

# Rhaglen Gyflawn



north wales economic ambition board  
bwrdd uchelgais economaidd gogledd cymru

Cyfarfod

**IS-FWRDD CYFLAWNI TRAFNIDIAETH**

Dyddiad ac Amser

**9.30 y.b., DYDD LLUN, 2AIL RHAGFYR, 2019**

Lleoliad

**Suite 4, Conwy Business Centre, Llandudno Junction, Conwy LL31 9XX**

Pwynt Cyswllt

**Annes Sion**

**01286 679490**

**[annession@gwynedd.llyw.cymru](mailto:annession@gwynedd.llyw.cymru)**

(Dosbarthwyd Dydd Llun, 25 Tachwedd 2019)

# IS-FWRDD CYFLAWNI TRAFNIDIAETH

## Aelodau a phleidlais

### Y Cynghorwyr

Robert G Parry  
Greg Robbins  
Gareth Wyn Griffith  
Brian Jones  
David Bithell  
Carolyn Thomas

Cyngor Sir Ynys Môn  
Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy  
Cyngor Gwynedd  
Cyngor Sir Ddinbych  
Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam  
Cyngor Sir y Fflint

## Aelod Cyswilt o'r Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru

Cynghorydd Ian Roberts

Cyngor Sir y Fflint

## Swyddogion yn bresennol

Emlyn Jones  
Huw Percy  
Geraint Edwards  
Darren Williams  
Stephen Jones  
Dafydd Wyn Williams  
Iwan Prys Jones

Iwan G. Evans  
Dafydd L. Edwards

Cyngor Sir Ddinbych  
Cyngor Sir Ynys Môn  
Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy  
Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam  
Cyngor Sir y Fflint  
Cyngor Gwynedd  
Bwrdd Uchelgais Economaidd  
Gogledd Cymru  
Swyddog Monitro  
Swyddog Adran 151

# R H A G L E N

## 1. YMDDIHEURIADAU

Derbyn unrhyw ymddiheuriadau am absenoldeb.

## 2. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

Derbyn unrhyw ddatganiadau o fuddiant personol.

## 3. MATERION BRYN

Nodi unrhyw eitemau sy'n fater brys ym marn y Cadeirydd fel y gellir eu hystyried.

## 4. COFNODION Y CYFARFOD BLAENOROL 5 - 9

Bydd y Cadeirydd yn cynnig y dylid llofnodi cofnodion y cyfarfodydd a gynhaliwyd ar y 23 Medi 2019 fel rhai cywir (ynghlwm).

## 5. DIWEDDARIAD - BYSIAU RHANBARTHOL 10 - 22

Emlyn Jones i ddiweddarau aelodau ar y sefyllfa bresennol o ran Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Gwasanaethau Cyhoeddus (PSVAR) ac adnewyddu teithio rhatach am ddim.

## 6. DIWEDDARIAD AR Y CYNNYDD MEWN PERTHYNAS Â 23 - 26 CHYFYNGIADAU CYFLYMDER 20 MYA AR GYFER ARDALOEDD PRESWYL LEDLED CYMRU

Huw Percy a Stephen Jones i ddiweddarau'r Is-Fwrdd ar ddatblygiadau.

## 7. DIWEDDARIAD PARCIO AR BALMENTYDD 27 - 30

Huw Percy i ddiweddarau'r is-fwrdd ar ddatblygiadau.

## 8. PAPUR DIWEDDARU AR DDATBLYGIAD MABWYSIADU 31 - 34 'FFYRDD HEB EU MABWYSIADU' LEDLED CYMRU

Huw Percy i ddiweddarau'r is-fwrdd ar ddatblygiadau.

## 9. TRAFNIDIAETH CARBON ISEL 35 - 57

Cyflwyniad ar Bwyntiau Gwefru Cerbyndau Trydan gan Rhys Horan, Llywodraeth Cymru, a Geoff Murphy a Sarah Buckley, SPEN.

Papurau ychwanegol er gwybodaeth.

## **10. DYDDIADAU CYFARFODYDD 2020**

Cynnig fod y dyddiadau isod yn cael ei dynodi ar gyfer cyfarfodydd 2020

- 17.02.20
- 18.05.20
- 14.09.20
- 07.12.20

---

## IS-FWRDD CYFLAWNI TRAFNIDIAETH DYDD LLUN, 23 MEDI 2019

---

### Yn bresennol:

Aelodau â Phleidlais - Y Cynghorwyr:- Greg Robbins (Cyngor Bwrdeistrefol Sirol Conwy), Gareth Wyn Griffith (Cyngor Gwynedd), Brian Jones (Cyngor Sir Ddinbych), David Bithell (Cyngor Bwrdeistrefol Sirol Wrecsam) a Carolyn Thomas (Cyngor Sir y Fflint)

Swyddogion yn bresennol – Geraint Edwards (Cyngor Bwrdeistrefol Sirol Conwy), Emlyn Jones (Cynor Sir Ddinbych), Darren Williams (Cyngor Bwrdeistrefol Sirol Wrecsam), Stephen Jones (Cyngor Sir y Fflint), Dafydd Wyn Williams (Cyngor Gwynedd), Iwan Prys Jones (Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru), Iwan G Evans (Swyddog Monitro – Awdurdod Arweiniol), Peter Davies () ac Annes Sion (cofnodion – Awdurdod Arweiniol)

### **1. ETHOL CADEIRYDD**

Penderfynwyd ethol Cyng. David Bithell (Cyngor Bwrdeistrefol Sirol Wrecsam) yn gadeirydd yr Is-Fwrdd Cyflawni Trafnidiaeth

### **2. ETHOL IS-GADEIRYDD**

Penderfynwyd ethol Cyng. Carolyn Thomas (Cyngor Sir y Fflint) yn is-gadeirydd yr Is-Fwrdd Cyflawni Trafnidiaeth

### **3. YMDDIHEURIADAU**

Nodwyd ymddiheuriadau gan Huw Percy a Dafydd L Edwards.

### **4. DATGAN BUDDIANT PERSONOL**

Ni dderbyniwyd unrhyw ddatganiad o fuddiant personol.

### **5. MATERION BRYD**

Ni dderbyniwyd unrhyw fater bryd i'w drafod.

### **6. COFNODION A PHWYNTIAU GWEITHREDU**

Cyflwynwyd cofnodion cyfarfod anffurfiol y Grŵp Ymgynghorol Aelodau Cabinet Trafnidiaeth a gynhaliwyd ar 20 Mai 2019.

### **7. PROTOCOL A CHYFRIFOLDEBAU YR IS-GRŴP**

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Iwan Evans

## PENDERFYNIAD

### Penderfynwyd derbyn yr adroddiad a chymeradwywyd y Protocol.

Penderfynwyd y bydd y Swyddogion, yn ystod y pythefnos nesaf, yn enwebu Swyddog Arweiniol a fydd yn mynychu pwyllgorau Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru pan mae'r angen yn codi.

## TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adroddiad gan nodi mai amcan yr adroddiad yw gosod trefniadau'r is fwrdd. Mynegwyd fod yr adroddiad yn amlinellu'r prif amcanion a nodwyd aelodaeth yr Is Fwrdd. Nodwyd mai prif newid fydd yw'r drefn pwyllgorau o ran agenda a chyhoeddi'r rhaglen. Pwysleswyd y bydd angen cyhoeddi'r rhaglen 5 diwrnod gwaith cyn yr is fwrdd ac y bydd angen i'r adroddiad drafft eu cyflwyno i'r Swyddogion Statudol ar gyfer sylwadau cyn cyhoeddi'r rhaglen. Pwysleiswyd oherwydd natur yr is fwrdd na fydd llawer o sylwadau gan y Swyddogion Statudol, er hyn oherwydd natur y Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru efallai y bydd yn datblygu.

Mynegwyd y bydd pleidleisio yn mynd ar sail mwyafrif ac i geisio cael consensws ar draws yr awdurdodau ac o ganlyniad i hyn ni fydd pleidlais bwrw. Ychwanegwyd y bydd Taflenni Penderfyniad yn cael eu cyhoeddi yn nodi penderfyniadau'r Is Fwrdd Cyflawni Busnes.

Sylwadau'n codi o'r drafodaeth

- Holwyd sut y bydd y dyddiadau a rhaglen a chofnodion yn cael eu rhannu ar draws yr awdurdodau. Nodwyd y bydd yn cael eu cyhoeddi ar wefan Cyngor Gwynedd fel yr awdurdod arweiniol, ac yn cael ei rhannu ar wefannau cymdeithasol y Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru. Mynegwyd y byddai'r aelodau yn gallu rhannu'r e-bost rhaglen gyda'i chyd-gynghorwyr yn ei awdurdodau.
- Trafodwyd enwebu Swyddog Arweiniol, a nodwyd y bydd y Swyddogion yn enwebu swyddog arweiniol i fynychu'r Bwrdd Uchelgais pan mae'r angen yn codi yn ystod y pythefnos nesaf.

## 8. RHAGLEN A CHYNLLUN GWAITH Y GRWP

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Dafydd Wyn Williams

## PENDERFYNIAD

Cymeradwywyd enwau isod i arwain ar y gwahanol ffrydiau gwaith a chytunwyd ar y rhaglen amlinellol ar gyfer y tri chyfarfod nesaf o'r Is-grŵp.

LLIF GWAITH	SWYDDOGION ARWEINIOL
Cludiant Cyhoeddus (bysus) i gynnwys Cludiant Addysg	Peter Daniels (Sir Ddinbych), David Hesketh (Wrecsam)
Trafnidiaeth Garbon Isel	Dafydd Williams (Gwynedd), Geraint Edwards (Conwy), Stephen Jones (Sir y Fflint)
Teithio Llesol	Peter Daniels (Sir Ddinbych), Dafydd Williams (Gwynedd)

Cydbwyllgor Corfforaethol	pawb
Trenau	Darren Williams (Wrecsam), Stephen Jones (Sir y Fflint)
Cyfyngiadau 20mya a pharcio ar y droedffordd	Huw Percy (Ynys Môn), Stephen Jones (Sir y Fflint)
Ffyrdd sydd heb eu mabwysiadu	Geraint Edwards (Conwy), Huw Percy (Ynys Môn)
Diogelwch Ffyrdd (Addysg, Hyfforddiant a Chyhoeddusrwydd)	Darren Williams (Wrecsam), Huw Percy (Ynys Môn)
Priffyrdd Strategol (gwelliannau)	Cysylltu ag Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru

## TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adroddiad gan nodi yn dilyn y cyfarfod blaenorol fod y Swyddog Arweiniol a Swyddog y Bwrdd Uchelgais wedi bod yn gweithio ar y gwaith cefndirol er mwyn gweithio ar y cyd yn rhanbarthol a rhannu'r llwyth gwaith. Tynnwyd sylw at y tabl a grëwyd sydd yn nodi'r Swyddogion a fydd yn arwain ar y prif ffrydiau gwaith. Esboniwyd mai rôl y swyddog fydd i ddarparu'r adroddiadau a gwybodaeth bellach yn y meysydd yma.

Nodwyd yn ystod y 3 cyfarfod nesaf y bydd yr Is-Fwrdd yn ystyried yr holl ffrydiau gwaith ac y bydd yn gyfle i roi cyfeiriad i'r gwaith i'r dyfodol yn cael ei drafod a'i gytuno.

Sylwadau'n codi o'r drafodaeth

- Trafodwyd os oes angen trafod yr eitemau yn lleol ac yn rhanbarthol, gan fod rhai o'r ffrydiau gwaith yn cael effaith ymylol ar fusnes er hyn fod y ffrydiau yn cyfrannu ar faterion eraill.
- Mynegwyd fod y rhain yn cyd-fynd blaenoriaethau Llywodraeth Cymru. Nodwyd ei bod yn syniad cychwyn ar ffrydiau gwaith ac yna ychwanegu neu dynnu ffrydiau gwaith fel mae'r angen.
- Pwysleisiwyd fod y Bwrdd Uchelgais yn hapus a'r ffrwd gwaith.
- Nodwyd fod y ffrydiau gwaith yn cael ei rhannu rhwng Swyddogion ac y bydd y Swyddogion yn cyfarfod ar wahân i drafod yr adroddiadau yn symud ymlaen. Mynegwyd y bydd ffrydiau gwaith yn datblygu a nodwyd pwysigrwydd i beidio gadael i neb fod o dan bwysau mawr ac i beidio cael eu gorlwytho. Mynegwyd fod angen rhannu'r gwaith yn hafal dros y rhanbarth ac i rannu'r baich a chefnogi ei gilydd.
- Pwysleisiwyd o ran y Swyddog sydd yn cyd fynd a'r lliw gwaith mai rôl arweiniol fydd hyn ac na fyd angen gwneud y gwaith i gyd.

## 9. CLUDIANT CYHOEDDUS

Cyflwynwyd yr adroddiad gan Iwan Prys Jones a Peter Daniels

### PENDERFYNWYD

Nodwyd a derbyniwyd yr adroddiad.

### TRAFODAETH

Cyflwynwyd yr adroddiad gan nodi'r problemau sydd wedi codi o ran y drefn ail ddyrannu tocynnau teithio mantais am ddim sydd yn dod i ben ar 31 Rhagfyr 2019. Mynegwyd fod y wefan er mwyn ail gofrestru wedi cwmpo a phwysleisiwyd fod angen gwneud

rhywbeth dros y Gogledd. Er hyn, nodwyd fod Trafnidiaeth Cymru wedi nodi y bydd mwy o adnoddau i gynorthwyo'r cynghorau ac y bydd y wefan yn ôl ar lein cyn diwedd yr wythnos. Pwysleisiwyd fod llawer o effaith wedi bod ar y cynghorau.

Pwysleisiwyd fod Llywodraeth Cymru wedi nodi y bydd newid i'r oedran y bydd pobl yn gallu ymgeisio am y Tocynnau Teithio Mantais am ddim ac o ganlyniad fod nifer uwch o bobl wedi ymgeisio cyn i'r oedran newid. Mynegwyd fod problemau wedi codi ar lein ac yn nad yw pawb yn ymwybodol o'r newid. Nodwyd fod y sefyllfa yn un anodd gan fod Trefniadaeth i Gymru ar-lein a bod ymgeiswyr yn cael eu cyfeirio at eu cynghorau lleol er mwyn cael cymorth i fynd ar-lein. Gan fod y wefan wedi cwmpo mae ffurflenni papur ar gael dros dro. Mynegwyd fod gan y cynghorau capasiti i gynorthwyo i raddau o ran os wedi colli eu tocynnau neu ag anabledau ond fod ail ymgeisio am y tocynnau a niferoedd llawer uwch. Nodwyd sut mae gwahanol awdurdodau wedi delio a'r mater.

