

**CYFARFOD AR Y CYD PWYLLGOR CRAFFU'R CABINET A  
PHWYLLGOR CRAFFU STRYDLUN A PHEIRIANNEG**

**(O Bell Trwy Teams)**

**Aelodau sy'n Bresennol:**

**Dydd Gwener, 22 Ionawr 2021**

**Cadeirydd:** Cynghorydd R.W.Wood

**Is-gadeirydd:** Cynghorydd

**Cynghorwyr:** R.Davies, S.E.Freeguard, C.Galsworthy,  
W.F.Griffiths, J.Hale, S.K.Hunt, J.Hurley,  
D.Keogh, A.Llewelyn, A.McGrath, S.Miller,  
R.Mizen, J.D.Morgan, S.Paddison, S.M.Penry,  
L.M.Purcell, S.H.Reynolds, C.J.Jones a/ac  
A.N.Woolcock

**Swyddogion sy'n  
Bresennol:** A.Jarrett, H.Jenkins, K.Jones, C.Griffiths,  
C.Davies, A.Thomas, P. Jackson, J.Woodman-  
Ralph a/ac D.Griffiths

**Gwahoddedigion y  
Cabinet:** Cynghorwyr C.Clement-Williams, D.Jones,  
L.Jones, R.G.Jones, E.V.Latham, A.R.Lockyer,  
P.A.Rees, P.D.Richards a/ac A.Wingrave

---

1. **PENODI CADEIRYDD A DIRPRWY GADEIRYDD**

Cytunwyd y dylid penodi'r Cynghorydd R.Wood yn Gadeirydd a phenodi'r Cynghorydd S.Paddison yn Is-gadeirydd ar gyfer y cyfarfod.

2. **CYHOEDDIADAU CADEIRYDD**

Diolchodd y Cadeirydd i bawb a oedd wedi helpu a rhoi eu cefnogaeth yn ystod y llifogydd diweddar yn ward Sgiwen y Fwrdeistref Sirol.

### 3. **CYNLLUN ARGYFWNG BYSUS 2**

Cyflwynwyd adroddiad i'r Pwyllgor mewn perthynas â'r Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau (BES) 2; roedd yr adroddiad yn nodi cyddestun ehangach y cynllun a gyflwynwyd o ganlyniad i'r pandemig.

Esboniwyd bod Llywodraeth Cymru wedi cynnig newidiadau i'r ffordd y byddai gwasanaethau bysiau'n cael eu darparu yng Nghymru cyn y pandemig; roedd Bil Gwasanaethau Bysiau i fod i gael ei gyflwyno yn ystod tymor presennol y Senedd, ond roedd y pwysau sy'n gysylltiedig â COVID-19 wedi golygu bod llawer o waith cyfreithiol, ynghyd â phontio Brexit, wedi arwain at oedi'r bil hwnnw. Tynnodd swyddogion sylw at y ffaith bod cymaint o arian cyhoeddus mewn gwasanaethau bysiau, gan fod Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol am i'r sector cyhoeddus gael mwy o ddylanwad dros feysydd fel y rhwydweithiau a'r gwasanaethau bysiau y maent yn eu darparu, tocynnau ac integreiddio cyffredinol ac ar draws y gwasanaethau rheilffyrdd.

Hysbyswyd yr Aelodau bod Llywodraeth Cymru yn gweithio'n agos gyda Thrafnidiaeth Cymru, sydd bellach yn cynnwys bysiau; roeddent wedi darparu llawer o gefnogaeth, yn gyntaf gyda Chynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau 1 ac yna'r Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau 1.5. Nodwyd bod gan bob cynllun yn ei dro set o feini prawf i'w dilyn, i'w wneud yn fwy atebol am yr arian cyhoeddus yr oedd yn ei dderbyn i gefnogi ei sefydliadau gan ei fod yn darparu'r gwasanaethau. Soniodd swyddogion fod y cynllun newydd yn fwy arwyddocaol na'r cytundeb blaenorol gan ei fod yn cynnwys llawer mwy o amodau i'r gweithredwyr bysiau.

