Pecyn Cyhoeddus

Neuadd Cyngor Ceredigion, Penmorfa,
Aberaeron, Ceredigion SA46 0PA
ceredigion.gov.uk

Dydd Iau, 30 Mawrth 2023

Lisa Evans

Annwyl Syr / Fadam

Ysgrifennaf i'ch hysbysu y cynhelir Cyfarfod o Pwyllgor Trosolwg a Chraffu Cymunedau Ffyniannus yn hybrid - Siambr y Cyngor, Neuadd Cyngor Ceredigion, Penmorfa, Aberaeron / o bell trwy fideo-gynhadledda., Dydd Mercher, 5 Ebrill 2023 am 10.00 am i drafod y materion canlynol:

1. Ymddiheuriadau

2. Datgelu buddiant personol (gan gynnwys datganiadau chwipio)
Atgoffir aelodau am eu cyfrifoldeb personol yn datgan unrhyw fudd personol a budd sydd yn rhagfarnu yn gysylltiedig â materion a gynhwysir yn yr agenda hwn yn unol â darpariaethau Deddf Llywodraeth Leol 2000, Cyfansoddiad y Cyngor a Chod Ymddygiad Aelodau. Yn ogystal, mae'n rhaid i Aelodau ddatgan unrhyw chwip plaid gwaharddedig a roddwyd ar Aelod yng nghyswllt y cyfarfod yn ôl Mesur Llywodraeth Leol (Cymru) 2011.

3. Y diweddaraf am deithio llesol - Ebrill 2023 a defnyddio hen linellau rheilffordd ar gyfer seiclo / cerdded (Tudalennau 3 - 12)

4. Rhwydwaith Bysiau Ceredigion (Tudalennau 13 - 32)

5. Cadarnhau Cofnodion y Cyfarfod blaenorol ac ystyried unrhyw faterion sy'n codi o'r Cofnodion (Tudalennau 33 - 38)

6. Ystyried Rhaglen Flaen Trosolwg a Chraffu (Tudalennau 39 - 42)

Atgoffir yr Aelodau y dylent lofnodi'r Gofrestr Bresenoldeb

Darperir Gwasanaeth Cyfieithu ar y Pryd yn y cyfarfod hwn ac mae croeso i'r sawl a fydd yn bresennol ddefnyddio'r Gymraeg neu'r Saesneg yn y cyfarfod.

Yn gywir

Miss Lowri Edwards
Swyddog Arweiniol Corfforaethol: Gwasanaethau Democrataidd

At: Gadeirydd ac Aelodau Pwyllgor Trosolwg a Chraffu Cymunedau Ffyniannus
Weddill Aelodau'r Cyngor er gwybodaeth yn unig.

Eitem Agenda 3

Cyngor Sir CEREDIGION

ADRODDIAD I'R:	Pwyllgor Trosolwg a Chraffu Cymunedau Ffyniannus
DYDDIAD:	05/04/2023
LLEOLIAD:	
TEITL:	• Y diweddaraf am deithio llesol - Ebrill 2023 • Defnyddio hen linellau rheilffordd ar gyfer seiclo / cerdded
PWRPAS YR ADRODDIAD:	Rhoi diweddariad am yr hyn sydd wedi digwydd ers yr adroddiad / trafodaeth ddiwethaf.
RHESWM Y MAE'R PWYLLGOR WEDI GOFYN AM Y WYBODAETH:	Gweler uchod

CEFNDIR:

Mae Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 yn rhoi dyletswydd ar awdurdodau lleol i gynllunio, gwella a hyrwyddo llwybrau cerdded a seiclo ar gyfer siwrneiau bob dydd.

Mae Canllawiau Teithio Llesol Llywodraeth Cymru (a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2021) ar gael i'w gweld drwy fynd at: https://www.llyw.cymru/canllawiau-ddeddf-teithio-llesol

Daeth swyddogion i'r cyfarfod a gynhaliwyd ar 1 Tachwedd 2021 i roi gwybod i'r Pwyllgor Trosolwg a Chraffu Cymunedau Ffyniannus am y trefniadau a oedd ar waith o ran paratoi Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol. Cafwyd cyfle hefyd i roi gwybod i'r Pwyllgor am rwydwaith cynyddol yr Awdurdod Priffyrdd Lleol o lwybrau a seilwaith Teithio Llesol a fyddai'n dod o dan y Cynllun Rheoli Asedau Priffyrdd (HAMP). Dywedodd y swyddogion ei bod yn debygol y byddai gan hyn oblygiadau o ran sicrhau adnoddau ychwanegol ar gyfer gwaith cynnal a chadw parhaus.

Ar ôl ymgysylltu'n helaeth â'r cyhoedd, bu i Gyngor Sir Ceredigion ddatblygu fersiynau drafft y Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol ac ar ôl i'r Cabinet eu cymeradwyo (1 Chwefror 2022), cyflwynwyd y Mapiau i Lywodraeth Cymru ar 31 Mawrth 2022. Cymeradwyodd y Gweinidog Newid Hinsawdd Fapiau Rhwydwaith Teithio Llesol Ceredigion ar 3 Awst 2022 a gallwch chi weld y mapiau yn awr drwy fynd at: https://mapdata.llyw.cymru/maps/active-travel-network-maps/ Llywodraeth Cymru sy'n rhoi llwyfan i wefan Mapdata Cymru.

Mae Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol Cyngor Sir Ceredigion yn cynnwys Mapiau arfaethedig ar gyfer Llwybrau'r Dyfodol. Mae'r rhain yn dangos y dyheadau sydd gan y sir am gyfleoedd mwy diogel i gerdded a seiclo yng Ngheredigion. Gellir gosod y cynlluniau arfaethedig hyn mewn tri chategori gwahanol sef cynlluniau tymor byr, cynlluniau tymor

canolig a chynlluniau hirdymor (hyd at 15 mlynedd). Rhaid cofio y bydd angen cyllid i ddatblygu'r cynlluniau arfaethedig a chreu'r llwybrau. Bydd y modd y byddwn yn mynd ati i greu'r llwybrau hyn yn dibynnu ar yr union gyllid sydd ar gael ac i ba raddau y gellir cyflawni'r cynlluniau (e.e. y tir fydd ar gael a chost y tir hwnnw).

Mae dau o Lwybrau'r Dyfodol yn cynnwys y bwriad i greu llwybrau newydd neu uwchraddio llwybrau presennol ar hyd gwelyau traciau rheilffordd a ddatgymalwyd yng Ngheredigion.

O dan eitem 4 ar agenda cyfarfod y Pwyllgor Trosolwg a Chraffu Cymunedau Ffyniannus a gynhaliwyd ar 7 Rhagfyr 2022 sef eitem am Reoli Datblygu, rhoddodd y swyddogion y wybodaeth ganlynol:

- Llwybr Ystwyth (rhwng Aberystwyth a Thregaron) – nid yw pob rhan o'r llwybr wedi'i lleoli ar y trac rheilffordd a ddatgymalwyd oherwydd materion cymhleth o ran perchnogaeth tir. Bu sawl ymdrech i ariannu gwaith uwchraddio a rhannau newydd ac roedd y gwaith o ddatblygu'r cynllun yn parhau. Mae caniatâd cynllunio yn bodoli ar gyfer y rhan rhwng Cors Caron a Thregaron (A190729, dyddiad cymeradwyo 26.09.2019). Mae map Llwybrau'r Dyfodol sy'n rhan o Fapiau Rhwydwaith Teithio Llesol Ceredigion yn ymestyn yr holl ffordd i Dregaron:
    - CER-FR-AB-641 rhwng Rhydyfelin a Llanilar
    - CER-FR-AB-641B rhwng Llanilar a Thregaron

- Llwybr Llanerchaeron (rhwng Aberaeron a Llanbedr Pont Steffan) – ofer fu amrywiol ymdrechion gan gynnwys cais o dan brosiect Cynnal y Cardi i ariannu'r gwaith o ymestyn y llwybr i Giliau Aeron. Serch hynny, mae'r llwybr bellach wedi'i gynnwys ar Fapiau Llwybrau'r Dyfodol Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol Ceredigion sy'n golygu y gall yn awr ddenu cyllid grant Llywodraeth Cymru yn y dyfodol:
    - CER-FR-LA-317 rhwng Aberaeron a Felinfach
    - CER-FR-LA-317B rhwng Felinfach a Llanbedr Pont Steffan

- Rhwng Llanbedr Pont Steffan a Llangybi – mae cyfeirnod y llwybr posibl sef CER-FR-LA-316 bellach wedi'i gynnwys ar Fapiau Llwybrau'r Dyfodol Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol Ceredigion sy'n golygu y gall yn awr ddenu cyllid grant Llywodraeth Cymru yn y dyfodol. Serch hynny, ni chafodd y rhan o'r hen drac rheilffordd rhwng Llangybi a Thregaron ei chynnwys ar Fapiau Llwybrau'r Dyfodol Mapiau Rhwydwaith Teithio Llesol Ceredigion.

- Dim ond tri Anheddiad Teithio Llesol y mae Llywodraeth Cymru wedi'u dynodi yng Ngheredigion o dan Ddeddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 sef Aberystwyth, Aberteifi a Llanbedr Pont Steffan. Er y bu rhywfaint o lacio yn ddiweddar, mae grant cyfalaf trafnidiaeth leol Llywodraeth Cymru (y Gronfa Teithio Llesol yn bennaf) yn dal i fod wedi'i gyfyngu i raddau helaeth i ariannu cynlluniau yn y tair tref hyn, gan adael allan llawer o weddill y Sir.

- Mae Cronfa Teithio Llesol Llywodraeth Cymru/Trafnidiaeth Cymru yn parhau i ganolbwyntio ar deithiau bob dydd megis teithiau i'r gwaith, teithiau i'r ysgol, a theithiau sy'n mynd â phobl at wasanaethau y mae angen iddynt eu defnyddio o ddydd i ddydd, ac ati, yn hytrach nag ar deithiau hamdden ac ar fuddsoddiad a fydd yn arwain at newid yn ein ffyrdd o deithio ac a fydd yn ein hannog i gerdded a seiclo.

- Er bod y ffocws ar y tair tref a ddynodwyd gan Lywodraeth Cymru, mae Mapiau Llwybrau'r Dyfodol a gymeradwywyd yn ddiweddar yn cyfeirio at y dyhead i wella Llwybr Ystwyth hyd at hen drac rheilffordd Tregaron ar gyfer cerdded, seiclo a marchogaeth ceffylau. Ceir dyhead hefyd i wella'r hen linell rhwng Llanbedr Pont Steffan ac Aberaeron (drwy Felinfach).

- Roedd cyllid wedi'i sicrhau yn flaenorol ar gyfer llwybr cerdded a seiclo'r 'Cardi Bach' rhwng Aberteifi a Chilgerran. Nid oes cynigion wedi'u datblygu o hyd ar gyfer rhannau sylweddol o'r hen lwybr reilffordd rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin, e.e. rhwng Tregaron a Llanbedr Pont Steffan a hyd at y ffin Sirol.

- Mae'n ymddangos nad yw'r Awdurdodau Cynllunio Lleol, Cyngor Sir Dyfed ac yn fwy diweddar Cyngor Sir Ceredigion, wedi dewis diogelu'r hen welyau traciau rheilffordd at ddefnydd teithio cynaliadwy yn y dyfodol. Er hyn, mae polisïau perthnasol y Cynlluniau Datblygu Unedol a'r Cynlluniau Datblygu Lleol dros nifer o flynyddoedd wedi caniatáu datblygiadau masnachol a phreswyl arnynt. O ganlyniad i hyn, ar ôl i'r hen Fwrdd Rheilffyrdd Prydain a'r cyrff a'i holynodd werthu'r tir, mae rhan fwyaf yr hen welyau traciau rheilffyrdd yng Ngheredigion bellach yn eiddo i nifer o berchnogion tir ac mae datblygiadau wedi bod ar rai rhannau, gan gynnwys Ystrad Aeron a Felinfach. Bydd angen canfod llwybrau eraill nad ydynt ar y rheilffordd a gallai fod angen defnyddio Gorchymyn Prynu Gorfodol i gaffael tir ar gyfer llwybrau cerdded a seiclo.

- Mae'n anochel y bydd angen mynd i'r afael â nifer o rwystrau naturiol a rhwystrau o waith dyn ar hyd rhai rhannau o'r llwybr, gan gynnwys rhoi sylw i'r mannau lle mae angen croesi ffyrdd ac afonydd, yr erydu sy'n digwydd oherwydd llifogydd cyson a'r strwythurau y bydd angen eu caffael a'u hadfer, megis twnnel Tyn-y-Graig ar y rheilffordd rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin.

- Wrth nodi llwybrau posibl ar gyfer teithio llesol, dylid ystyried y ffaith bod Cyngor Sir Ceredigion a nifer o gynghorau tref a chymuned ar hyd yr hen linell reilffordd wedi penderfynu yn y gorffennol gefnogi ailgyflwyno'r llinell reilffordd rhwng Aberystwyth a Chaerfyrddin ar gyfer darparu gwasanaethau i deithwyr.

Materion sy’n bwysig eu nodi:

Y risgiau o ran grantiau

- Y gallu i gyflawni
- Caffael tir - argymhellir y broses Gorchymyn Prynu Gorfodol, ystyrir bod negodi yn aneffeithiol.
- Prinder ffrydiau ariannu priodol gan Lywodraeth Cymru a/neu Lywodraeth San Steffan ac ansicrwydd ynghylch hyn.