Pwysleisiwyd fod y mater hwn yn un sydd yn datblygu, a bod Trafnidiaeth Cymru wedi nodi y bydd adnoddau ychwanegol yn cael ei gynnig dros dro. Nodwyd y bydd yr Is-grŵp yn anfon llythyr at Lywodraeth Cymru yn nodi fod pryder am y mater yn y tymor hir o ran tocynnau teithio. Penderfynwyd fod angen holi Llywodraeth Cymru am gynllun tymor hir a beth fydd effaith hyn ar Lywodraeth Leol, os bydd popeth yn ei le erbyn amser diwedd mis Rhagfyr ac os yw'r ddeddf cydraddoldeb wedi ei ystyried.

#### Newidiadau i'r Rheoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus

Nodwyd ym mis Ionawr y bydd ofyniad Rheoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus yn cael ei ymestyn i bob coets sydd yn codi pryderon gan nad oes gan lawer o goets fynediad i gadeiriau olwyn. Holwyd os bydd yn effeithio trafndiaeth ysgolion a nodwyd na fydd oni bai fod awdurdodau yn codi ffi am gael trafndiaeth. Mynegwyd fod pob awdurdod am gael ei daro efallai ddim yn ariannol ond yn wleidyddol.

Mynegwyd mai'r prif fater yw nad oes digon o gerbydau ar gael gyda'r mynediad fydd ei angen. Nodwyd beth oedd rhai awdurdodau yn ei wneud ond pwysleisiwyd y bydd yn codi problemau. Esboniwyd i raddau fod dau opsiwn i dalu am gerbydau newydd neu i beidio codi ffi ond mynegwyd fod effaith os yn gwneud yr ail elfen. Trafodwyd efallai yn ei fod yn syniad i anfon llythyr ar y Gweinidog i gael cyfnod trosiannol er mwyn rhoi cyfle i'r awdurdodau i weithio ac i weld sut mae am effeithio rhai ysgolion sydd â chytundebau preifat. Pwysleisiwyd y bydd mwy o effaith ar ardaloedd gwledig felly bydd angen gwneud asesiad effaith ar ddisgyblion.

Nodwyd y bydd modd cyfuno'r ddau fater - Newidiadau i'r Rheoliadau Cerbydau Gwasanaeth cyhoeddus a'r Tocynnau Teithio Manteisio am ddim i un llythyr i Lywodraeth Cymru.

#### Adolygiad o'r Rhwydwaith Bysiau Rhanbarthol

Mynegwyd fod angen adnodd ychwanegol i edrych ymhellach i mewn i hyn a bod briff wedi ei greu ac y bydd yn cael ei anfon allan yn yr wythnosau nesaf. Ychwanegwyd y bydd yr adolygiad yn cael ei ariannu gan arian Lywodraeth Cymru ar gyfer Cydlynu Bysiau yn Rhanbarthol. Pwysleisiwyd gobeithio y bydd modd i'r adolygiad weld os oes datrysiadau i'r problemau sydd i'w gweld yn y rhanbarth.

Tynnwyd sylw ar y Papur Gwyn Trafnidiaeth gan nodi ei fod yn canolbwyntio ar reoli rhwydwaith bysiau. Ychwanegwyd y bydd angen edrych ymhellach i'r Papur Gwyned newydd sydd yn fod i'w gyflwyno ym mis Hydref.



Cyflwynwyd gan Iwan Prys Jones

## **TRAFODAETH**

Trafodwyd yr Arolwg Gwefru gan SP Energy gan nodi eu bod yn gobeithio y bydd modd iddynt ddod i'r cyfarfod nesaf er mwyn rhoi diweddariad.

O ran datgarboneiddio mynegwyd y byddai'n syniad da i'r 6 rhanbarth ddod ar ei gilydd i drefnu Uwch Gynhadledd ar hyn y flwyddyn nesaf, ac y buasai yn cefnogi gwaith y Bwrdd Uchelgais. Os yn ymuno a'i gilydd yn rhanbarthol i'r drefnu mynegwyd y byddai cefnogaeth ar gael gan Lywodraeth Cymru.

Ychwanegwyd y byddai llawer o gyfleoedd ac ei fod yn gyfle i weithio gyda'i gilydd. Mynegwyd mai'r brif broblem yw trafnidiaeth. Ategwyd fod angen chwyldro a mynegwyd fod cynnal Uwchgynhadledd am roi datganiad clir i'r cyhoedd. Nodwyd fod angen mynd a'r cynnig i'r Bwrdd Uchelgais i gael yr Uwchgynhadledd a fydd yn trafod Ynni, Hwb / Cwmni Ynni Rhanbarthol ynghyd a Thrafnidiaeth.

O ran prosiect Peilot Bysiau Gwyrdd nodwyd y cynlluniau peilot gan nodi eu bod yn gobeithio rhannu'r adroddiad yn y cyfarfod nesaf i gael trafodaeth bellach.

### **11. DIWEDDARIAD FFRYDIAU GWAITH**

Derbyniwyd diweddariad o ran ffrydiau gwaith a oedd yn cynnwys ardaloedd 20mya a pharcio ar balmentydd, gan nodi y bydd adroddiad pellach yn cael ei gyflwyno.

O ran Ymgyrch Growth Track 360 - Diweddariad mynegwyd fod Arriva wedi ailedrych ar gostau'r parthau amrywiol, a nodwyd y bydd angen mwy o esboniadau dros y parthau ac ymatebiad o ran ticedi integredig. Nodwyd fod angen i aelod o staff Arriva ddod i'r Is-grŵp i drafod y mater.

Dechreuodd y cyfarfod am 9.30 y.b. a daeth i ben am 11.25 y.b.

## **CADEIRYDD**



north wales economic ambition board  
bwrdd uchelgais economaidd gogledd cymru

**ADRODDIAD I'R IS FWRDD CYFLAWNI TRAFNIDIAETH  
DYDDIAD**

---

**Testun:** **DIWEDDARIAD – BYSIAU RHANBARTHOL**  
**Awdur:** EMLYN JONES – Pennaeth Gwasanaethau Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd  
[PETER DANIELS] – CYNGOR DINBYCH

---

**1. Pwrpas yr Adroddiad**

1.1. Diweddarau aelodau ar y sefyllfa bresennol o ran Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Gwasanaethau Cyhoeddus (PSVAR) ac adnewyddu teithio rhatach am ddim.

**2. Penderfyniad a Geisir**

2.1. Gofynnir i'r Is-grŵp Cyflawni Trafnidiaeth ystyried y sefyllfa bresennol, holi'r swyddogion rhanbarthol yn ôl yr angen, cynnig sylwadau ar gyfer teithio am ddim, nodi er gwybodaeth, ac ystyried unrhyw gamau ychwanegol yr hoffai'r Is Grŵp eu cymeryd mewn perthynas â trafndiaeth dysgwyr[PSVAR]

**3. Cefndir ac Ystyriaethau perthnasol**

**RHEOLIADAU HYGyrCHEDD CERBYDAU GWASANAETH CYHOEDDUS (PSVAR)**

3.1 Bydd yr aelodau'n cofio, o fis Ionawr 2020, bod Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (2000) (PSVAR) yn berthnasol i unrhyw gontractau cludo dysgwyr caeedig lle mae rhieni yn cyfrannu tuag at gost cludiant. O dan y PSVAR, bydd angen i fysiau a ddefnyddir mewn amgylchiadau o'r fath, ymhlith pethau eraill, o hyn ymlaen fod yn gwbl hygyrch

3.2 Ar 21 Tachwedd, 2019, derbyniodd cynghorau lleol lythyr gan yr Adran Drafndiaeth (DfT) yn egluro'r broses lle gallai awdurdodau wneud cais am estyniad i'r broses PSVAR. Yn ddarostyngedig i fodloni meini prawf penodol, byddai'r DfT yn ardystio cerbydau unigol i'w heithrio o'r gofynion tan fis Rhagfyr 2021. Wedi hynny, mae goblygiad y gall estyniad pellach fod yn berthnasol ar gyfer hyd at hanner y ffylod cludo dysgwyr tan fis Rhagfyr 2023.

- 3.3 Er bod swyddogion yn croesawu'r trefniadau hyn, mae yna nifer o faterion yn codi, ac yn benodol nad yw'r DfT yn cynnig unrhyw randdirymiad ar gyfer cludo dysgwyr. Mae pryder hefyd fod eithriad ond yn berthnasol os na werthir mwy nag 20% o seddi ar fysiau (yn hytrach na'u defnyddio ar gyfer dysgwyr cymwys neu eu gadael yn wag). Mae mwyafrif o wasanaethau ysgol/coleg gyda mwy nag 20% o seddi wedi'u gwerthu ac byddai'r gofyniad hwn yn golygu na fyddai awdurdodau yn gallu codi tâl o dan amgylchiadau o'r fath, oni bai bod y cerbyd yn cydymffurfio'n llawn â'r PSVAR. Mae hyn yn codi cwestiynau ynghylch tegwch.
- 3.4 Pryder arall sydd yn parhau yw na fyddai cerbydau hygyrch ar gael o'r gronfa ail law yn debygol o fod yn ddigonol ar gyfer trawsnewid fflyd trafndiaeth ysgolion ledled Prydain, hyd yn oed erbyn mis Rhagfyr 2023. Bydd gan y buddsoddiad ar y raddfa sydd ei angen oblygiadau nid yn unig i awdurdodau ond hefyd i fusnesau teuluol bychain.
- 3.5 Er mwyn cydymffurfio â cheisiadau'r DfT mae swyddogion yr awdurdodau lleol unigol ar hyn o bryd yn mynd drwy broses eithaf biwrocraidd i grynhoi'r wybodaeth eithrio ofynnol erbyn 13 Rhagfyr. Mae hyn ar ofyn ewyllys da contractwyr lleol. Byddai methu derbyn yr ardstiad angenrheidiol yn golygu na fyddai cerbydau penodol yn medru cludo dysgwyr y mae eu rhieni wedi talu am y gwasanaeth. Mae'r amserlen yn dynn.

#### **DIWEDDARIAD: ADNEWYDDU TOCYNNAU TEITHIO MANTAIS AM DDIM**

- 3.6 Mae'r pwysau a achoswyd gan nifer y ceisiadau wedi lleihau rhywfaint, er bod hyn wedi'i ddisodli mewn rhai awdurdodau gan bobl sy'n ail-ymgeisio ac yn cyflwyno'u dogfennau i'w gwirio, yn dilyn ceisiadau unigol iddynt wneud hynny gan Trafnidiaeth Cymru. Mae nifer hefyd yn galw heibio i ofyn pryd y byddant yn derbyn eu tocyn newydd. Mae'r achosion hyn yn parhau i fod ar draul y gwasanaethau eraill a ddarperir gan staff y ganolfan gyswllt. I ymateb i'r angen, roedd TC wedi darparu cefnogaeth staffio dros-dro i rai awdurdodau, ond mae'r gefnogaeth bellach wedi dod i ben.
- 3.7 Roedd ymarferwyr yn disgwyl cynnydd sydyn o ddiwedd mis Hydref 2019 ar ddechrau ymgyrch TC yn y cyfryngau. Nid yw hyn wedi'i wireddu'n llwyr. Mae'n ymddangos bod nifer o ddefnyddwyr gweithredol wedi adnewyddu eu tocynnau yn ystod y "panig" yn ystod mis Medi a dechrau mis Hydref.
- 3.8 Ar 12 Tachwedd 2019, canran y ceisiadau ar draws y rhanbarth ar gyfer defnyddwyr gweithredol (sef defnyddwyr sydd wedi teithio o leiaf chwe gwaith yn ystod y tri mis diwethaf) oedd:

Conwy	71%
Sir Ddinbych	64%
Sir y Fflint	71%
Gwynedd	65%
Ynys Môn	63%
Wrecsam	70%
Y gorau yng Nghymru hyd yma	78%
Y gwaethaf yng Nghymru hyd yma	46%
Cymedr	68%

- 3.9 Mae'n bosib nad yw'r data yn gywir os yw'r gronfa ddata yn parhau i gynnwys enwau pobl sydd wedi marw.
- 3.10 Mae'r canrannau hyn yn cynnwys pobl sydd wedi cwblhau'r broses ail-ymgeisio, ond nid ydynt o reidrwydd yn adlewyrchu nifer y bobl sydd wedi gwirio eu manylion neu wedi derbyn eu tocynnau. Mae'r amser a gymerir i ymgeiswyr dderbyn eu tocyn bws yn amrywio; mae rhai yn parhau i ddisgwyl er iddynt gyflwyno cais ym mis Medi, ac eraill eisoes wedi derbyn eu tocynnau. Mae TC ar hyn o bryd yn rhoi blaenoriaeth i anfon y tocynnau.
- 3.11 Mae gwaith sylweddol yn dal i'w wneud er mwyn cyrraedd 100% o'r teithwyr gweithredol erbyn y dyddiad cau, sef 31 Rhagfyr 2019. Mae'r posibilrwydd o streic gweithwyr post cyn y Nadolig yn pylu, ond mae'n bosib y bydd oedi tymhorol arferol gyda'r gwasanaethau post. Yn ymarferol, mae perygl na fydd pobl yn derbyn eu tocyn os nad ydynt wedi cyflwyno cais erbyn canol fis Rhagfyr. Yn ogystal, mae'n debygol y bydd pobl sy'n dymuno gofyn cwestiynau am y broses adnewyddu neu dderbyn cefnogaeth gan staff cyswllt yn canfod fod eu canolfannau lleol ar gau ar ôl Noswyl Nadolig. Mae dadlau yn parhau ynghylch p'un a gynigir unrhyw gyfnod gras i bobl â'r hen docyn, a beth fydd hyd y cyfnod hwnnw. Mae'n anorffod y bydd estyniad, ond bydd yn cael effaith ar y cyllidebau teithio am ddim, gan y bydd gyrrwyr yn gorfod mewnbynnu'r wybodaeth eu hunain, rhywbeth y bydd pawb yng Nghymru yn awyddus i'w osgoi cyn belled ag y bo modd am resymau amlwg.
- 3.12 Prin yw'r diweddariadau a'r cyfathrebu gan TC, gyda'r neges ddiwethaf tua tair wythnos yn ôl. Ar un llaw, mae hyn yn gadarnhaol, gan fod llai i'w adrodd. Ar y llaw arall, nid oedd yr awdurdodau yn ymwybodol y gallant orfod ymdrin â'r broses wirio wyneb-yn-wyneb ddilynol, er enghraifft (ar gyfer rhai ymgeiswyr y tybiwyd eu bod yn llwyddiannus). Nid yw staff TC ychwaith wedi gallu cyfarfod ag ymarferwyr. Nid yw staff y Cynghorau ar draws y rhanbarth yn gallu ateb holl gwestiynau'r ymgeiswyr, ac o ganlyniad mae'r ymarferwyr yn gallu ymddangos fel petaent yn anwybodus.
- 3.13 Yn y cyfamser, ar ôl mis Ionawr 2020, er bod y cytundeb rhwng pob awdurdod a TC yn dod i ben, mae Llywodraeth Cymru yn gobeithio ymestyn y cytundeb ar ei ffurf bresennol tan 31 Mawrth 2020, i roi sicrwydd a pharhad.