Nododd yr Asesiad Effaith Integredig (AEI), a gynhwyswyd yn yr adroddiad a ddosbarthwyd, nad oedd unrhyw effeithiau ar gymunedau'r cymoedd yn gysylltiedig â chytundeb BES 2; Gofynnodd yr Aelodau a allai'r swyddogion egluro pam nad oedd y cymoedd yn cael eu heffeithio. Esboniodd swyddogion fod yr adroddiad penodol hwn yn ymwneud â'r weinyddiaeth gefndir yn hytrach na'r gwasanaethau ar lawr gwlad, ac felly nid oedd yn rhywbeth a fyddai'n cael unrhyw effaith ar y cymoedd. Cadarnhaodd swyddogion, pan gawsant ragor o fanylion am yr adolygiad rhwydwaith o wasanaethau, y byddent yn adrodd yn ôl i'r Aelodau.

Gofynnwyd i swyddogion egluro manteision llofnodi cytundeb BES 2 i'r cyngor. Nodwyd y byddai gan y cyngor fwy o ddylanwad dros weithredwyr y gwasanaethau bysiau ac y gallai wneud

penderfyniadau mewn perthynas â sut y byddent yn gweithredu yn y dyfodol; bydd yn caniatáu rhwydwaith mwy hollgynhwysol a fydd yn gweithio i'r cyngor, Trafnidiaeth Cymru a'r cyhoedd. Dywedodd swyddogion y tynnwyd gwasanaethau bysiau yn ôl yn rheolaidd o wahanol ardaloedd yn y Fwrdeistref Sirol; bydd y cynllun yn rhoi rhywfaint o reolaeth i'r cyngor dros y gwasanaeth, gan gynnwys gallu herio penderfyniadau a wneir gan weithredwyr bysiau. Ychwanegwyd bod y cyngor yn rhoi cymhorthdal i wasanaethau bysiau lleol ar gyfer cymunedau'r cymoedd a chymunedau gwledig nad oeddent yn hyfyw yn fasnachol ar hyn o bryd, a chyda'r cytundeb ar waith, y byddai partneriaethau'n cael eu datblygu er mwyn goresgyn hyn; Roedd swyddogion eisoes yn gweithio gyda'r ymgynghorwyr a gyflogwyd gan Lywodraeth Cymru ar y rhwydwaith bysiau strategol, a chynhelir cyfarfod ym mis Chwefror 2021 i nodi sut olwg fyddai ar y rhwydwaith delfrydol.

Soniodd yr Aelodau fod dechrau'r pandemig wedi effeithio'n negyddol ar fusnesau a gwasanaethau bysiau, a gofynnwyd a ellid defnyddio bysiau i helpu i hyrwyddo gwahanol gyrchfannau yn y Fwrdeistref Sirol, e.e. Marchnad Castell-nedd a Chanolfan Siopa Aberafan, pan fyddant yn gallu agor eto a hefyd hyrwyddo'r cysyniad bod pobl yn defnyddio'r bysiau i gyrraedd y cyrchfannau hyn. Esboniwyd bod pob bws yn fasnachol ar hyn o bryd ac yn hyrwyddo'i wasanaethau ei hunan, ac oherwydd hynny roedd swyddogion yn ansicr a fyddai'r bysiau'n hyrwyddo'r rhain yn rhad ac am ddim; fodd bynnag, roedd lle ar gefn y bws y gallai busnesau ei brynu i hysbysebu beth bynnag a ddewisent, felly gellid ymchwilio i hyn. Ychwanegwyd bod Llywodraeth Cymru wrthi'n ystyried cynnal gweithgorau ar sut i annog pobl i ddal bysiau eto; awgrymodd swyddogion y gallent hefyd gyflwyno'r syniad hwn drwy'r gweithgorau.