Y SEFYLLFA BRESENNOL:

Mae llawer o'r wybodaeth a ddarparwyd i'r Pwyllgor hwn yn flaenorol (gweler uchod) yn parhau'n gyfredol ac yn ddilys. Fodd bynnag, ers y cyfarfod o'r Pwyllgor hwn ym mis Rhagfyr 2022, mae'n werth ystyried y wybodaeth ganlynol:

- Defnyddiwyd £0.5 miliwn o gyllid Grant Craidd Cronfa Teithio Llesol Llywodraeth Cymru / Trafnidiaeth Cymru ym Mlwyddyn Ariannol 2022/23 yn bennaf ar gyfer dylunio cynlluniau fel y gellid gwneud ceisiadau am gyllid yn y dyfodol ar gyfer creu llwybrau neu eu huwchraddio - gweler Atodiad 1 - Tabl 1. Er na fu cynlluniau ar hyd llinellau rheilffyrdd sydd wedi eu datgymalu, bu cydweithio â Llywodraeth Cymru ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru i nodi cyfleoedd mwy diogel i gerddwyr a seiclwyr i groesi'r A487 yn Llanfarian, ardal sy'n rhan o Lwybr Ystwyth (rhwng Aberystwyth a Thregaron).

- Cyflwynodd y Cyngor Sir gais uchelgeisiol ond aflwyddiannus am gyllid ar gyfer cam cyntaf Llwybr Cylch y Cardi o dan Ail Rownd y Gronfa Ffyniant Bro (Trafnidiaeth) er mwyn defnyddio ac uwchraddio rhannau o Lwybr Ystwyth (ar hyd gwelyau traciau rheilffordd a ddatgymalwyd rhwng Aberystwyth a Thregaron) a chaffael a chreu'r hyn sy'n cael ei alw'n llwybr cyd-ddefnyddio ar hyd rhan o'r hen linell rhwng Llanbedr Pont Steffan ac Aberaeron (Llanerchaeron i Felinfach). Roedd y cais yn gofyn am gyllid grant o £16,854,495.12 o Ail Rownd y Gronfa Ffyniant Bro tuag at gyfanswm cost y prosiect sef £18,727,216.80. Byddai'r Cyngor Sir wedyn wedi darparu £1.8 miliwn o arian cyfatebol. Bwriad y cais hwn oedd cwblhau rhai o'r rhannau coll o'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol a oedd i'w gweld yn bennaf ar ffyrdd cerbydau ac a oedd yn cael ei hyrwyddo gan Sustrans sef llwybrau 81 (Lôn Teifi), 82 (Lôn Cambria) a 822 (Aberaeron i Lanerchaeron) yng Ngheredigion – gweler: https://explore.osmaps.com/?lat=52.119619&lon=-4.214687&zoom=10.1019&overlays=os-ncn-layer&style=Standard&type=2d&placesCategory=

- Er bod Llywodraeth y Deyrnas Unedig wedi penderfynu peidio â chefnogi'r cais, gallai fod dal cyfleoedd i sicrhau gwelliannau gan wneud hynny fesul camau dros gyfnod hirach o amser pe byddai cyllid ar gael rhyw ben.

- Dyrannwyd £0.5 miliwn i'r Cyngor Sir o Grant Craidd y Gronfa Teithio Llesol ym Mlwyddyn Ariannol 2023/24 i ariannu'r gwaith o ddatblygu cynlluniau a gwneud mân waith. Mae'r Cyngor Sir hefyd wedi gwneud cais am gyllid grant o'r Gronfa Teithio Llesol ar gyfer creu cam cyntaf y llwybr teithio llesol arfaethedig rhwng IBERS (Campws Plas Gogerddan Prifysgol Aberystwyth) a Waunfawr (£1.49m). Mae'r Cyngor Sir ar hyn o bryd yn aros i glywed beth yw tynged y cais hwn. Gweler Atodiad 1 – Tabl 2.

- Cyfarfu'r Cynghorydd Keith Henson, yr Aelod Cabinet dros y Priffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol, ynghyd â rhai o swyddogion y Priffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol, â Lee Waters AS, y Dirprwy Weinidog dros Newid Hinsawdd ym Mhrifysgol Aberystwyth ar 1 Rhagfyr 2022 i ddarparu trosolwg o Deithio Llesol yng Ngheredigion ac i drafod rhai o'r

heriau penodol sydd gennym o ran cyflawni'r gwaith hwn a bodloni'r disgwyliadau uchel a geir mewn ardal mor wledig â Cheredigion.

Dyma ragor o wybodaeth am y Cynlluniau Teithio Llesol y mae Cyngor Sir Ceredigion wedi'u cyflawni:

- O dan adrannau 7 (3) a 10 (2) Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, mae'n ofynnol i'r Cyngor Sir gyhoeddi Adroddiadau Blynyddol am Deithio Llesol. Gallwch weld yr holl adroddiadau blynyddol rhwng blwyddyn ariannol 2014/15 a blwyddyn ariannol 2021/22 drwy fynd at: https://www.ceredigion.gov.uk/preswyliwr/teithio-ffyrdd-a-pharcio/teithio-llesol/

- Fel un o amodau cyllid grant Llywodraeth Cymru, rhaid i'r Cyngor Sir hefyd baratoi adroddiadau monitro blynyddol am gyfnod o dair blynedd ar ôl cyflawni pob cynllun gan gyflwyno'r adroddiadau hyn i Lywodraeth Cymru.

	A oes Asesiad Effaith Integredig wedi'i gwblhau? Oes
LLESIANT CENEDLAETHAU'R DYFODOL	Oes. Mae'r wybodaeth wedi'i chynnwys yn yr Asesiad Effaith Integredig a baratowyd ar gyfer y Panel Rheoli Prosiectau Corfforaethol.

Tymor hir:

- Mae’n cydymffurfio’n dda â Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol.
- Mae’n cydymffurfio’n dda â’r Ddeddf Teithio Llesol.
- Mae’n cydymffurfio’n dda â’r Ddeddf Newid Hinsawdd.
- Mae’n cydymffurfio’n dda â’r Ddeddf Amgylchedd.
- Mae’n helpu i gyflawni *Llwybr Newydd*, Strategaeth Drafnidiaeth Genedlaethol Cymru - Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl
- Mae’n helpu i gyflawni Strategaeth Newid Hinsawdd Cymru
- Mae’n cyd-fynd â’r Amcan Cymru Iachach
- Bydd yn cynorthwyo â’r gwaith o fodloni’r targedau sero-net / di-garbon drwy annog mwy i gerdded a seiclo yn hytrach na theithio yn y car.
- Bydd yn lleihau tagfeydd traffig drwy annog newid mewn dulliau teithio (mwy o deithiau llesol, yn enwedig ar gyfer pellteroedd byr)
- Bydd yn gwella diogelwch ar y ffyrdd i’r grwpiau mwyaf bregus, yn enwedig plant a phobl ifanc, cerddwyr a seiclwyr o bob oed a gallu a phobl lai hyderus o bob oed. Bydd rhannau o’r llwybr yn bodloni’r safonau modern o ran dylunio a hygyrchedd. Gweler Canllawiau Dylunio Teithio Llesol Llywodraeth Cymru. Bydd y gwelliannau i’r llwybrau o help i ddarparu cyfleoedd o fewn yr economi ymwelwyr a'r economi yn ehangach o fewn gwahanol gymunedau.

Integreiddio: Cadarnhaol – Bydd yn lleihau tagfeydd traffig drwy annog newid mewn dulliau teithio (sicrhau mwy o deithiau llesol, yn enwedig ar gyfer pellteroedd byr a helpu i leihau allyriadau carbon ar draws Ceredigion)

Cydweithio:	Cadarnhaol – bydd yn cynnig cyfleoedd i gydweithio â chydweithwyr i wella rhannau o Hawliau Tramwy cyhoeddus a datgarboneiddio'r sector trafnidiaeth / teithio. Ceir posibilrwydd hefyd o hyrwyddo gweithgareddau economaidd a chymunedol newydd a chyfrannu at y nodau llesiant a nodir uchod.
Cynnwys:	Cadarnhaol - Bydd cyfleoedd i weithio gyda Sustrans fel rhan o'r fenter *Llwybrau i Bawb* i ddarparu rhwydwaith di-draffig, mwy cyson a hygyrch i bawb. Yr amcan yw creu cyfleuster di-draffig a fydd yn cynnwys y cymunedau lleol wrth iddo gael ei ddatblygu gan wneud y mwyaf o'r cyfleoedd i hyrwyddo gwasanaethau a chyfleoedd lleol i drigolion Ceredigion a phobl sy'n ymweld â'r sir.
Atal:	Cadarnhaol – Bydd yn gwella diogelwch ar y ffyrdd i'r grwpiau mwyaf bregus, yn enwedig plant a phobl ifanc, cerddwyr a seiclwyr o bob oed a gallu a phobl lai hyderus o bob oed.

ARGYMHELLIAD:
Diweddariad yn unig

RHESWM DROS YR ARGYMHELLIAD:
Diweddariad yn unig

Enw Cyswllt:	Phil Jones
Swydd:	Rheolwr Corfforaethol – Gwasanaethau'r Priffyrdd
Dyddiad yr Adroddiad:	05/04/2023
Acronymau:	

Atodiad 1 – Crynodeb o'r Cyllid Grant Teithio Llesol 2021/22 - 2022/23

Tabl 1: Rhestr o'r Cynlluniau a ariennir o'r Gronfa Teithio Llesol ym Mlwyddyn Ariannol 2022/23:

CYNLLUNIAU DYRANIAD CRAIDD Y GRONFA TEITHIO LLESOL BLWYDDYN ARIANNOL 2022/23	
CYNLLUN	**GRANT A RODDWYD**
Astudiaeth Pont Droed Plascrug	**£120,000**
Cyswllt Teithio Llesol Waunfawr i IBERS	**£179,977.00**
Troetffordd Ffordd Llandudoch	**£17,000.00**
Llwybr Ystwyth - croesi cefnffordd yr A487 a gwella cysylltedd	**£35,000.00**
Llwybr cyd-ddefnyddio Heol y Bont	**£23,000.00**
Uwchraddio llwybr Llyfrgell Genedlaethol Cymru	**£25,000.00**
Astudiaeth ddichonolrwydd ar gyfer gwella Llwybr Rheidol (Heol y Bont i Lanyrafon)	**£9,000.00**
Heol Waunfawr	**£16,828.00**
Ffordd Gwbert	**£9,950.00**
Monitro a Gwerthuso	**£14,245.00**
Cysgodfannau Beiciau i Ysgolion	**£20,000.00**
Mân Waith Aberteifi	**£30,000.00**
CYFANSWM O'R GRONFA TEITHIO LLESOL:	**£500,000**

Tabl 2: Rhestr o'r cynlluniau sydd wedi'u cynnwys yn y ceisiadau am grantiau ym mlwyddyn ariannol 2023/24:

CYNLLUNIAU DYRANIAD CRAIDD ARFAETHEDIG Y GRONFA TEITHIO LLESOL BLWYDDYN ARIANNOL 2023/24	
CYNLLUN ARFAETHEDIG	**CAIS AM GYLLID**
Cyswllt Teithio Llesol - Waunfawr i IBERS - Cam 1 - adeiladu	**£1,490,000.00**
Cyswllt Teithio Llesol - Waunfawr i IBERS - datblygu'r cynllun	**£100,000.00**
Astudiaeth Pont Droed Plascrug	**£133,000.00**
Gwelliannau i gysylltedd Llwybr Ystwyth	**£24,000.00**
Gwelliannau i Lwybr Rheidol	**£19,000.00**
Gwelliannau i Droetffordd Coedlan y Parc	**£53,000.00**
Troetffordd fechan Ffordd Llandudoch	**£15,000.00**
Cyswllt Llwybr Ystwyth - Croesi Cefnffordd yr A487 yn Nhrefechan a Gerddi Rheidol	**£101,000.00**
Uwchraddio Llwybr Llyfrgell Genedlaethol Cymru	**£12,000.00**
Astudiaeth dwysedd rhwydwaith Aberteifi	**£43,000.00**
CYFANSWM O'R GRONFA TEITHIO LLESOL:	**£1,990,000**

Eitem Agenda 4

Cyngor Sir CEREDIGION County Council

ADRODDIAD I'R:	**Pwyllgor Trosolwg a Chraffu Cymunedau Ffynnianus**
DYDDIAD:	**05 Ebrill 2023**
LLEOLIAD:	
TEITL:	**Rhwydwaith Bysiau Ceredigion**
PWRPAS YR ADRODDIAD:	**Rhoi diweddariad i Aelodau'r Pwyllgor am faterion sy'n ymwneud â'r rhwydwaith bysiau yng Ngheredigion**
Y RHESWM Y BU I GRAFFU OFYN AM Y WYBODAETH	

1.0 Cefndir

Cydnabyddir yn eang bod y diwydiant trafnidiaeth yn mynd trwy gyfnod arbennig o heriol a chythryblus. Mae'r ffactorau canlynol yn arbennig o berthnasol ac maent yn ychwanegol i'r ffactorau cyffredinol eraill sy'n ymwneud â chwyddiant ac sy'n effeithio ar weithredwyr bysiau, bysiau ar gyfer dysgwyr, tacsis a chludiant cymunedol lleol:

- diffyg gyrwyr bws Cerbyd Gwasanaeth Cyhoeddus (PSV) cymwys a phrofiadol
- problemau capasiti sy'n cyfyngu ar y gwaith o hyfforddi ac arholi gyrwyr newydd
- costau gweithredu uwch ac anwadal sy'n cynnwys y rhai sy'n ymwneud â thanwydd
- newidiadau i fecanweithiau cymorth a chyllid
- gostyngiad yn y defnydd a wneir o'r gwasanaethau, y mae COVID-19 wedi gwaethygu hyn
- ansicrwydd am batrymau teithio, defnydd ac incwm blwch tocynnau yn y dyfodol
- newidiadau mewn perthynas â rolau, ymyriadau a chyfrifoldebau llywodraethol
- amhariad ar gadwyni cyflenwi sy'n effeithio ar danwydd, cyflenwi cerbydau a darnau
- adolygu modelau busnes gan egluro incwm a chostau gweithredol go iawn

2.0 Cyd-destun Cyfreithiol

Mae'r dyletswyddau mwyaf perthnasol ac uniongyrchol ar Awdurdodau Lleol o ran gwasanaethau trafnidiaeth cyhoeddus yn ymwneud ag Adran 63 Deddf Trafnidiaeth 1985, ac ychwanegwyd dyletswyddau pellach mewn perthynas â darparu cludiant i ddysgwyr.