**4. Goblygiadau Ariannol**

- 4.1 Mae'r goblygiadau o ran PSVR gan gynnwys unrhyw ostyngiad mewn incwm gan rieni yn fater i awdurdodau unigol nawr ac yn y dyfodol ac nid i'r Bwrdd Uchelgais Economaidd
- 4.2 Ar wahân i unrhyw ganlyniadau tymor byr i gyllidebau staffio awdurdodau unigol wrth gefnogi Tfw yn y broses ail-ymgeisio, teimlir y bydd unrhyw oblygiadau ariannol parhaus yn disgyn ar Lywodraeth Cymru, sy'n ad-dalu awdurdodau lleol am deithiau teithio am ddim a wnaed.
- 

**BARN Y SWYDDOGION STATUDOL:**

- i. **Swyddog Monitro yr awdurdod lletyol:**  
Fel y nodir yn yr adroddiad mae'r elfen o ansicrwydd yn parhau ynglŷn a'r sefyllfa yma ac amlygir y gwaith fydd ei angen ar gyfer manteisio ar unrhyw eithriad
- ii **Swyddog Cyllid yr awdurdod lletyol:**  
Cadarnhaf fod rhan 4 o'r adroddiad yma'n egluro'r ymhllygiadau ariannol yn gywir.

---

## **HIGHWAYS AND TRANSPORT UPDATE**

### **Purpose**

1. This report provides an update on highways and transport issues of Wales-wide significance including the Public Service Vehicle Accessibility Regulations and on proposals to introduce a 20mph default speed limit and impose restrictions on pavement parking.

### **Background**

2. There are a number of important developments taking place in relation to highways and transport that will impact on all local authorities. This report looks at each of these in turn and highlights key issues.

### **Public Service Vehicle Accessibility Regulations**

3. The Public Service Vehicle Accessibility Regulations (PSVAR) were introduced in 2000 to improve access to buses for people with disabilities. The Regulations apply to all new public service vehicles (buses or coaches):
  - introduced since 31 December 2000
  - with a capacity exceeding 22 passengers
  - used to provide a local or scheduled service.
4. Part of the definition of both local and scheduled services is that a fare (direct or indirect) is paid to travel. Any service provided without charge is excluded from the Regulations. It has been common practice, however, for local authorities to offer, for a fare, spare seats to those not entitled to free home to school transport. This has been seen as providing benefits all around: pupils can get a bus to school, congestion and emissions are reduced and income is generated for local authorities. Significantly, the transport needs of pupils requiring accessible vehicles have generally been met through bespoke arrangements.
5. The Regulations have come into force for different categories of PSV at different time (e.g. new buses and coaches were required to have wheelchair access since 2005; older buses by 2016). All coaches are required to be compliant by 1<sup>st</sup> January 2020.
6. Section 175 of the Equality Act 2010 makes a breach of the Regulations a criminal offence and states that a person commits an offence by:
  - contravening a provision of the PSVAR

- using on a road a regulated public service vehicle which does not conform with a provision of the regulations with which it is required to conform
  - causing or permitting such a regulated public service vehicle to be used on a road.
7. It was widely believed by local authorities – across England and Wales - that home to school services operated by coaches with a capacity exceeding 22 passengers were exempt from the Regulations, regardless of whether spare seats were being sold. However, a case has been brought in North Yorkshire involving a private prosecution against a named officer of the Council. The claim is that allowing home to school transport services that are not compliant with the Regulations is an offence under S175 of the Equality Act.
  8. North Yorkshire Council has taken legal advice on the issue. They have been told that there is a legal argument that by charging for spare seats on home to school transport, coaches used on those journeys may be brought within the requirements of the Regulations. Whilst there has been no case law regarding this point the courts could take the view that they are in breach of the legislation.
  9. The Council considered four options: (a) do nothing (b) use compliant vehicles on routes where at least one child is paying (c) cease transporting non-entitled students or (d) cease charging. Options (a) to (c) were seen variously as exposing the council to risk, impractical, uneconomic or having a negative impact on pupils, parents and the environment. The Council has therefore selected option (d) and will stop the current practice of charging for spare seats pending further clarification and/or guidance from Government.
  10. Local authority transport officers, via the Association of Transport Co-ordinators (ATCO) in Wales, are concerned it has only recently come to light that the PSVAR are to be applied to home to school transport. They now have very little time to procure new contracts and, in any case, the companies providing the transport do not currently have vehicles that meet the accessibility requirements. In many cases these companies would be unable to afford new, compliant vehicles and this could put their businesses at risk.
  11. WLGA has been in close contact with the LGA on this issue. LGA have been in dialogue with the UK Government's Department for Transport (DfT), which is responsible for the Regulations. DfT argue that as the Regulations were introduced in 2000 local authorities have had almost 20 years to prepare. However, the reason why there has been no preparation is that, until now, no-one interpreted the regulations as applying to home to school transport provision.
  12. DfT also argue that the Government is committed to supporting an inclusive transport network: children with disabilities should not be prevented from travelling with their non-disabled peers by the inaccessibility of the vehicles providing services. Whilst this inclusive approach is laudable and hard to argue

against, local authorities report that in many cases parents and children themselves prefer, and want to retain, their bespoke arrangements.

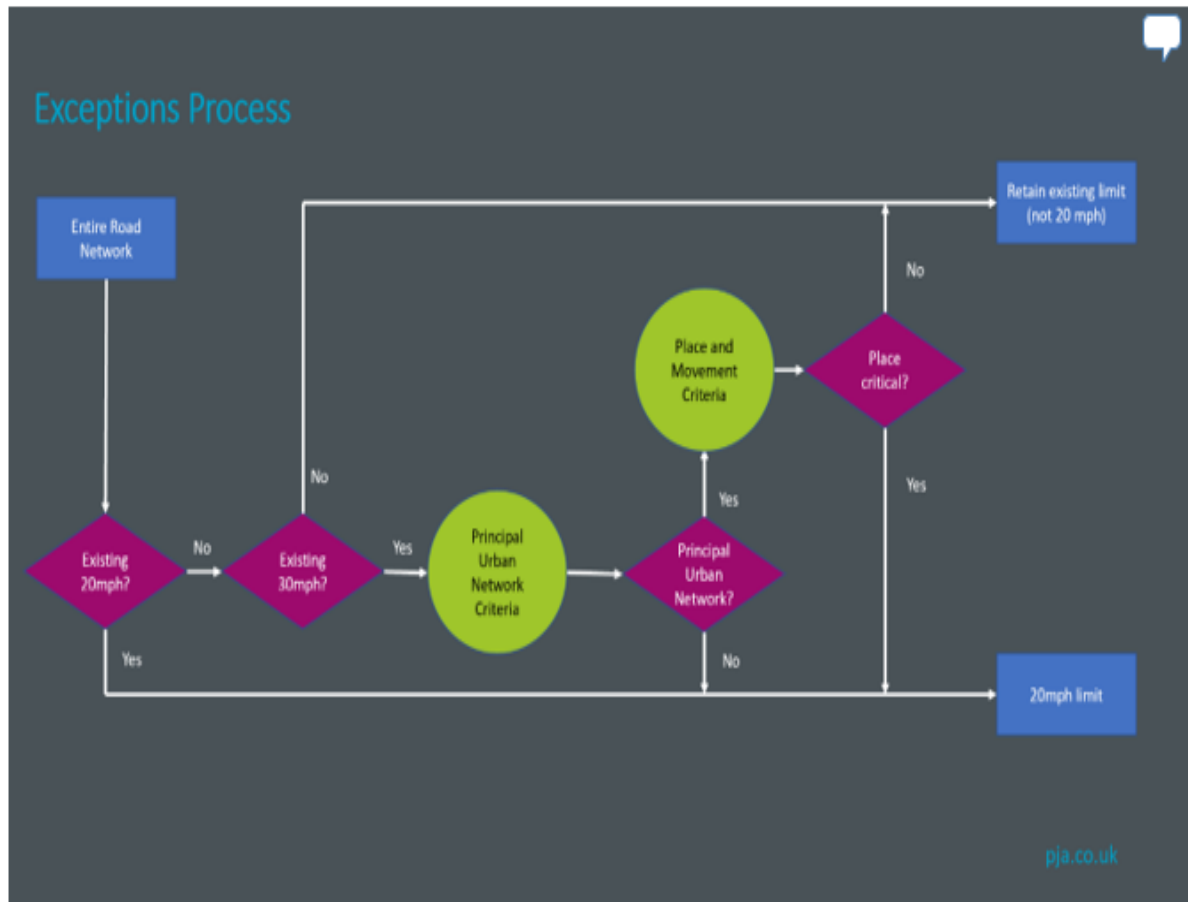
13. WLGA has taken these matters up directly with the DfT, highlighting the potential for perverse and negative effects associated with loss of a current service, more trips by car and the impact of reduced income on service provision. The point has also been made that this will impact in some areas on Welsh medium and denominational schools, where non-entitled pupils depend on this form of transport to get to their school of choice. Furthermore, in some cases, local authorities have reported that coach transport to schools has been arranged by schools/parents directly, not via the local authority. These services would be affected in the same way.
14. In light of all the above, WLGA asked the DfT for a derogation to exempt contracted school transport journeys that are closed to the general public. However, the response we have received is that they are more likely, instead, to use their exemption powers to provide a transitional period between the current situation and full compliance.
15. With the recent calling of a General Election it is currently difficult to progress this any further. Indeed, a major concern is that the default 'business as usual' civil service stance will be that the regulations come into force on 1<sup>st</sup> January 2020. Consequently, the LGA has written to DfT asking if they will be making a decision on this soon or if it is likely to be after we have a new government. If there is any feedback or any further developments, a verbal update will be given at the meeting.

## **20mph default speed limit**

16. In Mark Drakeford's 2018 Labour Leadership Manifesto he pledged to: "*encourage a presumption of 20mph speed limits in residential areas*". Lee Waters, Deputy Minister for Economy and Transport, is leading work on this for Welsh Government. He called for a Task and Finish Group to be established with the remit to come forward with a clear plan for how a default 20mph limit (as opposed to more limited 20mph zones) can be introduced.
17. WLGA has worked with Welsh Government to help convene the Group, with local authority representation from each region, along with a range of groups supportive of the proposals. The Group has set up four sub groups charged with looking at:
  - Outcomes, evaluation and monitoring
  - Legislation and Policy
  - Exceptions, Engineering and Enforcement
  - Promotion and Communications.
18. The intention is that 20mph would become the new default speed limit, instead of 30mph in residential areas. A process has been proposed to agree exceptions, enabling some routes to retain existing speed limits – see Fig 1.



**Fig1. Proposed process for determining exceptions from a 20mph limit**



19. The key to this would be, first, how the 'Principal Urban Network' is defined (e.g. using criteria such as whether the route is: a trunk road; dual carriageway; an A and B Classified Road; an Abnormal Load Route; Motorway Diversion; long distance bus/coach route).
20. Second, would be a decision as to whether a road that is included as part of the Principal Urban Network is 'place critical'. In other words, do the characteristics of the place the road is passing through warrant a 20mph speed limit – e.g. what land uses are adjacent to the route? (residential? industrial? retail?); are there active travel routes alongside or crossing the road? What is the evidence regarding local collisions? poor air quality? Noise levels? What is the existing average speed of traffic? What are the engineering considerations relating to the stretch of road – is it straight with good visibility? already traffic calmed? etc. Discussions have taken place with Transport for Wales to look at a GIS-based methodology for putting the above process into practice across Wales, drawing on a wide range of data.
21. The group's aim is to take a set of recommendations on how to implement the proposals to the Minister and Deputy Minister for Economy and Transport next Summer. If agreed, the intention would be to mount a substantial

communications campaign to raise awareness of the proposals. Intensive work would be needed with local authorities and local communities to review initial suggestions as to where the 20mph limits would be applied and where exceptions would be allowed. Traffic Regulation Orders would need to be introduced in a co-ordinated way across Wales to apply exceptions. Given the time all of this will take, it is likely that implementation will not occur before 2023.

22. A change-over to 20mph default would almost certainly have to take place on a specific date across the whole of Wales. All necessary steps, including changes to signage would need to be in place by that time. This preparatory period would also provide time for necessary communications work to be undertaken to raise public awareness. Communications will be especially important in terms of cross-border traffic.
23. Enforcement of 20mph limits once introduced would be a critical issue, for local authorities and the police. There are already numerous complaints about excessive speeds on 30mph residential streets. There could also be an increase in demand for hard infrastructure if speeds do not reduce.