Rhoddodd swyddogion yr wybodaeth ddiweddaraf o'r cyfarfod rhwng Lee Waters (Dirprwy Weinidog) a Grŵp Aelodau Bysiau Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC) a gynhaliwyd ar 18 Ionawr 2021:

- Yn ystod y cyfarfod, nodwyd bod y Dirprwy Weinidog yn awyddus i fynd i'r afael â'r ffaith bod Llywodraeth Cymru am weithio mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol; roedd yn gyfarfod cyntaf adeiladol, lle'r oedd Llywodraeth Cymru yn gallu cyflwyno ei barn ynghylch ffyrdd posib ymlaen. Ychwanegwyd bod y cyfarfodydd hyn yn mynd i barhau bob chwe wythnos.
- Mynegodd aelodau'r cyfarfod eu barn am yr angen am ddylanwad yr awdurdod lleol, ac ar yr un pryd roeddent yn cydnabod rolau allweddol y rhanbarth;

- Tynnwyd sylw at y ffaith y gallai deddfwriaeth yn y maes hwn yn y dyfodol fod yn bosibilrwydd o hyd, yn enwedig os na fydd y trefniadau partneriaeth arfaethedig gyda gweithredwyr o amgylch y BES 2 yn llwyddo; byddai'r cytundeb yn para tan ddiwedd mis Gorffennaf 2022, a phe na fyddai canlyniadau'n dod i'r amlwg erbyn hynny, gallai'r Llywodraeth ddeddfu newidiadau yn y maes;
- Nodwyd bod amcan hen Ddeddf 1985 yn gwrthdaro â nodau allweddol integreiddio'r rhwydwaith bysiau â'r rheilffyrdd, ac elfennau allweddol eraill, megis tocynnau a gwybodaeth;
- Hysbyswyd y rheini a oedd yn y cyfarfod bod y Llywodraeth wedi bod yn talu nifer o weithredwyr i gystadlu â'i gilydd ar lwybrau masnachol drwy Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau Llywodraeth Cymru (BSSG) a'r tocynnau teithio rhatach, yn enwedig yn yr amgylchedd trefol a chanol trefi; cydnabuwyd bod y drefn ariannu'n gymhleth, bod nawdd yn dirywio a bod COVID-19 wedi amlygu rhai diffygion yn y system;
- Cyfeiriwyd at eithrio cymdeithasol, yn enwedig y ffaith nad oedd gan 78% o'r bobl a oedd yn defnyddio gwasanaethau bysiau fynediad i gar;
- Cydnabu'r Gweinidog mai awdurdodau lleol oedd y man cychwyn ar gyfer cludiant cyhoeddus a bod ganddynt rôl allweddol wrth lywio lleoedd, gwrando ar y cymunedau a sicrhau bod y cyrff yn atebol, gan gynnwys Llywodraeth Cymru, boed yn rhanbarthol neu'n genedlaethol;
- Esboniwyd mai'r amcan llywodraethu oedd darparu mynediad i bawb, a soniodd y Grŵp am yr ymateb i'r newid yn yr hinsawdd a'r nod o greu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus cynaliadwy;
- Nodwyd bod gan y pedwar rhanbarth ledled Cymru rôl allweddol o ran adeiladu ar ei arfer da blaenorol a sicrhau bod Trafndiaeth Cymru yn atebol am ddatblygu'r rhwydwaith gwasanaethau bysiau a gynigiwyd;
- Cydnabuwyd rôl Mentrau Bach a Chanolig yn y rhwydwaith bysiau a buddsoddiadau yn yr ardaloedd gwledig. Teimlai'r Gweinidog fod angen daduno'r ddau, ond cynigiodd gyhoeddi dogfen arall i Aelodau ei hadolygu ynghylch y dimensiwn gwledig a'r rhwydweithiau bysiau;
- O ran rôl Trafndiaeth Cymru, cyfeiriodd y Gweinidog at y systemau tocynnau, cynllunio teithiau a gwybodaeth am y farchnad, yr oedd angen datblygu pob un ohonynt wrth symud ymlaen fel rhan o'r cytundeb BES 2 hwn;