Rhoddir gwybodaeth bellach am y dyletswyddau hyn, ynghyd â gwybodaeth am rwymedigaethau gweithredwyr bysiau i'r Comisiynydd Traffig yn **Atodiad 1.**

3.0 Rhwydweithiau Bysiau Lleol

Dadreoleiddiwyd y diwydiant bysiau ym 1985, er mwyn ceisio gwella effeithlonrwydd a chymell cwmnïau i gynnig gwasanaeth deniadol i'r cyhoedd. Pan farnwyd nad oedd gwasanaethau yn hyfyw ar lefel fasnachol, gallai Awdurdodau Lleol fynd i'r farchnad trwy brosesau caffael er mwyn sicrhau lefel o gyfleoedd teithio a fyddai'n briodol yn eu barn nhw.

Mae'r rhwydwaith bysiau yn cynnwys dau fath o wasanaeth, gwasanaeth masnachol a gwasanaeth a gynorthwyir, ac mae **Atodiad 2** yn cynnig y cefndir am rwydweithiau bysiau lleol yng nghyd-destun gwasanaethau bysiau lleol masnachol ac a gynorthwyir, a phroffil y rhain yng Ngheredigion.

4.0 Cyd-destun Ceredigion

O ran gweithrediadau gwasanaethau bysiau lleol, nid yw ardaloedd gwledig mawr a phrin eu poblogaeth fel Ceredigion fyth wedi bod yn *diriogaeth* da ar gyfer bysiau. Mae'r ffactorau sy'n dylanwadu ar hyn yn cynnwys y canlynol, ond nid ydynt wedi'u cyfyngu i'r rhain:

- diffyg niferoedd digonol sy'n dymuno teithio ar yr un pryd
- diffyg niferoedd digonol sy'n dymuno teithio ar yr un llwybrau
- diffyg niferoedd digonol sy'n dymuno teithio rhwng yr un lleoliadau
- pellteroedd a deithir
- niferoedd uchel yn berchen ar gar ac yn ffafrio'r car
- diffyg cystadleuaeth yn y farchnad leol
- gweithredwyr yn gadael y diwydiant
- gweithredwyr lleol yn llai cydnerth na gweithredwyr masnachol mwy o faint
- gweithredwyr cenedlaethol / mwy o faint yn tynnu allan o'r farchnad leol
- effaith COVID-19 a newidiadau i arferion teithio

Mae hyn yn arwain at godiadau arwyddocaol ac anfforddiadwy o ran y costau, sy'n uwch na'r cyllidebau sydd wedi'u neilltuo ar hyn o bryd ac y maent yn ymwneud â darparu gwasanaethau a gynorthwyir.

Ers dadreoleiddio, bu gofyn cael swm arwyddocaol ac sy'n tapro i fyny o arian cyhoeddus er mwyn cynnal gwasanaethau, gan bod y bwlch rhwng swm yr incwm a gaiff ei sicrhau gan docynnau a'r costau o ddarparu'r gwasanaethau wedi cynyddu yn aruthrol.

Mae effaith y broblem genedlaethol hon a'r risgiau cysylltiedig i Gyngor Sir Ceredigion wedi cael eu lliniaru yn hyn o beth:

- gan bod y rhwydwaith y mae'n gyfrifol (talu) amdano wedi lleihau'n sylweddol dros y ddegawd ddiwethaf
- gan bod gwasanaethau a ddarparir ar y prif llwybrau yn rhan o wasanaethau

TrawsCymru Llywodraeth Cymru
- gan bod rhwydwaith Bwcabus / Fflecsi yn rhan o drefniant partneriaeth gyda Chynghorau Sir Penfro a Sir Gâr, gyda chymorth ffynonellau cyllid allanol
- gan bod Llywodraeth Cymru yn ariannu gwasanaeth y Cardi Bach
- gan bod nifer fach o wasanaethau 'masnachol'

Mae'r rhwydwaith bysiau cyfredol yng Ngheredigion yn adlewyrchu llwybrau, patrymau teithio a'r galw tybiedig hanesyddol, yn ogystal ag amserlennu/amlder a bennwyd yn aml gan yr hyn y mae modd ei gyflawni ar lefel weithredol gan ddefnyddio'r adnoddau sydd ar gael.

Mae rhai aneddiadau yn manteisio ar wasanaeth neu lefel gymharol uchel/da ac nid yw rhai aneddiadau yn gallu manteisio ar unrhyw wasanaeth o gwbl.

Yn ogystal, darparir rhai cyfleoedd teithio ar sail dylanwadwyr logisteg yn hytrach nag o ganlyniad i waith cynllunio neu'r galw (e.e. lle y mae gweithredwyr wedi'u lleoli / lle y mae gwasanaethau dan gontract yn cychwyn ac yn gorffen).

Er y gall rhwydweithiau a gwasanaethau bysiau newid, fel arfer o ran yr amserlenni ac amlder y gwasanaeth, mae terfynu gwasanaethau yn dwyn lefel wahanol o ran her, craffu a sensitifrwydd.

Llwyddwyd i sicrhau arbedion effeithlonrwydd trwy gael rhwydwaith integredig o wasanaethau cyhoeddus ac ar gyfer dysgwyr, ac yn aml, darparir y rhain gan yr un cerbydau, ac mae adnoddau ar gyfer gwasanaethau amser brig i ddysgwyr yn darparu'r adnodd ar gyfer y gwasanaethau bysiau lleol yn ystod yr oriau tawel. Mae hyn wedi golygu y bodlonir gofynion statudol ar gyfer cludo dysgwyr ac y cynigir lefel o wasanaeth i'r cyhoedd yn ehangach na fyddai'n bodoli fel arall.

5.0 Ariannu

Ar hyn o bryd, mae nifer o ffrydiau incwm yn cynnig sylfaen ariannol ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol, gan gynnwys:

1. Blwch Tocynnau
2. Talu am gludiant dysgwyr cymwys
3. Taliadau ad-dalu y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol
4. Taliadau Cilomedr Byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau (BSSG)
5. Taliadau cymhorthdal am gontractau wedi'u tendro
6. Taliadau y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES)

Bydd proffil a gwerth yr uchod yn amrywio, yn sylweddol o bosibl, rhwng gweithredwyr a llwybrau. Ceir rhai gwasanaethau 'masnachol' nad ydynt yn cael taliadau Cymhorthdal am gontractau wedi'u tendro, ond gallant ddenu'r holl rai eraill.

Felly, mae'r cymhlethdod o ran y ffordd yr ariannir gwasanaethau yn fater anodd i'w ddadansoddi mewn ffordd wrthrychol, ystyrlon a defnyddiol, gan bod proffil y ffrydiau incwm yn gallu amrywio'n sylweddol.
Mae **Atodiad 3** yn cynnig dadansoddiad o'r ffordd y cynhelir y rhwydwaith bysiau lleol yng Ngheredigion yn ariannol, sy'n dangos y cymhlethdod sy'n sail i hyn. Mae

hyn hefyd yn dangos bod lefelau y cyllid cyhoeddus sy'n cynorthwyo ac sy'n cynnig sylfaen ar gyfer hyn yng Ngheredigion eisoes yn arwyddocaol.

6.0 Defnydd o'r Bysiau a Gwerth am Arian

Oherwydd COVID, nid oes fawr iawn o ddata perthnasol ar gael ynghylch defnydd o'r bysiau yn ddiweddar, a fyddai'n ddefnyddiol wrth wneud penderfyniadau, ac nid oes ffordd syml ychwaith o werthuso gwerth na gwerth am arian mewn perthynas â lefel y cymhorthdal sy'n ofynnol oherwydd y ffordd gymhleth y mae gwasanaethau yn denu ffrydiau incwm amrywiol, fel y nodir ac y dangosir yn Adran 5 uchod.

Mae gan weithredwyr eu cyfradd ad-dalu tocyn teithio consesiynol unigol eu hunain, ar sail pris tocyn teithio cyfartalog eu depo, yna gweithredir ffactor addasu, felly gall cyfradd ad-dalu y gweithredwyr unigol amrywio'n sylweddol, ac yna, bydd hyn yn dylanwadu ar y prisiau y byddant yn gallu eu cynnig i weithredu llwybrau sy'n cynnwys pan fyddant yn cystadlu am wasanaethau tendro.

Mae hyn yn arbennig o berthnasol pan fo tua 50% o'r teithwyr yn ddeiliaid cardiau teithio rhatach.

Yn hanesyddol, defnyddiwyd metrics i gyfrifo'r cymhorthdal fesul taith teithiwr, lle y rhennir cyfanswm y cymhorthdal gyda chyfanswm y teithwyr. Fodd bynnag, mae hwn wedi dod yn llawer llai perthnasol fel mesur gan bod nifer y ffrydiau incwm a'r ymyriadau cefnogol wedi cynyddu, sy'n anos eu proffilio, eu priodoli a'u cynnwys yn y broses gyfrifo mewn ffordd deg a chyfiawn.

7.0 Prosesau Caffael Diweddar

Gwanwyn / Haf 2022

Yn ystod y Gwanwyn 2022, rhoddodd dau o'r prif ddarparwyr gwasanaethau cludiant dysgwyr hysbysiad terfynu ar gyfer 12 contract, yr oedd eu gwerth cyfunol dros £374,000 y flwyddyn, gan nad oedd y Gweithredwyr yn barnu eu bod yn hyfyw i'w rhedeg mwyach.

Yn dilyn adolygiad o'r gofynion, cynhaliwyd ymarfer caffael ar gyfer y 12 contract bysiau cludo dysgwyr, a arweiniodd at gynnydd blynyddol cyffredinol o dros 75% ar y cyfraddau presennol.

Yn ogystal, cyhoeddwyd hysbysiad terfynu gan weithredwr y gwasanaethau cludo dysgwyr a thrafnidiaeth gyhoeddus cyfunol sy'n gysylltiedig â gwasanaeth 585 (Aberystwyth-Tregaron-Llanbedr Pont Steffan).

Cytunwyd ar gyfradd ddyddiol uwch gyda'r gweithredwr er mwyn cynnal yr elfennau statudol ar gyfer cludo dysgwyr a thrafnidiaeth gyhoeddus tan fis Rhagfyr 2022 er mwyn gallu cynnal proses gaffael gyda'r trefniadau newydd mewn grym erbyn mis Ionawr 2023, a arweiniodd at gynnydd o 61.5% o ran y costau.
Cynhaliwyd ymarfer caffael mewn perthynas â 39 o gontractau tacsi er mwyn cludo dysgwyr hefyd, gyda'r cynnydd blynyddol cyffredinol i'r cyfraddau presennol (£614,801) yn amrywio rhwng 43% a 68% gan ddibynnu ar hyd y contract a gynigir.

Roedd nifer y tendrau a gafwyd ar gyfer pob un o'r 39 contract yn amrywio rhwng 2 a 6.

Er bod y cynnydd o ran y costau yn arwyddocaol, maent yn debyg neu'n cyd-fynd â'r hyn sy'n digwydd mewn rhannau eraill o'r sector yn genedlaethol.

Hydref 2022

Cyflwynwyd nifer o'r contractau gwasanaethau bysiau lleol, yr oedd rhai ohonynt yn cynnwys teithiau dysgwyr statudol, i'r farchnad yn ystod yr Hydref 2022, gan bod rhai wedi dod at ddiwedd cyfnod eu contract ac roedd cwmnïau wedi rhoi rhybudd o'u bwriad i'w terfynu gydag eraill.

Roedd y rhesymau a nodwyd yn cynnwys y ffaith nad oedd y contractau yn rhai hyfyw ar lefel fasnachol mwyach, ynghyd â'r sialensiau sy'n effeithio ar y diwydiant trafnidiaeth ehangach, gan gynnwys diffyg enbyd gyrwyr Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (PSV).

Byddai'r contractau newydd yn cychwyn ac yn weithredol o 3 Ionawr 2023.