## **Pavement parking**

24. Pavement parking poses several problems for local authorities:
  - Inconsiderate parking creates potentially dangerous hazards for pedestrians, particularly those who are vulnerable, such as older people, disabled people and families with pushchairs
  - Damage to paths and pavements creates trip hazards and is costly to repair
  - The general public frequently report cases of vehicles causing an obstruction and assume local authorities can take enforcement action. In fact, authorities currently have only very limited powers and it is generally a matter for the police.
25. Pavement parking is already illegal in London and a nationwide ban has recently been introduced in Scotland. In September, the UK's Transport Select Committee published a report on pavement parking in England, calling on the UK Government to introduce a ban and provide stronger, clearer laws.
26. For Wales, at an Active Travel Conference on 4<sup>th</sup> July, the Deputy Minister for Economy and Transport, Lee Waters, announced plans to set up an expert group to explore ways of clamping down on illegal parking, including pavement parking.
27. More recently, he has stated: "*Pavement parking is a real problem for our communities and acts as a barrier to encouraging active travel. I want people of all ages and abilities to feel confident and safe when making every day journeys by walking or cycling, which can help us tackle obesity, air pollution and the climate emergency. Our expert group is considering the options*

*available to us as we look to tackle pavement parking and redress the balance of power in our urban environment”.*

28. The Group that has been formed includes a wide range of stakeholders and interest groups. For local government, officers from local authorities in each region of Wales are invited along with WLGA.
29. The Group’s view is that pursuing a specific nation-wide ban on pavement parking would be inappropriate for Wales at this time. It would require primary legislation and that would introduce a significant delay. Furthermore, it could create major challenges for communities, especially where there are narrow residential streets that necessitate pavement parking. There would be significant immediate costs, too, as Traffic Regulation Orders and signage would be needed to *permit* pavement parking where it is unavoidable. It would be more practical to allow local authorities to introduce these over the longer term, where they are considered necessary.
30. The Chief Adjudicator of the Traffic Penalty Tribunal and a representative from the joint local government committee PATROL (Parking and Traffic Regulations Outside London) sit on the Group. They are advocating an alternative, quicker approach. This would involve secondary legislation, adding obstruction of the highway to the list of contraventions where civil parking enforcement (CPE) can be used (contained in Part 1 of Schedule 7 of the Traffic Management Act of 2004). As all local authorities in Wales now undertake CE this proposal has considerable merit. It is being explored further by the group – if only as an intermediate measure to enable other approaches to be considered at some point in the future.
31. The Group has set out a number of actions that would be key to the success of the proposals outlined in para 28:
  - Production of statutory guidance on CPE to reflect the additional power
  - Meaningful local consultation with stakeholders and local publicity ahead of changes to local enforcement policy
  - Public information to reinforce that inconsiderate pavement parking is not acceptable
  - The development of enforcement policies by local authorities that are proportional to need
  - Use of warning notices on the first occasion a vehicle is identified as causing an offence.
32. This approach would have the advantage that CPE could be undertaken on a prioritised basis, focusing on those areas that cause the greatest problems, whilst allowing local authorities to implement measures to permit unavoidable pavement parking over the longer term. Clarity for the public will be essential, though, or else enforcement will be problematic.
33. Civil Enforcement Officers are already working across Wales on a range of enforcement issues. The Group has suggested it would be useful if they could be asked, for an agreed period, to keep a record of pavement obstructions they

encounter where they *would* impose a penalty if they were able to. This would help to assess the scale of the problem.

34. As with the 20mph work, the intention is to take recommendations to the Minister/Deputy Minister to get agreement on the way ahead for managing pavement parking. Before such recommendations can be made, though, the views of local authorities and the police are sought to gain approval in principle. If approved by the Minister, then a formal consultation will take place before adding obstruction to the list of parking contraventions.

## **Recommendations**

### **35. Members are asked to:**

- 33.1 note the latest situation regarding PSVAR and agree any further action required**
- 33.2 give their views on the current proposals in paras 18-20 for taking forward the default 20mph proposals**
- 33.3 confirm if they support, in principle, the proposal on pavement parking to add obstruction of the highway to the list of contraventions where civil parking enforcement (CPE) can be used.**

---

**Report cleared by:**

**Cllr Andrew Morgan  
Spokesperson for Transport, Environment  
and Sustainability**

**Author:** Tim Peppin  
Director of Regeneration and Sustainable Development  
**Tel:** 02920 468669  
**E-mail:** [tim.peppin@wlga.gov.uk](mailto:tim.peppin@wlga.gov.uk)

Department for Transport  
Great Minister House  
33 Horseferry Road  
London  
SW1P 4DR

Your Ref/Eich Cyf  
Our Ref/Ein Cyf  
Date/Dyddiad  
Ask for/Gofynner am  
Direct Dial/Rhif Union  
E-mail/E-bost

DAB/ACW  
25 November 2019  
Councillor David A Bithell  
01978 292586  
davida.bithell@wrexham.gov.uk

By E-Mail -  
HomeToSchoolExemptions@dft.gov.uk

Dear Sir/Madam

### **Public Service Vehicles Accessibility Regulations 2000**

I write in response to the letter issued on 21 November 2019 concerning the Public Service Vehicles Accessibility Regulations 2000 and temporary exemptions. It is noted that the only exemption relates to those mixed home to school services whereby no more than 20% of the seats on the vehicle are sold.

This was not what was expected and falls short of the requirements needed to ensure continuity of home to school services for students beyond 31 December 2019. Unfortunately, this exemption will only allow apply to a very limited number of existing services, mainly those statutory services provided by the Council and where spare seats are made available, at a cost, to 'non-qualifying students' (ie concessionary travel passes). For the current academic year, the Council has only granted 13 concessionary travel passes.

Of significant concern are the number of privately procured service contracts between schools and local operators for the transport of 'non-qualifying' Home to School students. These services will not meet the DFT exemption criteria and will, therefore, cease to operate as from 31 December 2019. The impacts of which are such that it is anticipated that a significant number of students will be left with no viable means of accessing their current place of education.

Whilst Wrexham Council is fully supportive of the regulations governing the requirement for public service vehicles to be accessible, it is evident that the industry has not evolved to ensure compliance with PSVAR and the capacity does not currently exist to meet the impending demands. The late notice of this decision by the DFT has afforded very little time for those schools affected to mitigate the impacts and communicate effectively with the parents/guardians of those students affected. This coupled with the fact that the timing of announcement has been made during the pre-election period.

Wrexham Council is requesting that the DFT urgently consider extending the exemption criteria to allow for those identified services to continue to operate from 1 January 2020. I have raised this immediate concern with both the Welsh Government and the Welsh Local Government Association and will be co-ordinating a collective North Wales response to emphasise the scale of the impact across the region.

Yours faithfully



**Councillor David A Bithell**  
**Deputy Leader of the Council and**  
**Lead Member for Environment and Transport**

cc Ken Skates, Minister for Economy and Transport  
Tim Peppin, Director of Regeneration and Sustainable Development, Welsh Local Government Association  
Iwan Prys Jones, North Wales Economic Ambition Board



## ADRODDIAD I'R IS FWRDD CYFLAWNI TRAFNIDIAETH

2 Rhagfyr 2019

---

**Testun:** **DIWEDDARIAD AR Y CYNNYDD MEWN PERTHYNAS Â CHYFYNGIADAU CYFLYMDER 20 MYA AR GYFER ARDALOEDD PRESWYL LEDLED CYMRU**

**Awdur:** **HUW PERCY - PENNAETH PRIFFYRDD, GWASTRAFF A EIDDO** – Cyngor Ynys Mon  
**STEPHEN O JONES** - *Prif Swyddog Trefi Taclus a Trafnidiaeth* – Cyngor Sir Fflint

---

### 1. Pwrpas yr Adroddiad

1.1 Er mwyn diweddarau'r Is-Fwrdd ar ddatblygiadau

### 2. Penderfyniad a Geisir

2.1 Cefnogaeth i'r swyddogion perthnasol fynychu cyfarfodydd ac adrodd yn ôl.

### 3. Y rheswm dros yr angen am benderfyniad.

3.1 Dim yn berthnasol

### 4 Cefndir ac Ystyriaethau perthnasol

#### CEFNDIR

4.1 Ar 7 Mai 2019, cyhoeddodd y Prif Weinidog y dylai Llywodraeth Cymru geisio mabwysiadu 20mya fel y cyfyngiad cyflymder rhagosodedig ar gyfer ardaloedd preswyl ledled Cymru. Daeth y cyhoeddiad hwn o ganlyniad i faniffesto'r Prif Weinidog ac hefyd o ganlyniad i'r pwysau cynyddol sy'n cael ei roi ar nifer o Awdurdodau Lleol yn dilyn lansiad ymgyrch Mae Ugain yn Ddigon (20's Plenty) Rod King MBE.

4.2 Mae'r newidiadau arfaethedig yn cael eu gyrru gan ddymuniad i annog newid yn y dull o deithio, oddi wrth cerbydau a thuag at gerdded a beicio. Mae'r Llywodraeth yn gweld cyflwyno safon 20mya fel rhan greiddiol o newid diwylliant, gan y byddai yn creu amgylchedd mwy diogel ar gyfer cerddwyr a beicwyr o fewn y briffordd ac yn annog dulliau teithio mwy cynaliadwy a chreu strydoedd sydd yn leoliadau byw.

## **CYNNYDD HYD YMA**

- 4.3 Er mwyn datblygu'r ymrwymiad hwn, mae'r Gweinidog a Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth, gyda chymorth swyddogion Llywodraeth Leol a Llywodraeth Cymru wedi sefydlu Grŵp Tasg a Gorffen (GTG) sy'n cynnwys aelodau o amrywiaeth o ddisgyblaethau yn cynnwys diogelwch y ffyrdd, priffyrdd, iechyd y cyhoedd, academyddion a grwpiau sydd â diddordeb megis Mae Ugain yn Ddigon (20's Plenty).
- 4.4 Ers hynny, mae'r GTG wedi gweithredu cyfres o ffyrddau gwaith a reolir gan bedwar Grŵp Prosiect. Pwrpas y Grwpiau Prosiect yw ystyried y gweithredoedd ymarferol sydd eu hangen a'r goblygiadau posibl sy'n gysylltiedig â mabwysiadu cyfyngiad cyflymder 20mya mandadol rhagosodedig ar ffyrdd cyfyngedig ledled Cymru, sy'n cynnwys yn bennaf strydoedd preswyl a ffyrdd mewn ardaloedd adeiledig.
- 4.5 Mae trosolwg o'r ffyrddau gwaith sydd yn rhan o bob un o'r pedwar Grŵp Prosiect wedi eu cynnwys isod er gwybodaeth:

### **Canlyniadau, Gwerthuso a Monitro**

- 4.6 Mae gwaith ymgynghori gyda rhanddeiliaid allweddol ar y gweill ar hyn o bryd er mwyn gallu deall y berthynas rhwng y diwydiant ceir a newid hinsawdd. Bydd hyn yn darparu gwaelodlin data gwerthfawr a ddefnyddir er mwyn gallu mesur effeithlonrwydd yr effeithiau tymor byr a thymor hir yn dilyn y newid arfaethedig i'r ddeddfwriaeth.
- 4.7 Bydd hefyd angen i ddangosyddion perfformiad allweddol gael eu cytuno arnynt a'u datblygu gan y grŵp gan y bydd hyn yn hanfodol at ddibenion cyfathrebu a chael cefnogaeth y cyhoedd.

### **Deddfwriaeth a Pholisi**

- 4.8 Adnabod cyllid ac adnoddau digonol er mwyn datblygu 'maen prawf eithriadau' safonol ar gyfer y ffyrdd / ardaloedd hynny na ystyrir yn addas ar gyfer eu cynnwys o fewn cyfyngiad cyflymder 20mya rhagosodedig.
- 4.9 Adnabod cyllid ac arbenigedd digonol a chapasiti er mwyn galluogi pob Awdurdod i resymoli'r broses o gofnodi Gorchmynion cyfyngiadau cyflymder presennol a'u cywirdeb ac adolygiad o ddarpariaethau golau stryd presennol. Bydd hyn yn symleiddio'r broses o hysbysebu tra hefyd yn sicrhau dilysrwydd cyfyngiadau cyflymder y dyfodol.
- 4.10 Adolygu'r goblygiadau cyfreithiol sy'n gysylltiedig â'r newid angenrheidiol i'r polisi a'r ddeddfwriaeth a fydd yn cynnwys Rheoliadau a Chyfarwyddiadau Cyffredinol Arwyddion Traffig (TSRGD), yr Adran Drafndiaeth (DFT), Meini Prawf Cyfyngiadau Cyflymder a Rheolau'r Ffordd Fawr.

### **Hyrwyddo a Chyfathrebu**

- 4.11 Mae'r grŵp wedi ymgysylltu â'r Adran Drafndiaeth ac Iechyd Cyhoeddus Llundain er mwyn gallu deall sut y gellid cyflawni strategaeth gyfathrebu effeithiol gan ganolbwyntio ar yr arferion gorau a ddefnyddiwyd mewn ymgyrchoedd blaenorol.
- 4.12 Mae nifer o Grwpiau Ffocws wedi eu sefydlu er mwyn ymchwilio i dechnegau hysbysebu a chreadigrwydd er mwyn cynorthwyo a'r gwaith hyrwyddo.



### Eithriadau, Peirianeg a Gorfodaeth

- 4.13 Mae ffrydiau gwaith sy'n berthnasol i'r gweithgor uchod wedi eu rhannu o dan yr is-benawdau canlynol:

#### Eithriadau

- 4.14 Mae Trafnidiaeth Cymru ar hyn o bryd yn y broses o ddatblygu 'Maen Prawf Eithriadau' er mwyn penderfynu (drwy ganllawiau penodol) pa lwybrau nad ydynt yn cael eu hystyried yn addas ar gyfer eu cynnwys o fewn y cyfyngiad cyflymder 20mya rhagosodedig.

#### Peirianeg

- 4.15 Bydd y grŵp yn adolygu'r canllawiau dylunio Teithio Actif presennol ynghyd â gweithrediad Cyfyngiadau Cyflymder Trosiannol wrth fynd i mewn i barth 20 mya o ardal Cyfyngiad Cyflymder Cenedlaethol (60mya), gan wneud argymhellion ar gyfer newidiadau lle ystyrir bod hynny'n briodol.

#### Gorfodaeth

- 4.16 Bydd y grŵp yn ymchwilio i / argymhell newidiadau i bolisiau gweithredol presennol yr Heddlu a Gan Bwyll gyda mwy o bwyslais yn cael ei roi ar fentrau Cymunedol ar gyfer Goruchwylio Cyflymder.
- 4.17 Ceisio cyngor arbenigol ar effeithlonrwydd Technoleg Ddeallus i Gyfyngu Cyflymder (ISA) er mwyn rheoleiddio cyflymder cerbydau drwy'r defnydd o GPS ynghyd â'r defnydd o Gamerâu Cyflymder Cyfartalog.
- 4.18 Materion penodol i'w trafod
- A ddylai fod yna newid blanced lle byddai pob gwaharddiad 30mya presennol yn newid i 20mya, heb ystyried o safon dosbarth a swyddogaeth strategol y ffordd?
  - A ddylai rhai ffyrdd cael eu heithrio ac os felly pa griteria ddylai gael ei ddefnyddio pan yn asesu eithriadau?
  - Pa effaith all y newidiadau arfaethedig gael ar ddeddfwriaeth arall gysylltiedig, safonau a chanllawiau (ee M4S)?
  - Beth yw yr oblygiadau ariannol o ran costau arwyddion, costau cyfreithiol, adnoddau staff, gorfodaeth a monitro?
  - Beth fydd yr effaith ar lif traffig, yr economi ac iechyd?
  - A fydd yna ddisgwyliad am fesurau tawelu traffig er mwyn sicrhau cydymffurfiaeth gyda'r safon 20mya?
  - Sut fydd llwyddiant yn cael ei fesur (gostyngiad mewn cyflymder, llai o ddamweiniau, mwy o deithio llesol, gwella ansawdd aer)?
- 4.19 **Amserlen Ddangosol** - Gobeithir y bydd ceir cefnogaeth Trawsbleidiol fwyafrifol ar gyfer newid mewn deddfwriaeth cyn Hydref 2020 (drwy bleidlais) gyda'r nod o gychwyn gweithredu'r cynllun yn y gwanwyn 2023, fodd bynnag, gall hyn newid.