- Nodwyd bod y Grŵp wedi trafod y cyllid a'i fod yn hanfodol i sicrhau y bydd yn gynaliadwy wrth symud ymlaen;
- Cynigiodd Julie James (y Gweinidog Tai a Llywodraeth Leol) rywfaint o fewnbwn ynglŷn â'r berthynas rhwng cydbwyllgorau corfforaethol y dyfodol a sut caiff y cynlluniau hynny eu datblygu yn y sectorau Cynllunio a Thai a Thrafnidiaeth;
- Yn y cyfarfod, awgrymodd y Gweinidog y byddai angen i awdurdodau lleol a'r rhanbarthau benderfynu ble oedd orau i gyflawni, ac nad oedd unrhyw ffiniau penodol yn hyn o beth. Ychwanegwyd y cynhelir trafodaethau fel rhanbarth o ran pa swyddogaethau cymharol y gellid eu datganoli i'r rhanbarth a'u cysylltu â'r cydbwyllgorau corfforaethol;
- Tynnodd rhai aelodau yn y grŵp sylw at y ffaith nad oeddent yn cytuno â'r model canolog ac y byddai'n cael ei reoli o Gaerdydd a chan Drafnidiaeth Cymru, ac y byddai'r rhanbarth ac awdurdodau lleol yn rhan allweddol o'r model newydd. Roedd aelodau'r grŵp yn ffafrio ateb hybrid yn hynny o beth;
- I gloi, nododd y Gweinidog yr adborth gan y pedwar rhanbarth a'r 22 awdurdod lleol oedd yr awdurdodau lleol yn eithaf bodlon ar hyn o bryd wrth gefnogi'r cyfeiriad hwn.

Holodd yr Aelodau a fyddai'r cynigion yn cael unrhyw effaith ar drefniadau tocynnau teithio consesiynol. Cadarnhaodd swyddogion na fydd unrhyw newidiadau a fydd yn effeithio ar y cyhoedd sy'n teithio, ond bydd rhai newidiadau o amgylch y trefniadau gweinyddu; Caiff swyddogion eu cynnwys mewn trafodaethau, fel rhan o gytundeb partneriaeth gwirfoddol, mewn perthynas â sut olwg fydd ar y gwasanaeth gweinyddol hwnnw a pha adnoddau bydd ganddo.

Gofynnwyd i swyddogion a fyddai'r cynigion yn symud ymlaen tuag at docyn cyfnewidiol rhwng cwmnïau bysiau. Nodwyd bod Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru yn awyddus iawn i gyflawni hyn; roedd yn rhywbeth y gellid ei gyflawni gydag ymyrraeth gan y Llywodraeth yn unig, ac nid oedd yn rhywbeth y gallai awdurdodau lleol unigol ei gyflawni gyda'r sector. Roedd swyddogion yn gobeithio y byddai newid yn y maes hwn gyda chymorth y Llywodraeth.

Mynegodd yr aelodau eu pryderon ynghylch oedi wrth dendro a gofynnwyd i'r swyddogion a oeddent yn gwybod ar ba sail y byddai gwasanaethau'n cael eu hail-dendro ar ddiwedd BES 2. Soniodd swyddogion eu bod wedi derbyn rhybudd gan Lywodraeth Cymru y gallai unrhyw un a oedd yn rhoi tendrau ar hyn o bryd wynebu cynnydd sylweddol yn y prisiau oherwydd y byddai'r gweithredwyr yn

ceisio adfer ar ôl colli arian hefyd; felly roedd yn bryder gan y gallai cymorthdaliadau a oedd yn cael eu talu ar hyn o bryd dreblu. Hysbyswyd yr aelodau bod swyddogion yn edrych ar y rhwydwaith trafnidiaeth rhanbarthol gyda'r ymgynghorwyr yr oedd Trafnidiaeth Cymru wedi'u cyflogi i wneud y gwaith hwn; gellid tynnu sylw at y ffactorau hyn yn y trafodaethau hyn, ac efallai na fydd angen rhoi cymhorthdal o reidrwydd i rai o'r llwybrau yr oedd y cyngor yn talu cymorthdaliadau ar eu cyfer ar hyn o bryd. Ychwanegwyd y byddai canllawiau ar hyn yn cael eu cyhoeddi yn y dyfodol.