Rhoddir gwybodaeth bellach am y broses yn **Atodiad 4**, ond i grynhoi:

- ni chafwyd tendrau am y dewisiadau amrywiol a gyflwynwyd yn y farchnad, ac eithrio'r elfennau cludo dysgwyr, ar gyfer gwasanaeth 585 Aberystwyth-Llanilar-Tregaron-Llanddewi Brefi-Llanbedr Pont Steffan
- dim ond un tendr a gafwyd ar gyfer 7 o'r 8 contract a gyflwynwyd i'r farchnad
- cafwyd tendrau i fodloni'r gofynion cludo teithwyr statudol ar gyfer y rhan fwyaf o lwybrau, er bod y rhain yn destun codiadau sylweddol.
- gwelwyd y costau am wasanaethau wedi'u tendro yn codi o £499,430 i £848,295 y flwyddyn, am lefel gyffredinol is o ran y gwasanaeth

Cyhoeddwyd y datganiad i'r wasg sydd ar gael trwy glicio ar y dolenni canlynol er mwyn hysbysu rhanddeiliaid o'r sefyllfa ar 02/12/2022 Cyngor Sir Ceredigion ac fel diweddariad, cyhoeddwyd y datganiad i'r wasg canlynol Cyngor Sir Ceredigion ar 18/11/2022.

Mae'n bwysig deall y codiadau arwyddocaol yn y costau sy'n gysylltiedig â darparu gwasanaethau cludo dysgwyr yng nghyd-destun y ffaith bod rhwymedigaeth gyfreithiol ar awdurdodau lleol i ddarparu'r rhain ar gyfer dysgwyr cymwys.

8.0 Cyd-destun Ehangach

Deallir y bydd y trefniadau/taliadau cyfredol ar gyfer y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES), sef iteriad rhif tri/pedwar (2) ohono ar hyn o bryd, a ddefnyddiwyd i gynorthwyo'r diwydiant gyda'r gostyngiad mewn defnydd yn ystod ac ers cyfnod COVID, yn dod i ben ym mis Mawrth 2023, ac y bydd hyn yn dylanwadu ar ac yn cael effaith ar hyfywedd y rhwydwaith.

Deallir bod Llywodraeth Cymru yn adolygu'r sefyllfa o ran cyllid parhaus ar gyfer 2023/24 ar hyn o bryd, fodd bynnag, os bydd cyllid yn dod, rhybuddiwyd y bydd hwn

yn llawer is na'r lefelau cyllid a fu ar gael hyd yn hyn.

Felly, ceir pryder cynyddol yn genedlaethol ac yn lleol y bydd gostyngiad arwyddocaol yng nghyfanswm y cyllid sydd wedi cael ei sianelu trwy broses BES, yn cael effaith arwyddocaol ar y rhwydwaith bysiau cyfan.

Mae gwaith yn mynd rhagddo gyda rhanddeiliaid eraill hefyd ynghylch dyfodol Fflecsi Bwcabus gan bod y trefniadau presennol yn mynd i orffen ym mis Mehefin 2023.

Mae'r ffactorau sy'n cyfrannu at yr anwadalrwydd, y problemau a'r ystyriaethau yn cynnwys:

- maint y costau uwch wrth weithredu gwasanaethau
- ffigurau defnydd ansicr/sy'n gostwng yn y dyfodol
- ansicrwydd ynghylch lefelau cyllido ac ymyrraeth LlC yn y dyfodol
- mae'n amhosibl gwerthuso neu gymharu gwerth / gwerth am arian rhwng y llwybrau a/neu sut i'w blaenoriaethu
- natur y rhwydwaith a'r anghydraddoldeb sy'n bodoli eisoes
- dyfodol gwasanaethau 'masnachol' presennol
- bydd y cymorth neu'r cyfraniad a fydd yn ofynnol ar gyfer gwasanaethau cymorthdaledig yn cynyddu mewn ffordd ddramatig, ar gyfer yr un gwasanaeth neu lai o wasanaeth
- y costau sy'n codi mewn ffordd aruthrol ar gyfer y gofyniad statudol i gludo dysgwyr
- y gwahaniaeth cynyddol rhwng dyhead strategol a'r hyn y mae modd ei ddarparu a'r hyn sy'n fforddiadwy ar lefel weithredol

9.0 Dewisiadau

Oherwydd yr anwadalrwydd a'r cynnydd arwyddocaol mewn costau sy'n gysylltiedig ac sy'n ofynnol er mwyn cynorthwyo gwasanaethau bysiau lleol, bydd yn rhaid ystyried sut y caiff y gyllideb neilltuedig ei defnyddio gyda'r nod o optimeiddio hyn.

Yn hanesyddol, pan na fydd gwasanaethau yn hyfyw yn fasnachol, pan fo awdurdodau lleol o'r farn bod hynny yn briodol, maent wedi mynd ati i gomisiynu gwasanaethau bysiau lleol trwy gyfrwng prosesau caffael.

Mae'r rhain wedi tueddu i fod yn brosesau rhagnodol lle'r estynnir gwahoddiad i weithredwyr gystadlu am waith ar sail anghenion gwasanaeth rhagnodedig o ran amserlenni (amlder a diwrnodau gweithredu) a manyleb cerbydau.

Mae prosesau caffael diweddar yn dangos bod y tendrau a gyflwynir yn anfforddiadwy mewn perthynas â'r gyllideb bresennol sydd wedi cael ei neilltuo.

O ystyried hyn, mae'r canlynol yn cynnig rhai dewisiadau er mwyn symud ymlaen:

1. Caniatáu i gontractau gwasanaethau bysiau lleol presennol ddod i ben a pheidio cyhoeddi tendrau o'r newydd ar gyfer y rhain, ac ail-neilltuo'r gyllideb bresennol er mwyn helpu i liniaru rhywfaint o'r pwysau ar y gyllideb sy'n deillio o'r costau uwch ar gyfer contractau cludo dysgwyr, yn ogystal â chynnal rhyw

lefel o gyfle teithio ar rai o'r rhain ar gyfer y cyhoedd.

2. Ail-dendro gwasanaethau integredig yn unol â dewisiadau 2+2-blynedd a 5+2-blynedd fel a ganlyn:

    a. er mwyn cael lefel gwasanaeth cyfatebol
    b. gwasanaethau cludiant i ddysgwyr fel contractau annibynnol
    c. ceisio cynigion gan weithredwyr ar gyfer lefel gwasanaeth cyhoeddus y gallant ei gynnig am swm penodedig gan nodi lefelau gwasanaethau isaf er mwyn bodloni elfennau cludiant i ddysgwyr statudol yn y gyllideb gyfredol

Yn hanesyddol, y dull gweithredu fyddai symud ymlaen gyda dewis 2(a), fodd bynnag, o ystyried cyflwr y farchnad, y gofynion statudol ynghylch cludiant i ddysgwyr a'r cynnydd arwyddocaol yn y costau, mae 2(b) a 2(c) yn cynnig rhai dewisiadau pellach i'w hystyried.

Y bwriad cyffredinol yw cadw lefel orau y cyfleoedd teithio sy'n bosibl yn y tymor byr o fewn y gyllideb sydd ar gael.

Un dewis arall yw codi pris tocynnau er mwyn lliniaru'r gwahaniaeth rhwng incwm a chostau.

Fodd bynnag, mae maint y cynnydd mewn costau yn golygu y byddai'r cynnydd gofynnol ym mhris tocynnau yn sylweddol, a byddai hwn y tu hwnt i'r hyn y byddai teithwyr sy'n talu yn fodlon ei oddef efallai, a byddai hyn yn debygol o arwain at ostyngiad pellach yn nifer y teithwyr, gan effeithio ar unrhyw incwm posibl a fyddai'n cael ei sicrhau trwy godi pris tocynnau. Yn ogystal, byddai'n arwain at gynnydd arwyddocaol posibl yn y cyfraddau ad-dalu Consesiynol a delir am y teithiau hyn.

Mae'r strwythurau a'r mecanweithiau cyllido y mae Llywodraeth Cymru wedi eu rhoi yn eu lle yn arwain at neu'n gwaethygu nifer o'r cymhlethdodau a'r ansicrwydd sy'n ymwneud â'r ffordd y darparir gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Nes iddynt ddatrys y rhain, ystyrir ei bod yn briodol ceisio'r cymorth ariannol ychwanegol sy'n ofynnol gan Lywodraeth Cymru, er mwyn cynnal y cyfleoedd teithio a'r rhwydwaith cyfredol sydd ar gael o leiaf.

10.0 Risgiau

Mae risgiau amrywiol a niferus yn codi mewn perthynas â rhwydwaith bysiau lleol sy'n lleihau, gyda llai o gyfleoedd i deithio yn ymwneud â risgiau *Ariannol, Cyfreithiol, Enw Da, Economaidd a Chymdeithasol,* a rhoddir crynodeb o'r rhain yn **Atodiad 5**.

11.0 Casgliad

Nid yn unig y mae risgiau ariannol arwyddocaol, ond yn y lle cyntaf, ceir risgiau sy'n ymwneud â gallu y Cyngor i gyflawni ei rwymedigaethau statudol o ran darparu cludiant i ddysgwyr a chynorthwyo'r rhai na allant fanteisio ar drafnidiaeth breifat o gwbl, neu fawr ddim o drafnidiaeth breifat, er mwyn cyrraedd canolfannau lleol at ddibenion dydd-i-ddydd gan gynnwys gwaith, siopa, iechyd, hamdden a gweithgareddau cymdeithasol.

Ceir risgiau sy'n effeithio ar hyfywedd a chynaladwyedd gweithredwyr trafnidiaeth Ceredigion hefyd, gan bod y dyfodol, yng nghyd-destun darparwyr gwasanaethau bysiau yn arbennig, yn aneglur iawn o ran strwythurau a mecanweithiau cymorth sy'n cynnig sylfaen ar gyfer y diwydiant yng Nghymru.

Ymarferion caffael diweddar yw'r arwydd diweddaraf a mwyaf arwyddocaol o'r ffaith bod y farchnad yn methu yn y diwydiant trafnidiaeth lleol.

Nid yw hon yn sefyllfa unigryw i Geredigion, ond ceir materion lleol penodol sy'n codi ac sy'n golygu bod nifer o aneddiadau a phentrefi yr oeddent yn arfer cael gwasanaeth bysiau yn ddiweddar, mor rheolaidd â bob awr yn ystod y dydd o ddydd Llun i ddydd Sadwrn, heb gael unrhyw wasanaeth bysiau o gwbl neu lai o wasanaeth er mis Ionawr 2023.

Ar sail yr uchod, gellir dod i'r casgliad bod gweithgarwch pellach i ad-drefnu cyfleoedd teithio ar fysiau yng Ngheredigion yn debygol iawn yn y tymor hir.

Yn anffodus, mae nifer y dewisiadau a'r datrysiadau sydd ar gael ar gyfer y tymor byr yn gyfyngedig iawn, heb sôn am fod yn fforddiadwy, ac mae natur y ffactorau cyfrannol yn golygu hefyd bod gallu yr awdurdod lleol i gael dylanwad uniongyrchol ar hyn yn gyfyngedig iawn.

Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol:	**Oes Asesiad Effaith Integredig wedi ei gwblhau? Os na, esboniwch pam** ***Crynodeb:*** **Hirdymor:** **Integreiddio:** **Cydweithio:** **Cynnwys:** **Atal:**	Na Cyflwynir yr adroddiad hwn er mwyn codi ymwybyddiaeth o'r sefyllfa bresennol a'r ffordd arfaethedig ymlaen.
Argymhelliad:	Nodi'r canlynol: 1. Y pwysau a'r sialensiau aciwt a niferus y mae'r diwydiant trafnidiaeth cyfan yn eu hwynebu, ac sy'n cael eu gwaethygu yn lleol 2. Y pwysau dilynol sy'n codi ar y Cyngor a'r Gwasanaeth er mwyn ceisio rheoli'r sefyllfa, sy'n cynnwys disgwyliadau rhanddeiliaid a'r amserlenni sy'n gysylltiedig gyda phenderfyniadau a chamau gweithredu sy'n cael eu cymryd. 3. Y camau sy'n cael eu cymryd gan y Gwasanaeth i reoli'r sefyllfa a lleihau'r hyn a fydd yn orwariant arwyddocaol yn ystod y flwyddyn 2022/23. 4. Y dull gweithredu sy'n cael ei fabwysiadu gyda'r nod o	

	ddarparu gwasanaethau o fewn y gyllideb sydd wedi cael ei neilltuo.
Rhesymau dros y penderfyniad:	
Enw Cyswllt	Gerwyn Jones
Swydd	Rheolwr Corfforaethol Gwasanaethau Amgylcheddol
Dyddiad yr Adroddiad:	15 Mawrth 2023

Atodiad 1 – Cyd-destun Cyfreithiol

Bysiau Lleol

Ystyrir mai'r ddyletswydd fwyaf berthnasol ar awdurdodau lleol o ran gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yw'r un ganlynol:

Deddf Trafnidiaeth 1985:

- *Mae* ***Adran 63 TA 1985*** *yn rhoi dyletswydd ar awdurdodau lleol i sicrhau darpariaeth gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus sy'n briodol yn eu barn nhw er mwyn bodloni unrhyw ofynion trafnidiaeth gyhoeddus na fyddent yn cael eu bodloni fel arall. Mae hyn yn cynnwys y grym i ymrwymo i gytundeb sy'n darparu cymorthdaliadau gwasanaeth lle na fyddai'r gwasanaeth dan sylw yn cael ei ddarparu, neu na fyddai'n cael ei ddarparu i safon penodol, heb gymhorthdal.*
  Gwasanaethau bysiau a choetsys | Cyfraith Cymru (gov.wales)

Mae hwn yn aneglur iawn. Yn ei hanfod, y ddyletswydd yw bod Awdurdodau Lleol yn darparu'r hyn sy'n briodol yn eu barn nhw yn hytrach na nodi hyn mewn ffordd ragnodol a / neu'r sail dros hyn.