## **5. Goblygiadau Ariannol**

- 5.1 Dim ymhlygiadau ariannol i Fwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru, dim ond amser staff yr awdurdodau lleol unigol ar hyn o bryd. Bydd Grŵp Tasg a Gorffen yn asesu goblygiadau ariannol ar ôl sefydlu cronfa data; rhagwelir costau sylweddol ac mae wedi ei nodi y bydd angen i Lywodraeth Cymru ei gyllido.

## **6. Ystyriaethau Cyfreithiol**

- 6.1 Wedi ei gynnwys o fewn lwyth gwaith y Grŵp Tasgio perthnasol o ran newid deddfwriaeth

## **7. Goblygiadau Personél**

- 7.1 Amser staff ac adnoddau pellach wedi ei gynnwys o fewn lwyth gwaith y Grŵp Tasgio perthnasol

## **8. Effaith ar Gydraddoldeb**

- 8.1 Wedi ei gynnwys o fewn lwyth gwaith y Grŵp Tasgio perthnasol

## **9. Ymgynghori sydd wedi digwydd**

- 9.1 Mae'r Grwp Tasgio cyffredinol yn cynnwys amrediad eang o asiantaethau ac mae Grŵp penodol wedi ei sefydlu fydd yn delio gyda chyhoeddusrwydd ac ymgynghori gyda'r sefydliadau perthnasol wrth symud ymlaen .

---

### **BARN Y SWYDDOGION STATUDOL:**

#### **i. Swyddog Monitro yr awdurdod lletyol:**

Dim sylwadau i'w hychwaengu o safbwynt priodoldeb

#### **ii Swyddog Cyllid yr awdurdod Lletyol:**

Nodaf fod rhan 5.1 o'r adroddiad yn egluro'r ymhlygiadau ariannol



north wales economic ambition board  
bwrdd uchelgais economaidd gogledd cymru

## ADRODDIAD I'R IS FWRDD CYFLAWNI TRAFNIDIAETH

02 Rhagfyr 2019

---

**Testun:** DIWEDDARIAD PARCIO AR BALMENTYDD  
**Awdur:** HUW PERCY - PENNAETH PRIFFYRDD, GWASTRAFF A EIDDO - Cyngor Ynys  
Môn

---

### 1. Pwrpas yr Adroddiad

1.1 Er mwyn diweddarau'r Is-Fwrdd ar ddatblygiadau

### 2. Penderfyniad a Geisir

2.1 Cefnogaeth i'r swyddogion perthnasol fynychu cyfarfodydd ac adrodd yn ôl

### 3. Y rheswm dros yr angen am benderfyniad.

3.1 Dim yn berthnasol

### 4 Cefndir ac Ystyriaethau perthnasol

#### CYFLWYNIAD

4.1 Mae parcio ar y palmant yn digwydd am nifer o resymau ond rhan amlaf mae'n gysylltiedig gydag ardaloedd preswyl lle nad oes neu ychydig iawn o barcio oddi ar y ffordd a geir. Mae hefyd yn bryder y tu allan i ysgolion. Mae cynnydd mewn perchnogaeth ceir gyda nifer o gerbydau yn gysylltiedig gydag un tŷ yn gyffredin ac yn aml pan mae eiddo gyda lle parcio ei hun neu garej nid oes digon o le gyda cherbydau yn parcio ar y lôn ac yn aml ar y palmant. Nid yw awdurdodau lleol mewn sefyllfa i ddelio gyda'r broblem drwy ddarpariaeth o gyfleusterau parcio ychwanegol.

4.2 Mae pwerau o dan Ddeddfwriaeth Rheoli Traffig Ffordd 1984 yn galluogi i awdurdodau lleol i gyflwyno gwaharddiadau parcio ar y palmant drwy gyflwyno gorchymyn rheoli traffig ac arwyddion perthnasol. Er hyn, mae'r broses yn un hir a drud ac nid yw yn cael ei ddefnyddio yn aml. Lle mae awdurdod lleol wedi mabwysiadu pwerau gorfodaeth parcio sifil gellir gosod rhybudd talu cosb ar gerbyd wedi ei barcio ar y palmant os ceir hefyd llinell felen ar y ffordd gyfagos. Mae gyrru a rhwystro'r palmant yn anghyfreithlon ond yn aml nid yw'r heddlu yn gorfodi hyn.

---

- 4.3 Ym mis Gorffennaf 2019 mewn Cynhadledd Teithio Llesol yng Nghaerdydd cyhoeddodd y Dirprwy Weinidog ar gyfer yr Economi a Thrafnidiaeth y byddai Grŵp Tasg yn cael ei sefydlu i edrych ar broblemau sy'n cael eu creu gan barcio ar y palmant.
- 4.4 Cafodd Dogfen Prosiect ei drafftio i hysbysu ac i arwain y Grŵp Tasg drwy'r broses o ystyried oblygiadau gorfodaeth parcio ar y palmant ac ar gyfer llunio argymhellion drafft ar gyfer y Gweinidog.
- 4.5 Roedd y Grŵp Tasg i edrych ar newidiadau i ddeddfwriaeth gynradd ac eilradd er mwyn gallu delio gyda materion parcio ar y palmant o dan bwerau gorfodaeth sifil gan Awdurdodau Lleol ar ddefnydd o rybuddion talu cosb.
- 4.6 Roedd y Grŵp Tasg i gyflwyno argymhellion wedi eu cefnogi gyda thystiolaeth i'r Dirprwy Weinidog erbyn Mehefin 2020.
- 4.7 Cytunwyd y byddai Cynghorau Conwy ac Ynys Môn yn cynrychioli Awdurdodau Gogledd Cymru ac i fod yn bwynt cyswllt rhwng y rhanbarth ar Grŵp.

#### **MANTEISION AC ANFANTEISION**

- 4.8 Mae rhai o'r manteision ar anfanteision o waharddiad parcio ar y palmant wedi eu rhestru isod:

4.9 **Manteision**

- Diogelwch i gerddwyr a grwpiau bregus eraill fel yr anabl, y rhai gyda nam golwg nuw pobl gyda phramiau neu sgwter.
- Cyd fynd gydag amcanion Teithio yn Llesol ac yn y ddarpariaeth o lwybrau teithio hwylus a chynaliadwy.
- Cymunedau iachach a mwy bywiog.
- Lleihau'r ddibyniaeth ar y car.
- Gwella ansawdd yr aer.
- Lleihau'r difrod i balmentydd sy'n cael eu hachosi gan gerbydau yn gyrru a pharcio arnynt.

4.10 **Anfanteision**

- Pwysau i weithredu gorfodaeth a rheoli disgwyliadau'r cyhoedd.
- Oblygiadau ar adnoddau cyfyngedig staff a rhai ariannol i gyflwyno gwaharddiad.
- Pwysau ar awdurdodau lleol i ddarparu cyfleusterau parcio ychwanegol mewn ardaloedd lle mae gwaharddiad parcio ar y palmant yn cael ei gyflwyno.
- Rheoli a sicrhau cysondeb wrth ystyried eithriadau i'r gwaharddiadau.
- Y potential i drigolion tai newid eu gerddi blaen i safle parcio ac o ganlyniad pwysau ychwanegol ar brosesau caniatáu awdurdodau lleol. Hefyd oblygiadau ar Systemau Draenio Trefol Cynaliadwy ar angen i sicrhau fod unrhyw wyneb caled yn gadel i ddŵr glaw lifo drwy.

### **Cyfarfod a Gweithdy Agoriadol Grŵp Tasgio Parcio Palmant - 27ain Medi 2019, Swyddfeydd WLGA, Caerdydd**

- 4.11 Cafodd y Grŵp ei hysbysu o gefndir y sefyllfa bresennol a beth oedd angen ei gyflawni gyda'r pwyslais ar gyflwyno amcan y Gweinidog o atal parcio ar y palmant yng Nghymru. Cafodd adroddiad 'Living Streets' Cymru ei gyflwyno i'r Grŵp gan gynnwys arolwg cyhoeddus ar barcio ar y palmant.
- 4.12 Defnyddiwyd y Ddogfen Prosiect i arwain y Grŵp trwy'r broses. Cyfeiriwyd ar Grŵp Tasgio arall yn edrych ar Ffyrdd heb eu Mabwysiadu ac oblygiadau canllawiau ar barcio ar y palmant.
- 4.13 Trafododd y Grŵp Tasgio y defnydd o ddeddfwriaeth wrthgymdeithasol a rhybuddion diogelu cymunedau ar gyfer delio gyda pharcio ar y palmant.
- 4.14 O drafodaeth y Grŵp TASG, y consensws oedd mynd ymlaen ar y sail o gael gwaharddiad parcio palmant llwyr.

#### **Gweithredu:-**

- Cylchredeg yr adroddiad 'Living Streets' i aelodau'r Grŵp.
- Ymchwilio i ddefnydd Ddeddf Droseddu Ymddygiad Gwrthgymdeithasol a Phlisma 2014 i ddelio gyda pharcio ar y palmant.
- Cytundeb i sefydlu dau grŵp prosiect -
  1. Polisi Deddfwriaeth ac eithriadau peirianeg a gorfodaeth.
  2. Gwerthusiad canlyniadau a monitro drwy hyrwyddo a chysylltiadau.
- Gwahoddiadau pellach i gael eu hanfon allan i'r grwpiau perthnasol.
- Ymchwilio ac adrodd yn ôl i'r Grŵp ar brofiadau Awdurdodau yn Lloegr ar ddefnydd o Orchmynion Traffig i ddelio gyda pharcio ar y palmant.

### **Cyfarfod Grŵp Tasgio 6ed Tachwedd 2019, Swyddfeydd WLGA Caerdydd**

- 4.15 Barn consensws y Grŵp oedd na fyddai cyflwyno gwaharddiad cenedlaethol ar barcio ar y palmant yn briodol ar hyn y bryd. Byddai yn golygu deddfwriaeth gynradd a fyddai'n yn golygu oedi hir i alluogi Awdurdodau Lleol i gyflwyno mesurau i ddelio gyda pharcio ar y palmant fel amcan y Gweinidog.
- 4.16 Fel dewis arall cynigwyd y gellir ychwanegu 'rhwystror briffordd' i restr o droseddau a ddefnyddir o dan Orfodaeth Parcio Sifil. Argymhellodd y Grŵp nifer o gamau a fyddai'n allweddol i lwyddiant y cynnig sef -
- Cyhoeddi canllawiau statudol ar orfodaeth parcio sifil i adlewyrchu'r pwerau ychwanegol.
  - Ymgynghori ystyrlon lleol gyda grwpiau perthnasol a chyhoedduswyd o flaen llaw i newidiadau i bolisiau gorfodaeth parcio leol.
  - Gwybodaeth gyhoeddus i atgyfnerthu fod parcio ar y palmant ddim yn dderbyniol.
  - Datblygiad polisiau gorfodaeth gan awdurdodau lleol sydd yn gyfrannol i'r angen.
  - Defnydd o rybuddion cynghorol yn y lle cyntaf ar gerbydau sy'n tramwyo rheolau parcio ar y palmant.

4.17 Roedd y Grŵp yn ystyried y byddai delio gyda'r broblem fel yma gyda'r fantais y gellid defnyddio gorfodaeth parcio sifil ar sail blaenoriaethau gyda mwy o bwyslais yn cael ei roi i ardaloedd gyda'r problemau mwyaf. Byddai hyn yn y tymor hir yn galluogi i Gynghorau reoli traffig i gyflwyno mesurau drwy orchmynion fyddai yn caniatáu parcio ar y palmant mewn achosion lle nad oedd unrhyw opsiwn arall ar gael.

4.18 Bydd y cynnig yma yn cael ei ystyried gan Gyngor y WLGA er mwyn derbyn cefnogaeth i'r egwyddor cyn parhau gyda'r prosiect. Mae gwaith y Grŵp Tasgio wedi ei atal dros dro hyd nes bydd penderfyniad i gefnogir cynnig diweddaraf wedi ei wneud.

## **5. Goblygiadau Ariannol**

5.1 Dim ymhllygiadau ariannol i Fwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru, dim ond amser staff yr awdurdodau lleol unigol ar hyn o bryd, ond bydd Grŵp Tasg yn asesu goblygiadau ariannol ar ôl cytuno mwy o fanylion.

## **6. Ystyriaethau Cyfreithiol**

6.1 Wedi ei gynnwys o fewn lwyth gwaith y Grŵp Tasgio perthnasol.

## **7. Goblygiadau Personél**

7.1 Amser staff ac adnoddau pellach wedi ei gynnwys o fewn lwyth gwaith y Grŵp Tasgio perthnasol

## **8. Effaith ar Gydraddoldeb**

8.1 Wedi ei gynnwys o fewn lwyth gwaith y Grŵp Tasgio perthnasol ac fe angen cydbwysedd rhwng llwybrau clir ac unrhyw golli parcio

## **9. Ymgynghori sydd wedi digwydd**

9.1 Mae'r Grŵp Tasgio cyffredinol yn cynnwys amrediad eang o asiantaethau ac fe fydd yn delio gyda chyhoeddusrwydd ac ymgynghori gyda'r sefydliadau perthnasol wrth symud ymlaen.

## **BARN Y SWYDDOGION STATUDOL:**

### **i. Swyddog Monitro'r awdurdod Lletyol:**

Dim sylwadau i'w hychwaengu o safbwynt priodoldeb

### **ii Swyddog Cyllid yr awdurdod Lletyol:**

Nodaf fod rhan 5.1 o'r adroddiad yn egluro'r ymhllygiadau ariannol



north wales economic ambition board  
bwrdd uchelgais economaidd gogledd cymru

## ADRODDIAD I'R IS FWRDD CYFLAWNI TRAFNIDIAETH

02 Rhagfyr 2019

---

**Testun:** PAPUR DIWEDDARU AR DDATBLYGIAD MABWYSIADU 'FFYRDD HEB EU MABWYSIADU' LEDLED CYMRU

**Awdur:** HUW PERCY - PENNAETH PRIFFYRDD, GWASTRAFF A EIDDO - Cyngor Ynys Môn

---

### 1. Pwrpas yr Adroddiad

1.1 Er mwyn diweddarau'r Is-Fwrdd ar ddatblygiadau

### 2. Penderfyniad a Geisir

2.1 Cefnogaeth i'r swyddogion perthnasol fynychu cyfarfodydd ac adrodd yn ôl

### 3. Y rheswm dros yr angen am benderfyniad.

3.1 Ddim yn berthnasol

### 4 Cefndir ac Ystyriaethau perthnasol

#### CYNNYDD HYD YN HYN

4.1 Mae'r Tasglu Ffyrdd Heb eu Mabwysiadu wedi cwblhau ei 'gam cyntaf' o waith ac mae ei Adroddiad ar Ffyrdd Heb eu Mabwysiadu, a oedd yn cynnwys 'Canllaw Model Mabwysiadu Ffyrdd' wedi'i gymeradwyo gan y Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth.