Gofynnwyd a ellid cynnal trafodaethau trawsffiniol cynnar gydag awdurdodau lleol eraill o fewn fframwaith cynllun BES 2, lle mae gwasanaethau'n croesi ffiniau sirol. Mewn perthynas â gweithio rhanbarthol, cadarnhaodd swyddogion fod Cyngor Castell-nedd Port Talbot wedi gweithio'n agos gydag Abertawe, Caerfyrddin a Sir Benfro; cynhelir cyfarfodydd Swyddogion Trafnidiaeth misol gyda'r cysylltiadau hyn. Soniwyd ei bod yn anodd ymgysylltu â Phowys ar adegau, ac roedd yn peri pryder i swyddogion pan roedd Powys wedi llwyddo neu fethu i roi cynllun ar waith, a oedd wedi effeithio'n andwyol ar wasanaethau i rai ardaloedd. Fodd bynnag, tynnwyd sylw at y ffaith y gellid gwella'r materion hyn wrth symud ymlaen, yn enwedig trwy sefydlu'r cydbwyllgorau; roedd trafodaethau eisoes yn cael eu cynnal yn fewnol ynghylch y materion y mae angen mynd i'r afael â hwy.

Sylwodd yr aelodau nad oedd gan y Grŵp Aelodau Bysiau unrhyw gynrychiolaeth gan ddefnyddwyr bysiau, felly gofynnwyd pa gyfleoedd oedd gan gynghorwyr lleol i gyfrannu at drafodaethau'r grŵp hwn er mwyn sicrhau eu bod yn derbyn yr holl wybodaeth a bod yr holl anghenion yn cael eu diwallu. Tynnwyd sylw at y ffaith y gallai aelodau sôn am eu pryderon drwy gysylltu â'r Pennaeth Peirianeg a Thrafnidiaeth a/neu'r Rheolwr Trafnidiaeth Integredig; y swyddogion a grybwyllwyd a'r Aelod Cabinet (Dirprwy Arweinydd) oedd cynrychiolwyr y cyngor ar y Fforwm Trafnidiaeth a byddant yn mynegi unrhyw bryderon yn y cyfarfodydd hyn er mwyn eu bwydo i mewn i'r broses. Ychwanegwyd y byddai unrhyw bryderon neu ymholiadau a godwyd yn y cyfarfodydd hyn yn cael eu nodi gan gadeiryddion rhanbarthol y Fforwm Trafnidiaeth a fyddai'n eu codi ar lefel CLILC; y budd ychwanegol i Gyngor Castell-nedd Port Talbot oedd mai'r Dirprwy Arweinydd oedd llefarydd y Dirprwy Gadeirydd yng nghyfarfodydd CLILC ar drafnidiaeth hefyd, felly roedd gan y cyngor gynrychiolaeth dda.

Cafwyd trafodaeth ynglŷn â chwmnïau bysiau llai lle nodwyd bod Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru yn arwain yr adolygiad o'r rhwydwaith bysiau a'r BES, a'u bod wedi ymgynghori'n llawn â'r prif weithredwyr; fodd bynnag, cafwyd rhywfaint o feirniadaeth nad oeddent wedi siarad â'r gweithredwyr llai. Hysbyswyd yr aelodau y cynhelir trafodaethau pellach gyda'r cwmnïau hynny.