Cludiant ar gyfer Dysgwyr

Mae'r ddyletswydd fwyaf berthnasol ar awdurdodau lleol o ran y ddarpariaeth cludiant ar gyfer dysgwyr fel a ganlyn:

> ***Dyletswyddau Cyfreithiol yr Awdurdod Lleol***
> *Rhaid i awdurdodau lleol:*
> - *Archwilio anghenion teithio dysgwyr.*
> - *Cynnig cludiant i ddysgwyr ifanc sy'n byw 2 filltir neu fwy o'r ysgol addas agosaf.*
> - *Cynnig cludiant i ddysgwyr hŷn sy'n byw 3 milltir neu fwy o'r ysgol addas agosaf.*
> - *Gofalu am anghenion plant sy'n derbyn gofal.*
> - *Codi ymwybyddiaeth o ysgolion Cymraeg.*
> - *Codi ymwybyddiaeth o deithio cynaliadwy. Dull cynaliadwy, ffyrdd ecogyfeillgar o deithio. Fel cerdded neu feicio neu fynd ar y bws.*
>
> Canllawiau Gweithredol ynghylch y Mesur Teithio gan Ddysgwyr (gov.wales)

Comisiynydd Traffig

Dylid cyflwyno ceisiadau ffurfiol i'r Comisiynydd Traffig gan weithredwr unrhyw wasanaethau bysiau lleol ynghylch unrhyw newidiadau i'r gwasanaethau hynny gyda chyfnod rhybudd o 56 diwrnod o leiaf. Gall hyn gynnwys achosion pan fo gwasanaethau yn dod i ben, pan fydd gwasanaethau newydd yn cychwyn neu pan wneir unrhyw newidiadau i amserlen gwasanaeth (llwybrau, amlder ac ati). Y bwriad yw y bydd y cyhoedd sy'n teithio yn cael rhywfaint o rybudd cyn i'r newidiadau gael eu gwneud.

Atodiad 2 – Rhwydweithiau Bysiau Lleol

Dadreoleiddiwyd y diwydiant bysiau ym 1985. Y syniad gyda dadreoleiddio oedd y byddai cystadleuaeth yn gwella effeithlonrwydd ac yn cymell cwmnïau i gynnig gwasanaeth neu gynnyrch deniadol i'r cyhoedd. Pan farnwyd nad oedd gwasanaethau yn hyfyw ar lefel fasnachol, gallai Awdurdodau Lleol fynd i'r farchnad trwy brosesau caffael er mwyn sicrhau lefel o gyfleoedd teithio a fyddai'n briodol yn eu barn nhw. Felly, mae'r rhwydwaith bysiau yn cynnwys dau fath o wasanaeth:

Gwasanaethau masnachol

Darparir a gweithredir y rhain gan y cwmnïau bysiau sy'n pennu lefel a math y gwasanaeth y gallant ei weithredu dan drefniant masnachol. Er eu bod yn Fasnachol, mae'r gwasanaethau hyn yn cael cymorth arall gan gynnwys, ond heb ei gyfyngu i daliadau cilomedr byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau (BSSG) ac ad-daliad Tocynnau Teithio Consesiynol.

Y gwasanaethau masnachol presennol yng Ngheredigion yw:

- X28 Aberystwyth-Machynlleth
- 301/304 Gwasanaethau Aberystwyth
- 512 Aberystwyth-Borth-Troad Ynys-las

Ceir rhai teithiau lleol masnachol ad-hoc eraill hefyd.

Gwasanaethau a Gynorthwyir

Caiff y rhain eu darparu a'u gweithredu gan y cwmnïau bysiau ar ran awdurdod lleol, neu gorff comisiynu arall, lle y maent yn cael cymhorthdal contract yn ychwanegol i daliadau cymorth eraill am ddarparu'r gwasanaeth. Gall y contractau a ddyfarnir am y gwaith hwn fod ar sail y gost lawn (cost gros) lle y mae'r corff comisiynu yn cadw'r incwm o'r blwch tocynnau, neu gymhorthdal isaf (cost net), lle y mae'r gweithredwr yn cadw'r incwm. Y model mwyaf cyffredin yw'r un cymhorthdal isaf a hwn fu sail y gwasanaethau a ddarparwyd gan Gyngor Sir Ceredigion.

Isod, dangosir y gwasanaethau a gynorthwyir sy'n gweithredu yng Ngheredigion, ynghyd â phwy sy'n talu am y rhain:

- T21 Aberystwyth-Tregaron (Cyngor Sir Ceredigion)
- 525 Aberystwyth-Ponterwyd (Cyngor Sir Ceredigion)
- 526 Aberystwyth-Penrhyn-coch (Cyngor Sir Ceredigion)
- 585 Aberystwyth-Tregaron-Llanbedr Pont Steffan (Cyngor Sir Ceredigion)
- 588 Aberystwyth-Tregaron-Llanbedr Pont Steffan (Cyngor Sir Ceredigion)
- Ceir nifer o gontractau Gwasanaeth Dysgwyr hefyd, sydd wedi'u cofrestru fel gwasanaethau bws cyhoeddus, sy'n cynnig rhai cyfleoedd i ddysgwyr nad ydynt yn gymwys ac i aelodau'r cyhoedd.

- Bwcabus/Fflecsi (Llywodraeth Cymru, Cynghorau Sir Ceredigion, Penfro a Sir Gâr)

- 408 Tref Aberteifi (Cyngor Sir Ceredigion a Chyngor Sir Penfro)
- 460 Aberteifi-Caerfyrddin (Cyngor Sir Ceredigion a Chyngor Sir Gâr)

- T1 Aberystwyth-Caerfyrddin (Llywodraeth Cymru)
- T1C Aberystwyth-Caerdydd (Llywodraeth Cymru)
- T2 Aberystwyth-Bangor (Llywodraeth Cymru)
- T5 Aberystwyth-Aberteifi (Llywodraeth Cymru)
- 552 Cardi Bach (Llywodraeth Cymru)

- X47 Aberystwyth-Llandrindod (Cyngor Sir Powys)

Mae'n anochel bod hyn wedi arwain at sefyllfa lle nad oes gan un corff neu asiantaeth reolaeth, cyfrifoldeb a/neu swyddogaeth gydlynu gyffredinol dros y rhwydwaith cyfan.

Ni cheir fawr iawn o ddealltwriaeth gyffredinol o'r ffordd y caiff gwasanaethau eu darparu a'u hariannu, nac felly, pwy sy'n gyfrifol am beth.

Mae gallu uniongyrchol Cyngor Sir Ceredigion i ddylanwadu ar y gwasanaethau a ddarparir wedi'i gyfyngu i'r rhai y mae'n talu amdanynt yn uniongyrchol ac nid oes ganddo unrhyw ddylanwad na rheolaeth dros y gwasanaethau masnachol gan bod yr holl agweddau ar y gwasanaethau hyn yn cael eu pennu gan y gweithredwyr sy'n eu darparu.

Atodiad 3 – Ariannu

Ar hyn o bryd, mae nifer o ffrydiau incwm yn cynnig sylfaen ariannol ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol, sy'n cynnwys:

- Blwch Tocynnau
- Talu am gludo dysgwyr cymwys
- Taliadau cymhorthdal am gontractau wedi'u tendro
- Taliadau Cilomedr Byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau
- Taliadau ad-dalu y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol
- Taliadau y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES)

Bydd proffil a gwerth yr uchod yn amrywio, yn sylweddol o bosibl, rhwng gweithredwyr a llwybrau. Ceir rhai gwasanaethau 'masnachol' nad ydynt yn cael taliadau Cymhorthdal am gontractau wedi'u tendro, ond gallant ddenu'r holl rai eraill. Felly, mae'r cymhlethdod o ran y ffordd yr ariannir gwasanaethau yn fater anodd i'w ddadansoddi mewn ffordd wrthrychol, ystyrlon a defnyddiol, gan bod proffil y ffrydiau incwm yn gallu amrywio'n sylweddol.

Taliadau cymhorthdal ar gyfer contractau wedi'u tendro – y dyraniad yn y gyllideb er mwyn cynorthwyo gwasanaethau bysiau lleol yng Ngheredigion ar gyfer 2022/23 yw £647,000. Mae hyn yn cynnwys £394,000 gan Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau Llywodraeth Cymru a £253,000 gan CSC yn uniongyrchol.

Taliadau Cilomedr Byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau – mae'r swm a ddangosir yn y tabl isod yn adlewyrchu taliadau cyllid y Grant Cynnal gwasanaethau Bysiau sy'n ymwneud â'r cilomedrau byw a deithir ar wasanaethau cyhoeddus cofrestredig yng Ngheredigion ac sy'n cynnwys taliadau i wasanaethau masnachol a chymorthdaledig. Ariannir y symiau hyn gan Lywodraeth Cymru.

Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol – mae'r gyfradd ad-dalu fesul teithiwr ar gyfer gweithredwyr yng Ngheredigion yn amrywio rhwng £1.42 a £3.26. Telir y swm penodedig hwn am bob taith y bydd deiliad cerdyn teithio rhatach yn mynd arni, waeth beth fo hyd y daith.

Y cyfanswm a ad-dalwyd i weithredwyr yng Ngheredigion yn 2021/22 oedd £737,000, ac roedd taliadau ar gyfer 2021/22 yn seiliedig ar nifer y teithiau consesiynol hanesyddol cyn y pandemig yn 2019/20.

Taliadau y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES) – cyfanswm y taliadau BES a wnaethpwyd i weithredwyr yng Ngheredigion yn ystod 2020/21 oedd £421,000. Talwyd am hyn gan Lywodraeth Cymru.

Mae'r cyllid ar gyfer 2021/22 a 2022/23 yn destun gwaith cysoni o hyd, ond gallai'r taliadau fod tua £1,600,000 y flwyddyn yn ôl amcanestyniadau presennol. Mae'r cynnydd arwyddocaol hwn yn ymwneud â newid ym mharamedrau cynllun BES.

Blwch Tocynnau – bydd gweithredwyr yn cadw unrhyw incwm a geir gan deithwyr sy'n talu am docynnau.

Crynodeb Ariannol

	Ffynhonnell	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23
Taliadau cymhorthdal am gontractau wedi'u tendro	**Cyfanswm**	**658**	**658**	**658**	**626**	**751**
	Cyllideb CSC	282	284	284	252	253
	Pwysau ar gyllideb CSC	amh	amh	amh	amh	104 (260 yw'r swm cyfatebol ar gyfer blwyddyn lawn)
	LIC	376	374	374	374	394
Taliad Cilomedr Byw y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau	**LIC**	**347**	**346**	**358**	**366**	**366**
Taliadau y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol i Weithredwyr	**Cyfanswm**	**694**	**690**	**714**	**737**	**667**
	CSC	92*	90*	89*	81*	90*
	LIC	602	600	625	656	577
Taliadau y Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES)	LIC		**amh**	**421**	**1,819** (rhagamcanol)	**2,260** (rhagamcanol)
Cyfanswm y taliadau i Weithredwyr	**Pawb (gan gynnwys amcanestyniadau BES)**	**1,699**	**1,694**	**2,151**	**3,548**	**4,044**
Cyfanswm y rhaniad	*CSC*	*374*	*374*	*373*	*333*	447 *603 (cyfwerth â blwyddyn lawn)*
Cyfanswm y rhaniad	*LIC (gan gynnwys amcanestyniadau BES)*	*1,325*	*1,320*	*1,778*	*3,215*	*3,597*

* Costau net ychwanegol i CSC yn uwch na'r symiau hyn a dalwyd i Weithredwyr am yr elfen weinyddu a Cheir Cefn Gwlad: 2018/19 – 6,000, 2019/20 – 8,000, 2020/21 – 9,000, 2021/22 – 17,000 a 2022/23 – 8,000 (cyfanswm costau y cynllun i CSC bob blwyddyn yw 153,000 ond caiff y gost hon ei gwrthbwyso yn rhannol gan gyllid ar ffurf grant o 55,000 gan LIC am weinyddu'r broses o ddosbarthu cardiau teithio rhatach).

Nid yw'r uchod yn cynnwys taliadau contract mewn perthynas â gwasanaethau TrawsCymru.

Atodiad 4 – Caffael

Yn hanesyddol, pan gynhaliwyd ymarferion caffael am wasanaethau bysiau lleol a / neu gludiant ar gyfer dysgwyr, byddai'r Cyngor yn ffodus i gael 3 neu 4 tendr i weithredu'r gwasanaeth bysiau lleol.

Felly, nid yw'r farchnad leol fyth wedi bod yn un arbennig o fywiog na chystadleuol ac yn y cyd-destun hwn, mae hi wastad yn anodd mesur neu werthuso gwerth am arian. Yn ogystal, mae'n anodd cael dadansoddiad mewn perthynas â'r costau/incwm sy'n cael eu priodoli i elfennau amrywiol y gwasanaeth trafnidiaeth, y maent yn aml yn cyfateb â'r un peth o ran adnoddau a darparu gwasanaeth yn ymarferol.