4.2 Mae'r Tasglu bellach yn symud ymlaen gyda'i waith 'Cam 2', gan anelu at adrodd ymhellach i'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth ym mis Chwefror 2020

4.3 Bydd gwaith pellach y Tasglu yn canolbwyntio ar gyflawni'r canlyniadau yn dilyn yr argymhellion a nodwyd yn yr Adroddiad rhagarweiniol, sef

- Sefydlu cronfa ddata i ddarparu cofnod cynhwysfawr o'r holl ffyrdd sydd heb eu mabwysiadu yng Nghymru
- Sefydlu a datblygu set o safonau cyffredin ar gyfer dylunio ac adeiladu priffyrdd i'w defnyddio gan Awdurdodau Lleol a datblygwyr tai ar gyfer ffyrdd y gellir eu mabwysiadu.

### **Canllaw Model Mabwysiadu Ffyrdd**

- 4.5 Mae'r CMMFF wedi'i ddatblygu a'i gytuno gan gynrychiolwyr yr Awdurdodau Priffyrdd Lleol, yr Awdurdodau Cynllunio Lleol a Ffederasiwn Adeiladu, ynghyd â swyddogion Llywodraeth Cymru. Mae pawb wedi cytuno pe bai hyn yn cael ei gyflwyno'n gyson ledled Cymru, fe fyddai yna gwell dealltwriaeth gan bawb yn gynnar yn y broses, a ddylai wedyn osgoi unrhyw duedd i greu amheuaeth yn y dyfodol ran mabwysiadu ffyrdd.
- 4.6 Mae CLILC yn cymeradwyo'r CMMFF i bob Awdurdod yng Nghymru ac yn annog ei ddefnydd yn genedlaethol i sicrhau bod prosesau lleol yn unol â'r hyn a nodir yn y Canllaw. Y bwriad yw monitro'r sefyllfa ledled y wlad dros y 6 mis nesaf a gweld a fydd y defnydd ehangach o brosesau sy'n cyd-fynd â'r CMMFF yn arwain at welliannau a llai o broblemau yn y dyfodol o ran materion mabwysiadu ffyrdd.

### **Cofnod o'r holl ffyrdd sydd heb eu mabwysiadu yng Nghymru.**

- 4.7 Mae'r Tasglu Ffyrdd Heb eu Mabwysiadu yn edrych ar y ffordd orau o sefydlu cronfa ddata i ddarparu cofnod cynhwysfawr o'r holl ffyrdd sydd heb eu mabwysiadu yng Nghymru. Gellid defnyddio'r gronfa ddata hon i ddarparu amcangyfrifon o'r gost o wella ffyrdd heb eu mabwysiadu i safonau mabwysiadwy' rhesymol.
- 4.8 Byddai'r gronfa ddata'n cael ei rheoli a'i chynnal gyda chymorth awdurdodau lleol a byddai angen sefydlu cyllideb i'w sefydlu.
- 4.9 Mae'n ofynnol i bob Awdurdod Lleol gynnal Rhestr Stryd Leol ('Local Street Gazetteer') sydd yn ei dro yn bwydo i mewn i'r Rhestr Stryd Cenedlaethol ('National Street Gazetteer') sy'n cael ei ddal a'i gynnal gan GeoPlace, sef cwmni sy'n Bartneriaeth Atebolrwydd Cyfyngedig sy'n eiddo ar y cyd i'r Gymdeithas Llywodraeth Leol a'r Arolwg Ordnans. Mae'r Rhestr Stryd Cenedlaethol yn cynnwys gwybodaeth ddiffiniol ar gyfer pob stryd drwy Cymru a Lloegr, gan gynnwys ei statws h.y. a yw'n 'gynaliadwy ar draul y cyhoedd' ai peidio.
- 4.10 Bydd y Tasglu yn gweithio gyda GeoPlace i ddechrau, i weld pa wybodaeth ar ffyrdd heb eu mabwysiadu y gellir eu tynnu o'r Rhestr Stryd Cenedlaethol, a pha waith ychwanegol sydd angen ei wneud i gael y wybodaeth angenrheidiol.

### **Ffyrdd Heb eu Mabwysiadu - Datblygu Safonau Cyffredin ar gyfer Mabwysiadu.**

- 4.11 Cynhaliwyd y cyfarfod cyntaf o'r Grŵp Adolygu Safonau Cyffredin Ffyrdd Heb eu Mabwysiadu, dan Gadeiryddiaeth Paul Whealdon, Cadeirydd Fforwm Rheoli Datblygu CSS Cymru ar 5<sup>ed</sup> Tachwedd 2019.
- 4.12 Mae'r Grŵp yn cytuno bod y dull 'safonau cyffredin' yn bwysig wrth helpu i atal ffyrdd pellach heb eu mabwysiadu rhag cael eu greu, a gwaethygu sefyllfa sydd eisoes yn anodd. Bydd hefyd yn rhoi gwell sicrwydd i ddatblygwyr, llawer ohonynt sydd yn gweithredu ar draws ffiniau amrywiol Awdurdodau Lleol, ynghylch yr hyn a fydd ac na fydd yn dderbyniol i'w fabwysiadu ac yn bwysicach fyth, a hefyd cysondeb.
- 4.13 Y cynnig, fel y penderfynwyd gan y Tasglu Ffyrdd Heb eu Mabwysiadu, yw defnyddio cyfres o ddogfennau sydd gan Gyngor Rhondda Cynon Taf, fel sail i Safonau Cyffredin Cymru gyfan.



- 4.14 Er mwyn i ddogfen o'r fath (neu gyfres o ddogfennau) fod yn effeithiol, mae angen i'r holl Awdurdodau Lleol ei mabwysiadu. Cytunodd y Grŵp i fynd â hyn yn ôl at y Tasglu i geisio'r ffyrdd gorau o sicrhau cyfranogiad, boed hynny trwy ddull CCA, dull 'canllaw dylunio' ffurfiol neu unrhyw fecanwaith addas arall.
- 4.15 Cafwyd trafodaeth hefyd ynghylch ffocws y dull 'safonau cyffredin'. Mae nifer o fentrau yn cael eu hyrwyddo ar hyn o bryd a allai effeithio ar yr hyn y mae'r Grŵp yn ceisio ei gynhyrchu, ond roedd cytundeb cyffredinol y dylai'r Grŵp gadw at fanylion adeiladu priffyrdd ac aliniad priffyrdd o ran nodi cyffredinedd a'r hyn a fyddai'n gweithio yng Nghymru ledled y wlad. Nodwyd y bydd gan bethau fel y gwaith sy'n dod i'r amlwg ar Deithio Llesol, SuDS, Parcio ar Balmentydd ac ati i gyd ryngweithio, a byddant yn effeithio ar ryw adeg ond mae angen i'r Grŵp baratoi rhywbeth ar gyfer y presennol, a bod yn barod i ail-ymweld a diwygio yn y dyfodol pe bai mentrau eraill sy'n dod i'r amlwg yn cael effaith sylweddol ar safonau priffyrdd bryd hynny.
- 4.16 Mae'r Grŵp wedi cytuno y dylid dosbarthu dogfennau RhCT i'r holl Awdurdodau i'w hadolygu a rhoi sylwadau ar unrhyw agwedd neu faes a allai fod yn broblem iddynt ac i fwydo sylwadau yn ôl i'r Grŵp trwy Huw Morgan yn CLILC. Yna bydd y sylwadau'n cael eu trafod yn y cyfarfod nesaf.
- 4.17 Mae'r Grŵp wedi cytuno i gwrdd yn fisol tan fis Mawrth yn ôl pob tebyg os oes angen.

## **5. Goblygiadau Ariannol**

- 5.1 Dim ymhllygiadau ariannol i Fwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru, dim ond amser staff yr awdurdodau lleol unigol ar hyn o bryd, ond deallaf bydd y Tasglu Ffyrdd Heb eu Mabwysiadu yn asesu goblygiadau ariannol i'r cyrff perthnasol ar ôl cytuno mwy o fanylion.

## **6. Ystyriaethau Cyfreithiol**

- 6.1 Wedi ei gynnwys o fewn lwyth gwaith y Grŵp Tasg perthnasol.

## **7. Goblygiadau Personél**

- 7.1 Amser staff ac adnoddau pellach wedi ei gynnwys o fewn lwyth gwaith y Grŵp Tasg perthnasol

## **8. Effaith ar Gydraddoldeb**

- 8.1 Wedi ei gynnwys o fewn lwyth waith y Grwp Tasg perthnasol.

## **9. Ymgynghori sydd wedi digwydd**

- 9.1 Mae'r Grwp Tasgio cyffredinol yn cynnwys amrediad eang o asiantaethau ac fe fydd yn delio gyda chyhoeddusrwydd ac ymgynghori gyda'r sefydliadau perthnasol wrth symud ymlaen.

---

**BARN Y SWYDDOGION STATUDOL:**

**i. Swyddog Monitro yr awdurdod lletyol:**

Dim sylwadau i'w hychwaengu o safbwynt priodoldeb

**ii Swyddog Cyllid yr awdurdod Lletyol:**

Nodaf fod rhan 5.1 o'r adroddiad yn egluro'r ymhlygiadau ariannol

## Electric Vehicle Chargepoints – North Wales Update

Briefing Note #1 – North Wales Transport Sub-Board  
| Rhys Horan, Welsh Government Energy Service

### Summary

This briefing note provides a summary of recent regional Electric Vehicle (EV) chargepoints discussions. A workshop involving all local authorities, other public sector partners and SP Energy Networks (SPEN) was recently held and it was proposed that a task and finish group be established to further accelerate delivery of the opportunity around public EV charging provision across the region. Undoubtedly, recent activity around Climate Emergencies etc has raised the profile of energy and transport decarbonisation in tackling climate change.

### Next Steps/Action:

- Note the current activity and proposals
- Nominate a local authority officer representative to participate in the Task and Finish Group (TFG)
- Provide detail (via TFG) of locations (within local authority ownership) which could be considered as potential candidates for a collective funding application to the Office for Low Emission Vehicles (OLEV)
- Commit to supporting preparation of a Regional/National EV Strategy

### Regional Electric Vehicle Infrastructure Strategy

A pre-market engagement exercise was undertaken earlier this year to better understand the challenges and opportunities presented by the transition to electric vehicles (EVs). A total of eight companies responded to the exercise. The draft output from this exercise has been previously shared and the intention is to present detail to the next Sub-Board meeting (subject to agenda).

In summary, the responses highlight the genuine opportunity presented by EVs (e.g. tackling air quality, decarbonisation, using underutilised land etc). Respondents highlighted some of their key risks which included grid capacity and therefore close coordination with SPEN will be essential to increase deployment across the region. The responses described the various business models being promoted and significant differences between private sector operators with some suggesting fully funded solutions, others requiring part-funding and sharing of risks. The paper recommends that a regional strategy is supported and developed (alongside any National Transport Plan/Strategy). To take this agenda forward, the following work has taken place:

## EV Workshop (13 September)

Around 30 representatives from across North Wales attended an officer workshop on EV charging which culminated in general support for a regional approach to provision of public EV charging. Transport for Wales attended and provided an update on work they have recently been commissioned to undertake on behalf of the Welsh Government. This work will focus on provision around the Strategic Road Network across Wales and provision at/around the Transport for Wales train stations. Copies of presentations are available.

The EV workshop also included discussions around transition of fleet to EV. Due to fleet replacement cycles it was identified as a priority for officers to consider the practicalities of replacing their existing fleet with EV. The workshop considered the future role of the fleet as providing grid services/battery storage.

## EV Task & Finish Group (1-3pm, 24 October, WG offices, Llandudno Junction)

As detailed above, a Task and Finish group is being established and we would be grateful if you could nominate the most appropriate representative(s) from your organisation to attend. As detailed above, the priority at this stage is identifying locations for public EV charging. There will be an opportunity to discuss synergies with the TfW work. The Task and Finish Group will discuss this opportunity, gauge support and establish necessary local approval and governance arrangements. This is to enable the region to maximise the amount of Office for Low Emission Vehicle (OLEV) funding which it can lever into any future project (e.g. for [on-street residential chargepoint scheme](#) - The funding available is for 75% of the capital costs of procuring and installing the chargepoint and an associated dedicated parking bay).

## Project CHARGE (SP Energy Networks)

SP Energy Networks 'Project Charge' has commenced, and it is vital that the public sector is kept abreast of developments and outputs. SPEN will be invited to join the Task and Finish Group. Whilst participation in this project is important, it does not remove the need for individual local authorities to progress deployment of public EV charging. The most recent project update suggests that the validated transport model will be available by the end of 2019. When linked with network capacity heat maps it will highlight where 'low cost-highly utilised' charge points could be connected in the region.

The project is looking to work with stakeholders to firm up at least 6 locations for the 2020 trials of Smart Charging Solutions (SGS). These locations can be identified unilaterally or collectively through the Task and Finish Group. Each trial site will need to meet certain criteria and go through a two-stage assessment process: (1) SPEN network assessment; and (2) warrants a smart solution in line with SGS methodology. Furthermore, sites will most likely feature 'hubs' of EV charge points, traditionally requiring reinforcement to connect to SPEN's network.

From 2021/22, an online connection tool will be available that can automatically generate an indicative desktop quote for the cost of connection based on traditional reinforcement based connections as well as Smart Charging options. The intelligence and learning from this project should inform the development and review of any regional EV strategy.

## Regional Energy Planning

Through the Welsh Government Energy Service, work to develop a regional energy vision and delivery plan has started. The work to date has proposed '*Accelerate the shift to low carbon transport*' as a possible priority area:

- Seek an ambitious shift to public transport, while accepting the rurality of North Wales will lead to continued relatively high use of cars.
- Support the rollout of electric vehicles (EV) with future-proof charging/refuelling infrastructure making sure that EVs are a viable option for remote communities and that the proper infrastructure is available to support tourism.
- Explore the potential of alternative fuels for vehicles such as hydrogen/electric/biofuels (i.e slurry) but also investigate the potential for excess renewable electricity generation to be used for hydrogen production for HGV transport.
- Deploy more cycling infrastructure in urban areas to reduce air pollution, while encouraging more active travel modes and healthier lifestyles.