Nodwyd yn yr adroddiad a ddosbarthwyd y byddai safonau'n cael eu pennu fel rhan o gytundeb BES 2 i ddarparu ffordd wrthrychol o amddiffyn hawl yr awdurdod lleol i osod contract â chymorth, lle nad yw'r gwasanaeth a gynigir gan y gweithredwr yn bodloni'r safon benodedig; Gofynnodd yr aelodau am ragor o wybodaeth am hyn. Mewn perthynas â'r ymyriadau cyfreithiol lle gellid herio, tynnwyd sylw at y ffaith bod y BES yn cynnig y byddai trefniadau partneriaeth o safon ar waith ac y gallai fod trefniadau rhyddfrenio posib gyda'r rhanbarth; at hynny, efallai y byddai angen ymyrryd pe bai'r gweithredwyr yn gwrthod gwasanaethau am resymau penodol, er enghraifft peidio â darparu gwasanaeth oherwydd y nawdd. Yn yr achosion hyn, nodwyd y gallai swyddogion gamu i mewn a chyfarwyddo'r gweithredwyr i gynnal y gwasanaethau, yn enwedig pe bai'r arian cyhoeddus yn parhau i gael ei drosglwyddo iddynt.

Hysbyswyd yr aelodau na allai'r cyngor rhoi cymhorthdal ar hyn o bryd i wasanaeth bws sy'n gweithredu ar lwybr sydd eisoes yn fasnachol; fodd bynnag, roedd hyn yn cael ei ystyried a gallai hynny newid yn y dyfodol.

Hysbyswyd y Pwyllgor bod Trafnidiaeth Cymru eisoes yn treialu cynlluniau yn Sir Benfro a Gogledd Cymru mewn perthynas â chynnal eu bysiau eu hunain i fwydo i mewn i'r prif wasanaethau bysiau; fodd bynnag, gallai gwasanaethau fel y sefydliadau cludiant cymunedol sy'n gweithredu o fewn CBSCNPT gymryd rhan yn hawdd drwy alluogi eu gwasanaethau i fwydo i mewn i rwydwaith Trafnidiaeth Cymru. Ychwanegwyd yr adlewyrchwyd y meddylfryd hwn yn Strategaeth Drafnidiaeth newydd Cymru.

Gofynnodd yr aelodau a oedd potensial wrth symud ymlaen i awdurdodau lleol wasanaethu eu rhwydweithiau trafrnidiaeth eu hunain. Soniwyd y byddai'n ddrud i awdurdodau lleol gynnal eu gwasanaethau bysiau eu hunain, ond roedd cyfleoedd ar gael a byddai Trafnidiaeth Cymru yn edrych ar bob cyfle i integreiddio cymaint o drafnidiaeth â phosib. Ychwanegodd swyddogion y gallai fod newidiadau i weithrediadau bysiau, ac y gall fod mwy o alw am wasanaethau sy'n ymateb i'r galw a thacsis mewn cymunedau

gwledig; y gobaith oedd cael bws bob awr yn yr ardaloedd gwledig ac roedd yn rhywbeth yr oedd angen ei drafod ymhellach. Hysbyswyd yr aelodau bod swyddogion yn awyddus i sicrhau ateb cyfunol i gynnal a gwella gwasanaethau yng nghymunedau cymoedd y Fwrdeistref Sirol.

Nododd yr adroddiad a ddisbarthwyd fod trefniadau BES 2 yn ceisio sicrhau bod gweithredwyr yn cael eu cymell i gefnogi adferiad y rhwydwaith cyfan yn hytrach na nifer cyfyngedig o lwybrau masnachol yn unig; Gofynnodd yr aelodau a fyddai hynny'n gweithio o ran y darparwyr, ac a fyddai'r cymunedau'n gweld gwelliant, ac os na fyddant, beth fyddai'n digwydd. Dywedodd swyddogion y byddai'n heriol, ond roedd swm enfawr o arian yn mynd i wasanaethau bysiau ledled Cymru; nod cytundeb BES 2 oedd mynd i'r afael â materion, ac os yw'r gweithredwyr yn methu â gweithio gyda'r awdurdodau lleol a darparu rhwydwaith sicr ar gyfer y gymuned, efallai y byddai angen i Lywodraeth Cymru gymryd rhan a deddfu ar y sefyllfa honno. Ychwanegwyd bod angen gwasanaeth dibynadwy a chyson er mwyn annog y cyhoedd i ddefnyddio'r gwasanaeth bws a'i wneud yn gynaliadwy. O ran cyllid, roedd Llywodraeth Cymru wedi tynnu sylw at y ffaith ei bod yn elfen allweddol ac y caiff rhagor o arian ei fuddsoddi yn y maes hwn ar gyfer y flwyddyn ariannol nesaf; Roedd swyddogion yn gobeithio y byddai'r cyngor yn gweld rhai o'r manteision o'r arian ychwanegol.