Mae'r sefyllfa wedi gwaethygu yn ddiweddar, ac mae'n siŵr bod hyn yn rhannol o ganlyniad i'r sialensiau sydd wedi codi, lle na chafwyd unrhyw dendrau neu dim ond un tendr er mwyn gweithredu'r gwasanaethau bysiau lleol, felly mae pwynt wedi cyrraedd nawr lle nad yw'r cwestiwn yn ymwneud â faint y byddai hi'n costio i ddarparu gwasanaeth, ond ceir sefyllfa lle nad oes gan unrhyw un ddiddordeb neu lle nad oes unrhyw un yn fodlon cyflawni'r gwaith.

Prosesau Caffael Diweddar

Fel y nodwyd yn y prif adroddiad, yn ystod y **Gwanwyn 2022,** rhoddodd dau o'r prif ddarparwyr gwasanaethau cludo dysgwyr hysbysiad terfynu ar gyfer 12 contract, yr oedd eu gwerth cyfunol dros £374,000 y flwyddyn, gan nad oedd y Gweithredwyr yn barnu eu bod yn hyfyw i'w rhedeg mwyach.

Mae hyn yng nghyd-destun y ffaith nad yw CSC yn talu codiad chwyddiannol blynyddol ar eu contractau trafnidiaeth a bod y contractau dan sylw yn chweched blwyddyn contract 5+2-flynedd, a chytunwyd ar yr estyniadau yn ystod 2021.

Yn dilyn adolygiad o'r gofynion, cynhaliwyd ymarfer caffael ar gyfer y 12 contract bysiau cludo dysgwyr, ac roedd y codiad blynyddol cyffredinol i'r cyfraddau cyfredol (£374,185) yn amrywio rhwng; £297,843 (79.59%) gyda'r dewis 2+2-flynedd; a £287,045 (76.71%) gyda'r dewis 5+2-flynedd. Roedd nifer y tendrau ar gyfer y 12 contract yn amrywio rhwng 1 a 5 (mae hyn yn cynnwys cyfuniadau).

Yn ychwanegol i hyn, cyhoeddodd gweithredwr gwasanaeth 585 (Aberystwyth-Tregaron-Llanbedr Pont Steffan) rybudd terfynu hefyd. Gan bod y trefniadau y mae'r gwasanaethau cludiant ar gyfer dysgwyr cysylltiedig a gwasanaeth bws lleol 585 yn seiliedig arnynt yn gymhleth, cytunwyd ar godiad i'r gyfradd ddyddiol gyda'r gweithredwr er mwyn cynnal yr elfennau trafnidiaeth gyhoeddus a chludiant statudol ar gyfer dysgwyr tan fis Rhagfyr 2022, a arweiniodd at godiad o 61.5% yn y costau.

Cynhaliwyd ymarfer caffael mewn perthynas â 39 o gontractau tacsi er mwyn cludo dysgwyr hefyd, gyda'r cynnydd blynyddol cyffredinol i'r cyfraddau presennol (£614,801) yn amrywio rhwng; £268,096 (43.6%) gyda'r dewis 2+2 flynedd; a £418,896 (68%) gyda'r dewis 5+2 flynedd.

Ar sail canlyniad y broses dendro, mae’r contractau bysiau ar gyfer dysgwyr wedi cael eu gosod ar sail 2+2-flynedd, a’r contractau tacsi ar sail 2+2+flynedd. Y prif resymau a’r rhesymeg dros hyn oedd gallu cadw gwasanaethau cludiant statudol ar gyfer dysgwyr yn y tymor byr, gan ganiatáu adolygiad yn y cyd-destun ehangach a’r tymor hwy.

Os yw’r uchod yn arwydd o’r hyn a fydd yn digwydd pan fydd unrhyw gontractau tacsi eraill ar gyfer dysgwyr yn cael eu tendro o’r newydd, ar ôl iddynt ddod i ben yn 2023/4, os na fyddant yn cael eu hildio cyn hynny, rhagwelir y bydd y cynnydd o ran y costau ar gyfradd debyg h.y. ymogodiad o 30%.

Cyflwynwyd nifer o’r contractau gwasanaethau bysiau lleol, yr oedd rhai ohonynt yn cynnwys teithiau dysgwyr statudol, i’r farchnad yn ystod yr **Hydref 2022.** Roedd hyn oherwydd bod rhai wedi dod at ddiwedd cyfnodau eu contract ac roedd eraill o ganlyniad i gamau ‘*trosglwyddo yn ôl’* lle’r oedd cwmnïau wedi rhoi rhybudd o’u bwriad i’w terfynu.

Roedd y rhesymau a nodwyd yn cynnwys y ffaith nad oedd y contractau yn rhai hyfyw ar lefel fasnachol mwyach, ynghyd â’r sialensiau sy’n effeithio ar y diwydiant trafnidiaeth ehangach, gan gynnwys diffyg enbyd gyrwyr Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (PSV).

Roedd y contractau newydd fod cychwyn ar lefel weithredol ar 3 Ionawr 2023, ac roedd y prif grynodeb o’r broses fel a ganlyn:

- Ni chafwyd tendrau am y dewisiadau amrywiol a gyflwynwyd i’r farchnad, ac eithrio’r elfennau ar gyfer dysgwyr, ar gyfer gwasanaeth 585. Byddai hyn wedi arwain at leihad sylweddol neu waredu unrhyw gyfleoedd teithio o gwbl ar fws ar rannau o’r llwybr rhwng Aberystwyth-Llanilar-Tregaron-Llanddewi Brefi-Llanbedr Pont Steffan. Gan weithio gyda’r gweithredwr cyfredol trwy weithdrefn a drafodwyd, derbyniwyd cynnig wedi’i gostio yn dilyn hyn.
- Dim ond un tendr a gafwyd ar gyfer pob un o’n un o’r wyth contract a gyflwynwyd i’r farchnad.
- Cafwyd tendr i fodloni’r gofynion ar gyfer cludiant statudol i ddysgwyr ar gyfer y rhan fwyaf o lwybrau, er bod y rhain yn destun codiadau sylweddol.
- Trwy gyfrwng gweithdrefnau a drafodwyd, gwnaethpwyd trefniadau i gadw lefel gwasanaeth wedi’i ad-drefnu ar wasanaethau 525 a 526.
- Yn gyffredinol, ar gyfer y bwndel hwn o wasanaethau, yn dilyn trafodaethau, arweiniodd at gynnydd o £348,865 o ran y costau, o £499,430 i £848,295 y flwyddyn am lefel is o ran y gwasanaeth. Y prisiau cronnol cychwynnol o’r broses dendro fu £968,565 y flwyddyn.
- Mae’r cynnydd yn y prisiau ar gyfer yr un lefel neu lefel is o wasanaethau bysiau lleol yn hollol anfforddiadwy ac anghynaladwy o fewn y cyllidebau neilltuedig presennol.
- Mae gwasanaeth Y Cardi Bach wedi bod yn destun cynnydd cymharol gymedrol o ran y gost, ac mae LIC wedi cytuno talu hwn. Dim ond i drefniant contract am dri mis (+ tri mis dewisol) y maent yn fodlon ymrwymo iddo ar yr adeg hon, a hwn fydd y trydydd tro mewn blwyddyn y bydd CSC wedi gorfod hwyluso hyn ar eu rhan.

- Barnwyd bod tri o'r gwasanaethau a dendrwyd yn ymateb i'r galw a dim ond am ddau o'r rhain y cafwyd tendrau. Roedd y cynnydd yn y pris ar gyfer y rhain yn arwyddocaol hefyd.
- Mae'r gwasanaethau sy'n bodloni anghenion teithio dysgwyr wedi cael eu cofrestru fel gwasanaethau bysiau lleol sy'n cynnig nifer gyfyngedig o seddau a chyfleoedd teithio ar gyfer y cyhoedd, a fyddai'n cynnwys dysgwyr anghymwys sy'n teithio fel teithwyr sy'n talu am docyn.
- Y prisiau y cyfeirir atynt yw'r prisiau contract a dendrwyd neu a drafodwyd. Yn ychwanegol i'r rhain, bydd y gweithredwyr yn cadw incwm y blwch tocynnau, sy'n cynnwys ad-daliad tocynnau teithio consesiynol, ad-daliad milltiroedd BSSG a, nes bydd yn gorffen, taliadau BES.
- Yn ogystal, cafwyd cais yn ystod y cyfnod hwn gan Gyngor Sir Gâr i'r Awdurdod wneud cyfraniad ychwanegol o £95,000 yn ychwanegol i'r cyfraniad cyfredol o £85,000 yn y gyllideb er mwyn caniatáu i wasanaeth 460 fod yn wasanaeth sy'n rhedeg bob awr unwaith eto (mae'n rhedeg bob 2 awr ar hyn o bryd).

I grynhoi, roedd canlyniad yr uchod fel a ganlyn:

1. Ni fu modd dyfarnu contractau gwasanaeth ymateb i'r galw T22, T27 a T29 gan nad oedd cyllideb ddigonol ac roedd y defnydd yn isel iawn
2. Ni fu modd gwneud y cyfraniadau ychwanegol y gofynnwyd amdanynt ar gyfer gwasanaeth 460 o ganlyniad i gyllideb annigonol
3. Dyfarnu'r trefniadau a drafodwyd ar gyfer gwasanaethau 525, 526, 585 a T21, gan nodi bod gwneud hyn wedi arwain at bwysau ar y gyllideb o hyd o £104,000 yn ystod blwyddyn 2022/23, a byddant yn arwain at bwysau o £260,000 ar y gyllideb yn ystod 2023/24
4. Dyfarnu contractau gwasanaeth a dendrwyd ar gyfer y Cardi Bach

Ac eithrio gwasanaeth y Cardi bach a ariannir gan LIC, mae'r contractau a ddyfarnwyd wedi cael eu gosod ar sail 6+6 mis. Bydd hyn yn golygu y bydd modd cadw'r ddarpariaeth statudol i ddysgwyr a rhywfaint o ddarpariaeth trafnidiaeth gyhoeddus tra bod adolygiad ehangach yn cael ei gynnal o'r rhwydwaith bysiau lleol cymorthdaledig yng Ngheredigion.

Cyhoeddwyd y datganiad i'r wasg sydd ar gael trwy glicio ar y dolenni canlynol er mwyn hysbysu rhanddeiliaid o'r sefyllfa ar 02/12/2022 Cyngor Sir Ceredigion ac fel diweddariad, cyhoeddwyd y datganiad i'r wasg canlynol Cyngor Sir Ceredigion ar 18/11/2022.

Atodiad 5 – Risgiau

Ariannol

Mae darparu gwasanaethau trafnidiaeth o unrhyw fath yn debygol o olygu bod gofyn cael cyllid ychwanegol sylweddol yn y dyfodol, a chefnogir y farn hon gan y profiad a gafwyd yn ddiweddar lle y rhoddwyd contractau yn ôl a/neu pan welwyd y cynnydd arwyddocaol yn y prisiau a gafwyd yn dilyn prosesau caffael dilynol.

Pan nad oes ffordd o fodloni'r codiadau arwyddocaol hyn gan ddefnyddio'r cyllidebau presennol sydd wedi'u neilltuo gan y Cyngor, ceir gofyniad statudol i ddarparu cludiant ar gyfer dysgwyr i'r rhai sy'n gymwys i'w gael.

Cyfreithiol

Mae diffyg darparwyr yn y sector yn golygu na fydd y Cyngor yn gallu cyflawni swyddogaethau statudol yn y tymor byr o leiaf, mewn perthynas â chludiant ar gyfer dysgwyr yn fwyaf arbennig.

Gallai lleihau neu waredu unrhyw lefel o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus mewn ffordd amrwd oherwydd y gost gael ei herio fel achos o dorri amodau *Deddf Trafnidiaeth 1985*, yn ogystal ag uchelgais strategol ac ymrwymiadau eraill, megis *Strategaeth Gorfforaethol Cyngor Sir Ceredigion*, a *Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) Act 2015*.

Fodd bynnag, gan bod y rhwydwaith wedi esblygu, gyda bysiau yn cael eu darparu ar sail fasnachol ac yn cael eu cynorthwyo gan LlC yn uniongyrchol neu'n anuniongyrchol, a fyddai'n parhau, nid yw'r sail dros unrhyw her gyfreithiol yn glir, gan y byddai'n bosibl mewn theori cael rhwydwaith bysiau cynhwysfawr waeth beth fyddai'r Awdurdod Lleol yn ei wneud wrth i wasanaethau gael eu gweithredu mewn ffordd fasnachol neu'n cael cymhorthdal gan eraill, fel sy'n digwydd gyda rhwydwaith TrawsCymru, a ariannir gan Lywodraeth Cymru, a hon yw'r nodwedd amlycaf ac sy'n cael ei defnyddio fwyaf ar y rhwydwaith bysiau yng Ngheredigion ar gyfer teithiau lleol a theithiau pellach ar fws.

Local authority bus cuts; are legal duties being fulfilled? (bettertransport.org.uk)

Enw da

Mae hwn yn risg i lywodraethu ar bob lefel gan bod uchelgais strategol yn ddyheadol wrth geisio lliniaru'r argyfwng hinsawdd, ond ceir gwahaniaeth cynyddol rhwng yr elfen strategol a'r hyn sy'n cael ei ddarparu.