## Prosperity for All – A Low Carbon Wales – March 2019

The [plan](#) sets out the action required to cut emissions and support economic growth but clearly highlights the need for collaboration and leadership across society. The changing energy system is also noted and the imperative that Wales is ready to fully exploit the inter-relationships and synergies between the power, heat and transport sectors. The Plan sets out 100 different policies and proposals to achieve the above and acknowledges the need for collective action. Some key transport policy/proposals include:

- Proposal 4 - all new cars and light goods vehicles in the public sector fleet to be ultra-low emission by 2025 (heavy goods by 2030).
- Policy 46 - increasing active travel
- Policy 47 - increasing travel by rail
- Policy 48 - increasing travel by bus
- Policy 49 - use planning policy to promote sustainable travel and reduce the need to travel e.g. new non-residential developments to have 10% spaces for charging EV
- Policy 50 - increasing the proportion of vehicles which are electric and ultra-low emission
- Policy 51 - plan for and invest in EV infrastructure
- Policy 52 - aim to reduce carbon footprint of buses to zero by 2028
- Policy 53 - taxis and private hire vehicles carbon footprint to zero by 2028



From the Secretary of State  
**The Rt. Hon. Grant Shapps MP**

Great Minster House  
33 Horseferry Road  
London  
SW1P 4DR

Web site: [www.gov.uk/dft](http://www.gov.uk/dft)

Dear Gwynne Jones

29 October 2019

Meeting the UK's target of achieving net zero carbon emissions by 2050 is a priority for this Government. The switch to zero and ultra-low emission vehicles is a vital part of our efforts to reduce carbon emissions and improve poor air quality which contributes to up to 36,000 deaths per annum. It also presents a significant economic opportunity for the UK to become a world-leader in electric vehicle production.

Our vision is that all drivers of electric vehicles in the UK should be able to access public charging infrastructure that is affordable, efficient and reliable. With more than 200,000 electric vehicles on our roads, the Government and private sector have supported the installation of more than 22,500 places to charge.

Indeed, there are now more chargepoint locations than petrol stations. Government has recently launched a £400 million Chargepoint Infrastructure Investment Fund to catalyse private investment into electric vehicle charging infrastructure across the UK. The fund will hugely expand the UK's public charging network. Including, for example, park and ride schemes. However, there is more that we must do if we are to achieve our vision in full.

Government continues to work with local authorities to support the development of the public chargepoint network through initiatives such as the On-Street Residential Chargepoint Scheme (ORCS). We know that a lack of suitable on-street charging is one of the biggest strategic barriers to mass adoption of electric vehicles, so initiatives like this are critical to ensuring that as many people as possible can access quality electric vehicle charging infrastructure.

I am pleased that 33 local authorities have already applied this financial year and that will lead to the installation of another 1,200 chargepoints by the end of March. As a result of this clear demand, I was delighted to recently announce that funding for the ORCS will double for this financial year, this means that there is a total of £5 million available in 2019/20. I encourage you to take advantage of this funding to improve the chargepoint network for people living and working in your area. More information, *including on how to apply*, is available from the Energy Savings Trust website;

[www.energysavingtrust.org.uk/transport/local-authorities/street-residential-chargepoint-scheme](http://www.energysavingtrust.org.uk/transport/local-authorities/street-residential-chargepoint-scheme)

We are going further still, with new proposals to make all new-build homes in England to be fitted with a chargepoint – a world first that is expected to drastically increase the uptake of electric vehicles. We are also consulting on proposals to introduce green number plates for zero emission vehicles. By increasing visibility, we believe this initiative could help local authorities incentivise electric vehicle use.

As I write, there are over 100 local authorities with fewer than 10 public charging devices per 100,000 population, as shown in the attached table (see end of letter). There will be many reasons for the wide variation of chargepoints from one local authority to the next, but in the interests of transparency and to hasten the adoption of electric charging I am, on Saturday 2<sup>nd</sup> November, publishing the latest data which shows where your authority currently sits in the national table. We also plan to publish an interactive map which shows the number of rapid and total devices per local authority across the UK.

I appreciate that the provision of electric charging points is dependent on the public buying electric vehicles, however we cannot expect the public to invest in electric vehicles without the correct charging infrastructure already in place. Local partners may not rush to install chargepoints until the proportion of electric vehicles is higher. Therefore, we must take on the leadership role in this chicken and egg situation to drive this transformation forward.

I believe local authorities are best placed to understand what infrastructure is needed at a local level. With this in mind, I would like to understand what strategy you have in place to support the uptake of zero emission vehicles in your area and identify any barriers that may be preventing progress. Please respond with a short summary of your local strategy, covering proposals for chargepoint provision, including plans for those residents without off-street parking within 14 days to the Office for Low Emission Vehicles; [Communications@OLEV.gov.uk](mailto:Communications@OLEV.gov.uk).

I look forward to engaging local authorities on these consultations.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Grant Shapps', written in a cursive style.

**Rt Hon Grant Shapps MP**

**SECRETARY OF STATE FOR TRANSPORT**





## Notes

Charging device location data is sourced from the electric vehicle charging platform Zap-map and represents devices reported as operational at midnight, 1 October 2019. Zap-map reports that they cover 95% of publicly accessible charging devices. There are no other sources with such comprehensive coverage against which we could verify. True counts are likely to be higher and we have no way of assessing whether the coverage of the data is better in some geographical areas than others.

The table shows the total number of charging devices in each Local Authority. A charging device may have a number of connectors of varying speeds, however not all can charge more than one vehicle at the same time. It is not possible to identify whether individual devices have this capability. The figure for total places to charge, referenced in the letter, is higher because it accounts for devices which can charge more than one vehicle at a time, to give an overall estimate of charging capability for the UK.

'Total devices' represent publicly available charging devices at all speeds. 'Rapid devices' are those whose fastest connector is rated at 43kW or above. A device can have a number of connectors of varying speeds.

Population figures by Local Authority are sourced from the Office for National Statistics Population Estimates for 2018. The Local Authority administrative geographies are the latest available geographies released in June 2019.

**Table 1. Publicly available electric vehicle charging devices by local authority, October 2019**

	<b>Total public charging devices</b>	<b>Total public rapid charging devices</b>	<b>Population at end 2018</b>	<b>Charging devices per 100,000 population</b>
<b>UNITED KINGDOM</b>	15,116	2,495	66,435,550	23
<b>GREAT BRITAIN</b>	14,821	2,476	64,553,909	23
<b>ENGLAND</b>	12,549	2,008	55,977,178	22
<b>NORTH EAST</b>	738	98	2,657,909	28
<b>County Durham</b>	92	13	526,980	17
<b>Darlington</b>	27	2	106,566	25

<b>Hartlepool</b>	5	0	93,242	5
<b>Middlesbrough</b>	25	4	140,545	18
<b>Northumberland</b>	139	24	320,274	43
<b>Redcar and Cleveland</b>	17	1	136,718	12
<b>Stockton-on-Tees</b>	71	9	197,213	36
<b>Tyne and Wear (Met County)</b>	362	45	1,136,371	32
Gateshead	60	12	202,508	30
Newcastle upon Tyne	106	4	300,196	35
North Tyneside	38	2	205,985	18
South Tyneside	30	8	150,265	20
Sunderland	128	19	277,417	46
<b>NORTH WEST</b>	1,204	227	7,292,093	17
<b>Blackburn with Darwen</b>	14	2	148,942	9
<b>Blackpool</b>	13	0	139,305	9
<b>Cheshire East</b>	59	22	380,790	15
<b>Cheshire West and Chester</b>	40	6	340,502	12
<b>Halton</b>	8	0	128,432	6
<b>Warrington</b>	66	17	209,547	31
<b>Cumbria</b>	150	45	498,888	30
Allerdale	17	6	97,527	17
Barrow-in-Furness	0	0	67,137	0
Carlisle	26	5	108,387	24
Copeland	21	1	68,424	31
Eden	29	17	52,881	55
South Lakeland	57	16	104,532	55

<b>Greater Manchester (Met County)</b>	446	44	2,812,569	16
Bolton	26	2	285,372	9
Bury	20	0	190,108	11
Manchester	119	14	547,627	22
Oldham	35	0	235,623	15
Rochdale	30	7	220,001	14
Salford	91	9	254,408	36
Stockport	28	3	291,775	10
Tameside	20	4	225,197	9
Trafford	49	1	236,370	21
Wigan	28	4	326,088	9
<b>Lancashire</b>	239	71	1,210,053	20
Burnley	10	1	88,527	11
Chorley	32	20	116,821	27
Fylde	10	1	79,770	13
Hyndburn	8	3	80,815	10
Lancaster	43	6	144,246	30
Pendle	14	5	91,405	15
Preston	38	8	141,818	27
Ribble Valley	17	1	60,057	28
Rossendale	6	0	70,895	8
South Ribble	25	10	110,527	23
West Lancashire	20	9	113,949	18
Wyre	16	7	111,223	14
<b>Merseyside (Met County)</b>	169	20	1,423,065	12
Knowsley	7	3	149,571	5
Liverpool	119	8	494,814	24
Sefton	13	3	275,396	5
St. Helens	15	3	180,049	8

Wirral	15	3	323,235	5
<b>YORKSHIRE AND THE HUMBER</b>	<b>664</b>	<b>150</b>	<b>5,479,615</b>	<b>12</b>
<b>East Riding of Yorkshire</b>	27	2	339,614	8
<b>Kingston upon Hull, City of</b>	17	4	260,645	7
<b>North East Lincolnshire</b>	17	4	159,821	11
<b>North Lincolnshire</b>	14	2	172,005	8
<b>York</b>	58	13	209,893	28
<b>North Yorkshire</b>	112	25	614,505	18
Craven	15	1	56,832	26
Hambleton	15	2	91,134	16
Harrogate	33	9	160,533	21
Richmondshire	17	10	53,244	32
Ryedale	13	2	54,920	24
Scarborough	16	1	108,736	15
Selby	3	0	89,106	3
<b>South Yorkshire (Met County)</b>	136	45	1,402,918	10
Barnsley	9	2	245,199	4
Doncaster	34	11	310,542	11
Rotherham	43	24	264,671	16
Sheffield	50	8	582,506	9
<b>West Yorkshire (Met County)</b>	283	55	2,320,214	12
Bradford	48	10	537,173	9
Calderdale	19	7	210,082	9
Kirklees	41	6	438,727	9
Leeds	141	21	789,194	18

Wakefield	34	11	345,038	10
<b>EAST MIDLANDS</b>	<b>743</b>	<b>128</b>	<b>4,804,149</b>	<b>15</b>
<b>Derby</b>	<b>53</b>	<b>8</b>	<b>257,174</b>	<b>21</b>
<b>Leicester</b>	<b>70</b>	<b>2</b>	<b>355,218</b>	<b>20</b>
<b>Nottingham</b>	<b>104</b>	<b>24</b>	<b>331,069</b>	<b>31</b>
<b>Rutland</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>39,697</b>	<b>25</b>
<b>Derbyshire</b>	<b>79</b>	<b>12</b>	<b>796,142</b>	<b>10</b>
Amber Valley	6	1	126,678	5
Bolsover	10	4	79,530	13
Chesterfield	20	1	104,628	19
Derbyshire Dales	17	0	71,977	24
Erewash	8	3	115,490	7
High Peak	6	0	92,221	7
North East Derbyshire	5	0	101,125	5
South Derbyshire	7	3	104,493	7
<b>Leicestershire</b>	<b>105</b>	<b>10</b>	<b>698,268</b>	<b>15</b>
Blaby	23	4	100,421	23
Charnwood	24	2	182,643	13
Harborough	17	2	92,499	18
Hinckley and Bosworth	20	0	112,423	18
Melton	4	0	51,100	8
North West Leicestershire	16	2	102,126	16
Oadby and Wigston	1	0	57,056	2
<b>Lincolnshire</b>	<b>116</b>	<b>29</b>	<b>755,833</b>	<b>15</b>
Boston	6	1	69,366	9

East Lindsey	33	4	140,741	23
Lincoln	30	2	99,039	30
North Kesteven	9	0	115,985	8
South Holland	6	0	93,980	6
South Kesteven	20	15	141,853	14
West Lindsey	12	7	94,869	13
<b>Northamptonshire</b>	<b>99</b>	<b>23</b>	<b>747,622</b>	<b>13</b>
Corby	26	4	70,827	37
Daventry	19	6	84,484	22
East Northamptonshire	17	0	93,906	18
Kettering	6	2	101,266	6
Northampton	15	0	225,146	7
South Northamptonshire	13	9	92,515	14
Wellingborough	3	2	79,478	4
<b>Nottinghamshire</b>	<b>107</b>	<b>20</b>	<b>823,126</b>	<b>13</b>
Ashfield	8	1	127,151	6
Bassetlaw	14	4	116,839	12
Broxtowe	27	6	113,272	24
Gedling	14	3	117,786	12
Mansfield	10	3	108,841	9
Newark and Sherwood	19	1	121,566	16
Rushcliffe	15	2	117,671	13
<b>WEST MIDLANDS</b>	<b>815</b>	<b>229</b>	<b>5,900,757</b>	<b>14</b>
<b>Herefordshire, County of</b>	<b>47</b>	<b>5</b>	<b>192,107</b>	<b>24</b>
<b>Shropshire</b>	<b>38</b>	<b>14</b>	<b>320,274</b>	<b>12</b>
<b>Stoke-on-Trent</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>255,833</b>	<b>9</b>

<b>Telford and Wrekin</b>	13	2	177,799	7
<b>Staffordshire</b>	105	42	875,219	12
Cannock Chase	9	5	100,109	9
East Staffordshire	12	4	118,574	10
Lichfield	12	1	103,965	12
Newcastle-under-Lyme	25	19	129,490	19
South Staffordshire	11	5	112,126	10
Stafford	26	7	135,880	19
Staffordshire Moorlands	7	0	98,397	7
Tamworth	3	1	76,678	4
<b>Warwickshire</b>	101	42	571,010	18
North Warwickshire	8	4	64,850	12
Nuneaton and Bedworth	9	5	128,902	7
Rugby	3	0	107,194	3
Stratford-on-Avon	52	28	127,580	41
Warwick	29	5	142,484	20
<b>West Midlands (Met County)</b>	390	73	2,916,458	13
Birmingham	90	6	1,141,374	8
Coventry	156	30	366,785	43
Dudley	30	7	320,626	9
Sandwell	23	3	327,378	7
Solihull	53	8	214,909	25
Walsall	14	6	283,378	5
Wolverhampton	24	13	262,008	9
<b>Worcestershire</b>	97	46	592,057	16
Bromsgrove	31	21	98,662	31
Malvern Hills	12	4	78,113	15