Wrth gwblhau'r Asesiad Effaith Integredig ar y cymoedd yn y dyfodol, awgrymwyd y gallai swyddogion nodi ei fod o fudd / yn well i'r gymuned, yn hytrach na datgan na chafwyd unrhyw effaith.

Gofynnodd yr aelodau faint o ddylanwad fyddai gan y cyngor i newid llwybrau penodol yn dibynnu ar angen y cyhoedd pe bai'r cynllun yn ddigon hyblyg, a sut y gallai'r cyngor gosbi gweithredwyr bysiau os na fyddant yn cydymffurfio â'r hyn y cytunwyd arno. Hysbyswyd y Pwyllgor y byddai angen cynnal trafodaethau mewn perthynas â manylion y cytundeb pe bai'r gweithredwyr yn ymrwmo i gytundeb BES 2, gan gynnwys y disgwyliad o ran cyflawni a safonau. Ychwanegwyd nad oedd gan y cyngor lawer o reolaeth ar hyn o bryd, felly pan roddodd y gweithredwyr eu gwasanaethau masnachol ar waith, a phan roeddent yn ystyried nad oedd yn fasnachol, byddent yn tueddu i leihau neu dynnu'r gwasanaeth yn ôl; gyda BES 2 ar waith, roedd y swyddogion yn gobeithio y byddai'r cyngor yn cael y math hwn o ddylanwad a rheolaeth.

Gofynnwyd i swyddogion am wybodaeth am yr Awdurdodau Arweiniol Rhanbarthol a sut y cawsant eu dewis. Nodwyd bod Dinas a Sir



Abertawe wedi gweithredu fel bancwyr rhanbarthol ar gyfer y trefniadau ariannu ers 2013 ac mai Sir Gâr oedd yn arwain y gwaith gweinyddu; islaw hyn, roedd yr adrannau trafndiaeth ar draws y pedwar awdurdod lleol wedi cydweithio'n agos iawn ac wedi cael cyfarfodydd misol o ran y trefniant y cytunwyd arno. Hysbyswyd yr aelodau bod y Fforwm Trafndiaeth Rhanbarthol wedi trafod y pwnc, gan fod y cynnig wedi'i dderbyn ar fyr rybudd; teimlai'r aelodau rhanbarthol ei bod yn well parhau i gefnogi'r newid hwn gyda threfniant tebyg, at ddibenion parhad ac i'r swyddogion presennol dan sylw. Esboniwyd y gofynnwyd i Ddinas a Sir Abertawe a chadarnhawyd ei bod yn barod i arwain BES 2 ac y byddai'n dod yn Awdurdod Arweiniol Rhanbarth y De-orllewin; roedd pob un o'r swyddogion a'r aelodau'n cytuno ar hyn. Ychwanegwyd nad oedd y pedwar tîm wedi llunio'r cytundeb partneriaeth gwirfoddol a rannwyd yn ddiweddar gan Lywodraeth Cymru; bydd y rhanbarthau a'r holl gydweithwyr cyfreithiol yn adolygu'r ddogfen fesul llinell cyn cofrestru, er mwyn sicrhau bod pawb yn fodlon ac yn gyfforddus gyda'r trefniadau gweithio. Soniodd y swyddogion fod gan y Swyddogion Rhanbarthol ac Aelodau'r Cabinet dros Drafndiaeth berthynas waith dda.

Yn dilyn y broses graffu, roedd y pwyllgor yn gefnogol o'r cynnigion i'w hystyried gan y Cabinet.

## **CADEIRYDD**