Er enghraifft, os ystyrir bod bysiau yn ffordd o liniaru'r newid yn yr hinsawdd fel y nodir yn *Llwybr Newydd, Strategaeth Trafnidiaeth Cymru 2021*, mae'n annhebygol y cyflawnir hyn os bydd cyfleoedd i deithio ar fysiau yn cael eu lleihau, yn enwedig pan mai'r car yw'r dull teithio a ddewisir gan nifer.

Economaidd

Mae'r diwydiant trafnidiaeth yn cynnig nifer sylweddol o gyfleoedd cyflogaeth yn lleol, sy'n ymestyn o waith gyrru i waith cynnal a chadw technegol a gwaith gweinyddol a swyddogaethau rheoli eraill.

Ceir diffyg gyrwyr a thechnegwyr ar lefel genedlaethol, ac mae'r diwydiant yn ei chael hi'n anodd denu gweithwyr newydd i'r sector a/neu i hyfforddi'r rhain.

Gydag ansicrwydd am strwythur y diwydiant bysiau yn y dyfodol a'r mecanwaith cymorth ariannol a fydd yn cynnig sylfaen iddo, ceir cwestiynau am hyfywedd gweithredwyr yn y tymor byr, y tymor canolig a'r tymor hwy.

Mae nifer o'r cwmnïau lleol yn fentrau teuluol sydd wedi bodoli ers cryn amser, lle y gallai olyniaeth fod yn broblem hefyd.

Cymdeithasol

Mae rhwydweithiau bysiau, hyd yn oed mewn ardaloedd gwledig fel Ceredigion, yn cynnig rhyw lefel o gyfleoedd a dewisiadau teithio, a gallant fod yn bwysig i bobl, yn enwedig y rhai y mae eu dewisiadau eraill yn gyfyngedig, ac maent yn gallu cynorthwyo pobl nad ydynt yn gallu manteisio ar gar efallai, i fyw bywyd annibynnol, gan gynnwys yr ifanc, yr hen, yr anabl a'r rhai agored i niwed, a'u galluogi i deithio o ddydd i ddydd, o bryd i'w gilydd neu mewn ffordd ad-hoc i fanteisio ar wasanaethau iechyd, siopa, hamdden a bodloni anghenion cymdeithasol.

Mae'r dudalen yn wag yn fwriadol

Cofnodion Cyfarfod Arbennig o Bwyllgor Trosolwg a Chraffu Cymunedau Ffyniannus a gynhaliwyd yn Siambr y Cyngor, Neuadd Cyngor Ceredigion, Penmorfa, Aberaeron ac o bell ar Ddydd Mawrth, 21 Mawrth 2023

Presennol: Y Cynghorydd Gwyn Wigley Evans (Cadeirydd), Y Cynghorwyr Marc Davies (Is-gadeirydd), Gethin Davies, Meirion Davies, Rhodri Davies, Rhodri Evans, Chris James, Maldwyn Lewis, Ann Bowen Morgan, John Roberts a Carl Worrall.

Hefyd yn bresennol: Y Cynghorwyr Euros Davies, Amanda Edwards, Elizabeth Evans, Eryl Evans, Keith Evans, Wyn Evans, Geraint Wyn Hughes, Gareth Lloyd a Ceris Jones.

Aelodau Cabinet yn bresennol: Y Cynghorydd Keith Henson.

Swyddogion yn bresennol: Eifion Evans, Prif Weithredwr; Barry Rees, Cyfarwyddwr Corfforaethol; James Starbuck, Cyfarwyddwr Corfforaethol; Lowri Edwards, Swyddog Arweiniol Corfforaethol, Gwasanaethau Democrataidd; Rhodri Llwyd, Swyddog Arweiniol Corfforaethol, Priffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol; Gerwyn Jones, Rheolwr Corfforaethol, Gwasanaethau Amgylcheddol; Beverley Hodgett, Rheolwr Gwasanaeth- Gwasanaethau Amgylchedd Lleol; Simon Edwards Rheolwr Gwastraff; Lisa Evans, Swyddog Craffu a Safonau a Neris Morgans, Swyddog Gwasanaethau Democrataidd.

(1.30pm-3.52pm)

1 Ymddiheuriadau

Ymddiheurodd y Cynghorydd Bryan Davies, Arweinydd y Cyngor ac Aelod Cabinet ar gyfer Gwasanaethau Democrataidd, Polisi a Pherfformiad a Phobl a Threfniadaeth am nad oedd yn gallu bod yn bresennol yn y cyfarfod.

2 Datgelu buddiant personol (gan gynnwys datganiadau chwipio) Atgoffir aelodau am eu cyfrifoldeb personol yn datgan unrhyw fudd personol a budd sydd yn rhagfarnu yn gysylltiedig â materion a gynhwysir yn yr agenda hwn yn unol â darpariaethau Deddf Llywodraeth Leol 2000, Cyfansoddiad y Cyngor a Chod Ymddygiad Aelodau. Yn ogystal, mae'n rhaid i Aelodau ddatgan unrhyw chwip plaid gwaharddedig a roddwyd ar Aelod yng nghyswllt y cyfarfod yn ôl Mesur Llywodraeth Leol (Cymru) 2011.

Ni ddatgelodd yr un Aelod o'r Pwyllgor fuddiant personol na buddiant a oedd yn rhagfarnu (nac ychwaith unrhyw ddatganiadau chwipio).

3 Gwasanaeth Casglu Gwastraff

Esboniodd y Cadeirydd mai diben y cyfarfod oedd gwrando ar y rhesymau dros yr amharu a fu i'r Gwasanaeth Casglu Gwastraff ym mis Rhagfyr 2022, a cheisio canfod ffordd ymlaen i ddatrys y materion sy'n effeithio ar y gwasanaeth.

Diolchodd Eifion Evans, y Prif Weithredwr, i'r Cadeirydd a'r Pwyllgor am eu hamynedd gan ganiatáu i'r swyddogion ganolbwyntio ar y gyllideb cyn trefnu'r cyfarfod heddiw. Cydnabuwyd y bu tarfu ar y gwasanaeth yn ystod mis Rhagfyr 2022, a oedd wedi arwain at anfodlonrwydd ymhlith y cyhoedd.

Roedd y Gwasanaeth Casglu Gwastraff yn darparu gwasanaeth ardderchog a chanmolwyd y staff am eu parodrwydd i barhau i gasglu gwastraff drwy gydol y pandemig COVID-19. Cyfrannodd nifer o ffactorau at y tarfu a welwyd ym mis Rhagfyr 2022 a byddai'r cyd-destun yn cael ei amlinellu maes o law ynghyd ag opsiynau amrywiol i geisio datrys y materion, ond roedd yn bwysig iawn nodi nad oedd unrhyw fai ar y staff. Roedd swyddogion wedi cael eu herio'n rheolaidd gan aelodau etholedig, a oedd wedi cael eu herio gan aelodau'r cyhoedd ynghylch y mater ac roedd nifer o drafodaethau wedi'u cynnal rhwng y swyddogion ac arweinwyr y grwpiau gwleidyddol.

O ran y Gwasanaeth Casglu Gwastraff, cyflogir tua 28 aelod o staff ym mhob un o'r 2 depo gweithredol ac oherwydd natur eu contractau, roedd uchafswm o 4 aelod o staff yn cael bod ar wyliau ar unrhyw adeg, heb ystyried y staff a oedd yn absennol oherwydd salwch. Gan fod gwyliau banc a 'chwmni' (tri diwrnod o wyliau sefydlog rhwng y Nadolig a'r Flwyddyn Newydd) yn cael eu gweithio ar sail goramser gwirfoddol ar hyn o bryd, nid oedd swyddogion wedi gallu cael digon o staff i ddarparu'r gwasanaeth yn ystod y cyfnodau hyn. Yn hanesyddol roedd mwy o gydnerthedd yn y gwasanaeth ond yn ystod y degawd diwethaf collwyd £72 miliwn o arian craidd oddi wrth Lywodraeth Cymru a chollwyd 750 o swyddi ar draws gwasanaethau'r Cyngor. Pan nad oedd unrhyw faterion yn codi, roedd y gwasanaeth yn rhedeg yn effeithiol ac yn effeithlon gyda lefel uchel iawn o ddibynadwyedd, ond roedd gallu ymateb i argyfyngau'n heriol. Roedd yr Uwch Swyddogion yn pwysleisio o hyd na allai aelod o staff gyflawni rôl megis gyrru neu lwytho Cerbydau Casglu Sbwriel (RCV) oni bai bod gan yr unigolyn yr hyfforddiant, cymwysterau a'r profiad addas.

Esboniodd Barry Rees, Cyfarwyddwr Corfforaethol, y bu 3 achos o darfu ar y gwasanaeth ym mis Rhagfyr 2022:

1. Amharwyd ar y gwasanaeth oherwydd y tywydd eithafol, pan aeth y swyddogion ati i flaenoriaethu'r gwaith graeanu yn hytrach na chasglu gwastraff, er mwyn sicrhau iechyd a diogelwch y cyhoedd. Ar yr un pryd, darparwyd cymorth i Dŵr Cymru i ddosbarthu dŵr yn ystod toriad yn y cyflenwad, yn enwedig yn ne'r Sir.
2. Amharwyd ar y casgliadau yn ystod y Nadolig / y Flwyddyn Newydd oherwydd natur y contractau sydd ar waith a'r 3 diwrnod o wyliau blynyddol penodedig y mae hawl gan staff eu cymryd, a arweiniodd at brinder staff.
3. Gwelwyd y trydydd achos o darfu eto oherwydd effaith y tywydd eithafol.

Er ei bod yn bosibl cynllunio ar gyfer tywydd gwael, nid oedd yn bosib rhagweld pryd y byddai'n digwydd, yn wahanol i wyliau'r banc. Roedd yn allweddol bwysig cofio nad oedd neb mewn perygl pan roedd tarfu ar y gwasanaeth casglu gwastraff, ond cydnabuwyd y trafferthion a'r anghyfleustra a achoswyd i breswylwyr Ceredigion.

Amlinellodd Rhodri Llwyd, Swyddog Arweiniol Corfforaethol: Priffyrdd a Gwasanaethau Amgylcheddol, y canlynol:

- Prif Faterion i'w Hystyried
  - Lefelau Staffio
  - Trefniadau Cytundebol
  - Cyllideb Casglu Gwastraff
  - Allanoli Posibl
  - Cynnal a Chadw Fflyd
  - Cyfathrebu
  - Safleoedd Gwastraff Cartref
  - Ymholiadau Clic
- Gwaith sy'n Mynd Rhagddo
- Opsiynau Posibl am y Dyfodol
  - Archwilio cyfleoedd ar gyfer datrysiad digidol
  - Adolygiad o gontractau staff gweithredol (9-12 mis)
  - Adolygiad o opsiynau cyflenwi amgen
  - Lleihau pwysau adnoddau a chyllidebol ar y gwasanaeth
  - Cynyddu'r ddarpariaeth yn y gyllideb ar gyfer casglu gwastraff

Esboniodd Rhodri Llwyd fod rhai mesurau eisoes ar waith a byddai rhai yn cymryd mwy o amser i'w cyflawni, ond gallai newidiadau graddol wella darpariaeth y gwasanaeth. Byddai dal absenoldeb salwch ymhlith y staff ac argyfyngau megis tywydd eithafol, ond y gobaith yw y byddai'r mesurau sy'n cael eu cynnig ar y cyfan yn creu gwasanaeth mwy cyson a chydnerth.

Cafodd yr aelodau gyfle i ofyn cwestiynau a gafodd eu hateb gan y swyddogion. Dyma'r prif bwyntiau a godwyd:

- Roedd gan yr holl staff gontractau parhaol a gallent wirfoddoli i weithio ar benwythnosau a gwyliau'r banc. Byddai angen ystyried newidiadau i gontractau yn gorfforaethol, byddai'n cymryd hyd at 12 mis a byddai angen dilyn proses ymgynghori ffurfiol. Byddai newid y contractau, megis i batrwm shifftiau treigl, yn rhoi mwy o hyblygrwydd i'r rheolwyr er mwyn sicrhau bod digon o staff ar gael yn ystod y cyfnodau anodd.
- Roedd casglu gwastraff masnachol yn fater eang ac roedd busnesau wedi derbyn llythyr yn esbonio fod dyletswydd gyfreithiol arnynt i ddelio â'u gwastraff yn y modd cywir. Ar hyn o bryd, roedd gan Gerbydau Casglu Sbwriel (RCVs) gamerâu i dracio eu llwybrau a'r gwastraff a gesglir ond roedd angen ymchwilio a buddsoddi mwy mewn technoleg i allu monitro gwastraff masnachol yn fwy gofalus, a fyddai'n fuddiol i wasanaethau eraill y Cyngor hefyd.
- Mewn ymateb i'r awgrymiadau i ganslo casgliadau dros gyfnod y Nadolig, byddai'n well gan y gwasanaeth osgoi gwneud hyn gan y byddai'n arwain at broblemau yn ystod yr wythnosau dilynol. Ers COVID-19, roedd cyfanswm y gwastraff a gesglir wedi cynyddu 10%-15% ac roedd natur y gwastraff yn amrywio bob wythnos ac o ran llwybr.
- O ran cyfathrebu â'r cyhoedd, roedd hyn yn cael ei adolygu'n rheolaidd a chydnabuwyd y gellid ymchwilio er mwyn darparu gwybodaeth gliriach ynghylch casgliadau ac amhariadau. Roedd manylion ar gael drwy Clic (y

Ganolfan Gwasanaethau Cwsmeriaid) a'r awdurdod oedd y cyntaf yng Nghymru i rannu diweddariadau manwl ar-lein. Gyda datblygu 'Fy Nghyfrif', byddai preswylwyr yn gallu derbyn diweddariadau mewn ffyrdd amrywiol.

- Anogwyd y staff i barhau i gwblhau'r cyrsiau ar gyfer trwydded cerbydau nwyddau trwm. Roedd rhai o'r staff sydd wedi'u cyflogi fel llwythwyr ac wedi cael yr hyfforddiant / cymwysterau priodol yn gallu gyrru'r cerbydau nwyddau trwm gan gynnwys Cerbydau Casglu Sbwriel (RCVs) pan fo angen. Oherwydd ystyriaethau cydymffurfio cyfreithiol a'r dechnoleg sydd ynghlwm wrth y cerbydau, byddai'n beryglus iawn cynnwys unigolion nad ydynt yn gyfarwydd â'r gwaith.
- Barnwyd bod Glasbrint Llywodraeth Cymru ar gyfer casglu gwastraff yn aneffeithiol ar gyfer ardaloedd gwledig a chododd y weinyddiaeth flaenorol bryderon fod angen hyblygrwydd i ddarparu gwasanaeth cost-effeithiol i'r sir.
- Roedd y gwasanaeth wedi treialu Cerbyd Casglu Sbwriel (RCV) trydan ac roedd wedi gweithio'n dda, ond roedd pryderon ynghylch defnyddio ynni gwyrdd ar gyfer pob cerbyd o gofio nad oes digon o gapasiti yn y grid yn y sir. Barnwyd bod cyfuniad o systemau hydrogen a thrydan yn fwy addas ac roedd angen i ddylunwyr polisi Llywodraeth Cymru ystyried hyn.
- Canmolwyd staff y gwasanaeth am eu proffesiynoldeb wrth sicrhau bod y fflyd yn addas i'r diben ac yn cydymffurfio â'r ddeddfwriaeth, a hynny er diogelwch y gweithlu a'r cyhoedd.
- Pan roedd digon o staff ar gael, roedd y gwasanaeth yn rhedeg yn iawn, ond roedd yn heriol yn ystod argyfyngau ac felly dyna pam y gwelwyd yr amharu ar y gwasanaeth. I gael mwy o gydnerthedd drwy gynyddu capasiti, byddai angen cyllid pellach.
- Roedd darparu gorsafoedd trosglwyddo gwastraff ym Mhenrhos yn cael ei ystyried yn gorfforaethol. Yn ogystal, roedd angen cynnal trafodaethau â Safleoedd Gwastraff Cartref a safleoedd ailgylchu preifat i ofyn a fyddent yn fodlon ystyried gosod sgipiau ar y safleoedd i gasglu bagiau ailgylchu.
- Byddai symud casgliadau i'r dydd Sadwrn cyn dydd Llun Gŵyl y Banc yn cael ei ffafrio, a byddai'n parhau i gael ei dreialu.
- Roedd gwastraff yn cael ei ddadlwytho yn Llanbedr Pont Steffan a Beulah yn dilyn caffael contractau newydd yr Orsaf Drosglwyddo.
- I gyflwyno cyfyngiad ar nifer y bagiau du fesul aelwyd, byddai angen gwneud penderfyniad gwleidyddol yn dilyn ymgynghoriad. Gobeithiwyd y byddai hyn yn annog pobl i ailgylchu fwy.

Diolchodd Eifion Evans i Aelodau'r Pwyllgor eto am eu hamynedd wrth ddelio â'r mater hwn. Cynigiwyd nifer o syniadau cyffrous ac arloesol a'r nod oedd darparu gwasanaeth cyson a fyddai'n cael ei fesur yn ystod gwyliau'r banc a chyfnod y Nadolig yn arbennig. Canmolwyd y swyddogion a'r aelodau etholedig am eu haeddfedrwydd yn ystod y trafodaethau. Roedd pawb yn awyddus i ddatrys yr heriau a gydnabuwyd yn y system.

Nododd y Cynghorydd Keith Henson, Aelod Cabinet, fod gwaith da'r gwasanaeth yn cael ei gydnabod yn genedlaethol, gan fod y gwasanaeth yn

cael ei ystyried ymhlith y 5 uchaf o ran ailgylchu yng Nghymru. Roedd y fflyd bresennol yn gweithio'n dda, ond roedd angen buddsoddi er mwyn sicrhau bod y gwasanaeth yn rhedeg yn effeithlon. Diolchodd i'r swyddogion a oedd yn bresennol a'r staff rheng-flaen am eu gwaith, a nododd ei fod yn gobeithio y byddai cyflwyno'r terfynau cyflymder 20mya yn creu amgylchedd gwaith mwy diogel.

Nododd y Cadeirydd fod y cyfarfod heddiw wedi bod yn fuddiol ac esboniodd y byddai'r Pwyllgor yn hapus i drafod ymhellach pe bai angen. Awgrymodd fod y staff yn aml yn ymwybodol o'r problemau ynghyd â'r datrysiadau, felly roedd yn bwysig rhoi cyfle i'r staff rannu eu safbwyntiau.

Diolchodd Rhodri Llwyd i bawb a oedd yn bresennol, a diolchodd i Aelodau'r Pwyllgor am eu parodrwydd i graffu ar y gwaith wrth symud ymlaen. O safbwynt y staff, roedd swyddogion yn cynnal trafodaethau rheolaidd gyda'r staff i drafod a rhannu gwybodaeth ac roedd taflen wybodaeth 'Clatsho Bant' yn cael ei rhannu â staff i roi diweddariad iddynt ynghylch unrhyw ddatblygiadau corfforaethol neu ddatblygiadau iechyd a diogelwch.

Yn dilyn cwestiynau gan Aelodau'r Pwyllgor, cytunwyd i nodi'r ymateb i'w adroddiad ac i wneud argymhellion priodol i'r Cabinet os ystyrir bod angen.

4 Cadarnhau Cofnodion y Cyfarfod blaenorol ac ystyried unrhyw faterion sy'n codi o'r Cofnodion

Cytunwyd i gadarnhau cofnodion y cyfarfod a gynhaliwyd ar 10 Chwefror 2023.

Materion sy'n codi: Dim.

Cadarnhawyd yng Nghyfarfod y Pwyllgor Trosolwg a Chraffu Cymunedau Ffyniannus a gynhaliwyd ar 5 Ebrill 2023

Cadeirydd:________________

Dyddiad:_________________

Mae'r dudalen yn wag yn fwriadol

Cyngor Sir CEREDIGION County Council

ADRODDIAD I'R:	**Pwyllgor Trosolwg a Chraffu Cymunedau Sy'n Dysgu**
DYDDIAD:	**5 Ebrill 2023**
LLEOLIAD:	**Hybrid**
TEITL:	**Blaenraglen Waith Ddrafft 2023/24**
PWRPAS YR ADRODDIAD:	**Adolygu rhaglen waith bresennol y Pwyllgor**
Y RHESWM PAM FOD CRAFFU WEDI GOFYN AM Y WYBODAETH HON:	**Mae blaenraglen waith y Pwyllgor yn cael ei harolygu a'i diweddaru ymhob cyfarfod**

CEFNDIR:

Mae'r Pwyllgorau Trosolwg a Chraffu'n goruchwylio gwaith y Cyngor er mwyn sicrhau y darperir gwasanaethau yn y ffordd orau posib a hynny er budd y gymuned leol.

Swyddogaeth Trosolwg a Chraffu yw ystyried y gwasanaethau a'r materion sy'n effeithio ar bobl yng Ngheredigion. Mae'r broses yn rhoi cyfle i Gynghorwyr archwilio amryw swyddogaethau'r Cyngor, holi cwestiynau am sut y gwnaethpwyd penderfyniadau, ystyried os ellir gwneud gwelliannau i wasanaethau a gwneud argymhellion yn unol â hynny.

Mae craffu'n hanfodol wrth hyrwyddo atebolrwydd, effeithlonrwydd ac effeithiolrwydd wrth i'r Cyngor fynd ati i wneud penderfyniadau a'r ffordd mae'n darparu gwasanaethau.

Prif swyddogaethau'r Pwyllgorau Trosolwg a Chraffu yw'r canlynol:

- Galw'r Cabinet a'r Swyddogion i gyfrif ynghylch eu penderfyniadau
- Bod yn 'gyfaill beirniadol', drwy holi cwestiynau am sut y gwnaethpwyd penderfyniadau, fel bod y bobl sy'n penderfynu'n destun 'rhwystrau a gwrthbwysau', gan wneud y drefn o benderfynu yn fwy dilys
- Cynnal adolygiadau o wasanaethau a pholisïau'r Cyngor
- Cynnal adolygiadau ar gyfer datblygu gwasanaethau a pholisïau'r Cyngor
- Ystyried unrhyw fater arall sy'n effeithio ar y sir
- Sicrhau bod Ceredigion yn perfformio hyd eithaf ei allu ac yn darparu gwasanaethau o'r radd flaenaf i'w ddinasyddion
- Asesu effaith polisïau'r Cyngor ar gymunedau lleol, ac argymell ffyrdd o wella
- Gweithio gyda'r cyhoedd i ddatblygu polisïau a gwasanaethau sy'n canolbwyntio ar y dinasyddion.

Gall trefn effeithiol o Drosolwg a Chraffu arwain at y canlynol:

- Penderfyniadau gwell
- Gwelliant o ran Darparu Gwasanaethau a Pherfformiad
- Trefn gadarn ar gyfer Datblygu Polisïau, yn seiliedig ar ymgynghori â'r cyhoedd a chyfraniad arbenigwyr annibynnol
- Gwelliant o ran Democratiaeth, Cynhwysiant, Arweinyddiaeth Gymunedol ac Ymgysylltu
- Ychwanegu haen eglur o dryloywder ac atebolrwydd i brosesau gwleidyddol y Cyngor
- Rhoi cyfle i bob Aelod feithrin sgiliau a gwybodaeth arbenigol a allai fod o fudd yn y dyfodol wrth lunio polisïau a monitro perfformiad
- Creu diwylliant o hunan-herio ar sail tystiolaeth.

Y SEFYLLFA BRESENNOL:

Cwestiynau i'w hystyried wrth ddewis pynciau

- A oes amcan clir dros archwilio'r pwnc hwn?
- Ydych chi'n debygol o lwyddo i gael y canlyniad a ddymunir?
- Beth yw'r manteision tebygol i'r Cyngor a dinasyddion Ceredigion?
- Ydy'r mater yn un sylweddol?
- Oes yna gysylltiadau â'r Strategaeth Gorfforaethol?
- A yw'n fater allweddol i'r cyhoedd?
- Ydy'r materion wedi cael eu codi gan archwiliad allanol?
- A yw'n wasanaeth sy'n perfformio'n wael?

Dewis pynciau
Dylai Pwyllgorau Trosolwg a Chraffu ystyried gwybodaeth o'r Strategaeth Gorfforaethol, Cynllun Gwella, Cynllun Strategol, Cynlluniau Gwasanaeth, y Gofrestr Risg Gorfforaethol, arbedion yn y gyllideb – cynigion ac effaith, cyfarfodydd chwarterol y panel Rheoli Perfformiad Corfforaethol a mewnbwn adrannol wrth ddewis pynciau a chynllunio eu Blaenraglenni Gwaith, ynghyd ag unrhyw waith sy'n parhau.

ARGYMHELLIAD (ARGYMHELLION):

Adolygu a diweddaru'r Blaenraglen Waith bresennol.

Enw Cyswllt:	Lisa Evans
Dynodiad:	Swyddog Craffu a Safonau
Dyddiad yr Adroddiad:	30/03/2023
Acronymau:	BW- Blaenraglen Waith FWP- Forward Work Programme

Blaenraglen Waith y Pwyllgorau Trosolwg a Chraffu 2022/23

Pwyllgor	Eitem (disgrifiad/teitl)	Siaradwyr Gwadd	Pwrpas e.e. monitro, polisi, argymhellion
Cymunedau Ffyniannus			
22 Mehefin 2023	Newid Hinsawdd ac Erydu Arfordirol / Llifogydd (o'r gofrestr risgiau) Adolygu Polisi Rheoli Harbyrau Diweddariad ar lwyth achosion Rheoli Datblygu a Gorfodi	Gwahoddiad i Adnoddau Naturiol Cymru	
31 Gorffennaf 2023	Adroddiad ar yr opsiwn o ganiatáu 2 awr o barcio am ddim cyn 11am (o’r cyfarfod cyllideb) Gwasanaeth Gaeaf		
23 Hydref 2023			
18 Rhagfyr 2023			

23 Chwefror 2024	Cyllideb		
18 Mawrth 2024			
Cyfarfodydd y dyfodol	Awgrymiadau: Effaith cynlluniau a ariennir gan grant – beth yw'r effaith, pa mor dda mae arian yn cael ei dynnu i lawr Defnydd o le – sut allwn ni ei wneud yn fwy bywiog, cynyddu incwm CDLI Adolygu strategaeth toiledau cyhoeddus		