Redditch	7	2	84,989	8
Worcester	18	6	101,891	18
Wychavon	21	10	127,340	16
Wyre Forest	8	3	101,062	8
<b>EAST OF ENGLAND</b>	<b>909</b>	<b>168</b>	<b>6,201,214</b>	<b>15</b>
<b>Bedford</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>171,623</b>	<b>19</b>
<b>Central Bedfordshire</b>	<b>38</b>	<b>9</b>	<b>283,606</b>	<b>13</b>
<b>Luton</b>	<b>53</b>	<b>2</b>	<b>214,109</b>	<b>25</b>
<b>Peterborough</b>	<b>42</b>	<b>9</b>	<b>201,041</b>	<b>21</b>
<b>Southend-on-Sea</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>182,463</b>	<b>7</b>
<b>Thurrock</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>172,525</b>	<b>9</b>
<b>Cambridgeshire</b>	<b>95</b>	<b>16</b>	<b>651,482</b>	<b>15</b>
Cambridge	28	6	125,758	22
East Cambridgeshire	8	2	89,362	9
Fenland	3	0	101,491	3
Huntingdonshire	16	3	177,352	9
South Cambridgeshire	40	5	157,519	25
<b>Essex</b>	<b>138</b>	<b>34</b>	<b>1,477,764</b>	<b>9</b>
Basildon	30	0	185,862	16
Braintree	9	4	151,561	6
Brentwood	1	1	76,550	1
Castle Point	1	1	90,070	1
Chelmsford	20	6	177,079	11
Colchester	24	5	192,523	12
Epping Forest	18	6	131,137	14
Harlow	3	0	86,594	3



Maldon	3	1	64,425	5
Rochford	2	0	86,981	2
Tendring	13	2	145,803	9
Uttlesford	14	8	89,179	16
<b>Hertfordshire</b>	<b>182</b>	<b>34</b>	<b>1,184,365</b>	<b>15</b>
Broxbourne	6	1	96,876	6
Dacorum	13	2	154,280	8
East Hertfordshire	13	0	148,105	9
Hertsmere	19	15	104,205	18
North Hertfordshire	15	3	133,214	11
St Albans	25	5	147,373	17
Stevenage	6	0	87,754	7
Three Rivers	42	1	93,045	45
Watford	30	4	96,767	31
Welwyn Hatfield	13	3	122,746	11
<b>Norfolk</b>	<b>158</b>	<b>24</b>	<b>903,680</b>	<b>17</b>
Breckland	15	7	139,329	11
Broadland	12	2	129,464	9
Great Yarmouth	14	2	99,370	14
King's Lynn and West Norfolk	28	4	151,811	18
North Norfolk	24	1	104,552	23
Norwich	46	6	141,137	33
South Norfolk	19	2	138,017	14
<b>Suffolk</b>	<b>142</b>	<b>25</b>	<b>758,556</b>	<b>19</b>
Babergh	13	3	91,401	14
East Suffolk	33	4	248,249	13
Ipswich	48	3	137,532	35
Mid Suffolk	5	1	102,493	5

West Suffolk	43	14	178,881	24
<b>LONDON</b>	4,360	323	8,908,081	49
<b>Inner London</b>	2,451	134	3,600,203	68
Camden	166	4	262,226	63
City of London	36	1	8,706	414
Hackney	126	12	279,665	45
Hammersmith and Fulham	274	12	185,426	148
Haringey	53	7	270,624	20
Islington	183	14	239,142	77
Kensington and Chelsea	163	2	156,197	104
Lambeth	178	9	325,917	55
Lewisham	58	7	303,536	19
Newham	83	5	352,005	24
Southwark	154	13	317,256	49
Tower Hamlets	78	11	317,705	25
Wandsworth	414	15	326,474	127
Westminster	485	22	255,324	190
<b>Outer London</b>	1,909	189	5,307,878	36
Barking and Dagenham	52	1	211,998	25
Barnet	68	21	392,140	17
Bexley	20	7	247,258	8
Brent	207	14	330,795	63
Bromley	72	8	331,096	22
Croydon	62	18	385,346	16
Ealing	183	12	341,982	54
Enfield	33	7	333,869	10
Greenwich	176	15	286,186	61

Harrow	14	4	250,149	6
Havering	11	6	257,810	4
Hillingdon	190	26	304,824	62
Hounslow	227	16	270,782	84
Kingston upon Thames	27	2	175,470	15
Merton	118	6	206,186	57
Redbridge	47	14	303,858	15
Richmond upon Thames	278	5	196,904	141
Sutton	46	6	204,525	22
Waltham Forest	78	1	276,700	28
<b>SOUTH EAST</b>	<b>1,966</b>	<b>469</b>	<b>9,133,625</b>	<b>22</b>
<b>Bracknell Forest</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>121,676</b>	<b>20</b>
<b>Brighton and Hove</b>	<b>59</b>	<b>1</b>	<b>290,395</b>	<b>20</b>
<b>Isle of Wight</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>141,538</b>	<b>20</b>
<b>Medway</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>277,855</b>	<b>5</b>
<b>Milton Keynes</b>	<b>258</b>	<b>88</b>	<b>268,607</b>	<b>96</b>
<b>Portsmouth</b>	<b>59</b>	<b>2</b>	<b>215,133</b>	<b>27</b>
<b>Reading</b>	<b>37</b>	<b>11</b>	<b>163,203</b>	<b>23</b>
<b>Slough</b>	<b>47</b>	<b>13</b>	<b>149,112</b>	<b>32</b>
<b>Southampton</b>	<b>58</b>	<b>3</b>	<b>252,796</b>	<b>23</b>
<b>West Berkshire</b>	<b>78</b>	<b>28</b>	<b>158,527</b>	<b>49</b>
<b>Windsor and Maidenhead</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>150,906</b>	<b>19</b>
<b>Wokingham</b>	<b>39</b>	<b>27</b>	<b>167,979</b>	<b>23</b>
<b>Buckinghamshire</b>	<b>106</b>	<b>16</b>	<b>540,059</b>	<b>20</b>
Aylesbury Vale	30	8	199,448	15
Chiltern	22	1	95,927	23
South Bucks	22	4	70,043	31

Wycombe	32	3	174,641	18
<b>East Sussex</b>	59	16	554,590	11
Eastbourne	16	5	103,160	16
Hastings	7	4	92,855	8
Lewes	15	3	102,744	15
Rother	9	1	95,656	9
Wealden	12	3	160,175	7
<b>Hampshire</b>	290	93	1,376,316	21
Basingstoke and Deane	45	9	175,729	26
East Hampshire	24	15	120,681	20
Eastleigh	19	2	131,819	14
Fareham	8	6	116,339	7
Gosport	6	3	85,283	7
Hart	33	13	96,293	34
Havant	19	14	125,813	15
New Forest	53	3	179,753	29
Rushmoor	17	4	95,142	18
Test Valley	20	9	125,169	16
Winchester	46	15	124,295	37
<b>Kent</b>	247	64	1,568,623	16
Ashford	30	2	129,281	23
Canterbury	28	1	164,553	17
Dartford	17	9	109,709	15
Dover	9	2	116,969	8
Folkestone and Hythe	25	15	112,578	22
Gravesham	4	2	106,385	4
Maidstone	37	15	169,955	22
Sevenoaks	20	5	120,293	17

Swale	24	1	148,519	16
Thanet	20	4	141,819	14
Tonbridge and Malling	12	5	130,508	9
Tunbridge Wells	21	3	118,054	18
<b>Oxfordshire</b>	<b>196</b>	<b>36</b>	<b>687,524</b>	<b>29</b>
Cherwell	30	6	149,161	20
Oxford	89	2	154,327	58
South Oxfordshire	38	20	140,504	27
Vale of White Horse	24	4	133,732	18
West Oxfordshire	15	4	109,800	14
<b>Surrey</b>	<b>209</b>	<b>41</b>	<b>1,189,934</b>	<b>18</b>
Elmbridge	25	14	136,626	18
Epsom and Ewell	14	0	79,928	18
Guildford	30	2	147,889	20
Mole Valley	11	1	87,253	13
Reigate and Banstead	16	4	147,757	11
Runnymede	22	4	88,000	25
Spelthorne	36	3	99,334	36
Surrey Heath	14	4	88,874	16
Tandridge	11	6	87,496	13
Waverley	18	3	125,610	14
Woking	12	0	101,167	12
<b>West Sussex</b>	<b>127</b>	<b>21</b>	<b>858,852</b>	<b>15</b>
Adur	2	0	63,869	3
Arun	16	1	159,827	10
Chichester	35	4	120,750	29
Crawley	27	5	112,448	24
Horsham	16	3	142,217	11

Mid Sussex	21	5	149,716	14
Worthing	10	3	110,025	9
<b>SOUTH WEST</b>	<b>1,150</b>	<b>216</b>	<b>5,599,735</b>	<b>21</b>
<b>Bath and North East Somerset</b>	<b>49</b>	<b>1</b>	<b>192,106</b>	<b>26</b>
<b>Bournemouth, Christchurch and Poole</b>	<b>58</b>	<b>14</b>	<b>395,784</b>	<b>15</b>
<b>Bristol, City of</b>	<b>119</b>	<b>14</b>	<b>463,405</b>	<b>26</b>
<b>Cornwall</b>	<b>153</b>	<b>27</b>	<b>565,968</b>	<b>27</b>
<b>Dorset</b>	<b>63</b>	<b>8</b>	<b>376,484</b>	<b>17</b>
<b>Isles of Scilly</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2,242</b>	<b>0</b>
<b>North Somerset</b>	<b>86</b>	<b>17</b>	<b>213,919</b>	<b>40</b>
<b>Plymouth</b>	<b>41</b>	<b>4</b>	<b>263,100</b>	<b>16</b>
<b>South Gloucestershire</b>	<b>57</b>	<b>14</b>	<b>282,644</b>	<b>20</b>
<b>Swindon</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>221,996</b>	<b>10</b>
<b>Torbay</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>135,780</b>	<b>7</b>
<b>Wiltshire</b>	<b>96</b>	<b>15</b>	<b>498,064</b>	<b>19</b>
<b>Devon</b>	<b>174</b>	<b>40</b>	<b>795,286</b>	<b>22</b>
East Devon	31	8	144,317	21
Exeter	28	7	130,428	21
Mid Devon	15	8	81,695	18
North Devon	32	3	96,110	33
South Hams	23	1	86,221	27
Teignbridge	12	1	132,844	9
Torridge	20	6	68,143	29
West Devon	13	6	55,528	23
<b>Gloucestershire</b>	<b>136</b>	<b>42</b>	<b>633,558</b>	<b>21</b>

Cheltenham	26	3	117,090	22
Cotswold	33	4	89,022	37
Forest of Dean	9	1	86,543	10
Gloucester	24	6	129,285	19
Stroud	35	25	119,019	29
Tewkesbury	9	3	92,599	10
<b>Somerset</b>	<b>86</b>	<b>13</b>	<b>559,399</b>	<b>15</b>
Mendip	21	4	114,881	18
Sedgemoor	18	5	122,791	15
Somerset West and Taunton	27	2	153,866	18
South Somerset	20	2	167,861	12
<b>WALES</b>	<b>529</b>	<b>58</b>	<b>3,138,631</b>	<b>17</b>
Isle of Anglesey	35	3	69,961	50
Gwynedd	56	0	124,178	45
Conwy	21	0	117,181	18
Denbighshire	10	6	95,330	10
Flintshire	13	3	155,593	8
Wrexham	13	2	136,126	10
Powys	60	1	132,447	45
Ceredigion	28	2	72,992	38
Pembrokeshire	68	2	125,055	54
Carmarthenshire	28	4	187,568	15
Swansea	24	4	246,466	10
Neath Port Talbot	8	1	142,906	6
Bridgend	19	10	144,876	13
The Vale of Glamorgan	7	2	132,165	5
Cardiff	45	10	364,248	12

Rhondda Cynon Taf	8	0	240,131	3
Merthyr Tydfil	5	0	60,183	8
Caerphilly	7	0	181,019	4
Blaenau Gwent	5	0	69,713	7
Torfaen	7	0	93,049	8
Monmouthshire	35	2	94,142	37
Newport	27	6	153,302	18
<b>SCOTLAND</b>	<b>1,743</b>	<b>410</b>	<b>5,438,100</b>	<b>32</b>
Aberdeen City	77	14	227,560	32
Aberdeenshire	71	15	261,470	25
Angus	54	12	116,040	47
Argyll & Bute	46	13	86,260	51
City of Edinburgh	112	17	518,500	21
Clackmannanshire	17	1	51,400	33
Dumfries & Galloway	58	24	148,790	31
Dundee City	101	39	148,750	61
East Ayrshire	32	9	121,840	17
East Dunbartonshire	20	3	108,330	12
East Lothian	56	11	105,790	47
East Renfrewshire	23	6	95,170	22
Falkirk	23	5	160,340	12
Fife	89	15	371,910	21
Glasgow City	140	18	626,410	19
Highland	125	52	235,540	45
Inverclyde	17	2	78,150	24
Midlothian	37	7	91,340	35
Moray	30	6	95,520	29
Na h-Eileanan Siar	30	9	26,830	101



North Ayrshire	35	10	135,280	22
North Lanarkshire	62	16	340,180	16
Orkney Islands	24	4	22,190	108
Perth & Kinross	92	31	151,290	52
Renfrewshire	50	12	177,790	24
Scottish Borders	42	12	115,270	36
Shetland Islands	10	2	22,990	74
South Ayrshire	45	7	112,550	30
South Lanarkshire	120	18	319,020	36
Stirling	52	14	94,330	56
West Dunbartonshire	19	2	89,130	21
West Lothian	34	4	182,140	19
<b>NORTHERN IRELAND</b>	<b>295</b>	<b>19</b>	<b>1,881,641</b>	<b>16</b>
Antrim and Newtownabbey	33	2	142,492	23
Ards and North Down	17	0	160,864	11
Armagh City, Banbridge and Craigavon	30	1	214,090	14
Belfast	42	5	341,877	12
Causeway Coast and Glens	23	1	144,246	17
Derry City and Strabane	23	1	150,679	17
Fermanagh and Omagh	38	2	116,835	33
Lisburn and Castlereagh	11	1	144,381	8
Mid and East Antrim	24	2	138,773	19
Mid Ulster	23	2	147,392	15
Newry, Mourne and Down	31	2	180,012	17