoring public as 'common' practice to ensure best compliance.

Best Regards,

Teresa Ciano  
Partnership Manager  
GoSafe

# Eitem 6

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon