

Public Document Pack

Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr

Bridgend County Borough Council



Swyddfeydd Dinesig, Stryd yr Angel, Pen-y-bont, CF31 4WB / Civic Offices, Angel Street, Bridgend, CF31 4WB

*Rydym yn croesawu gohebiaeth yn Gymraeg.
Rhowch wybod i ni os mai Cymraeg yw eich
dewis iaith.*

*We welcome correspondence in Welsh. Please
let us know if your language choice is Welsh.*



Annwyl Cyngorydd,

PWYLLGOR CRAFFU TESTUN 3

Cynhelir Cyfarfod Pwyllgor Craffu Testun 3 O bell Trwy Timau Microsoft ar **Dydd Mercher, 24 Tachwedd 2021** am **09:30**.

AGENDA

1. Ymddiheuriadau am absenoldeb
Derbyn ymddiheuriadau am absenoldeb gan Aelodau.
2. Datganiadau o fuddiant
Derbyn datganiadau o ddiddordeb personol a rhagfarnol (os o gwbl) gan Aelodau / Swyddogion yn unol â darpariaethau'r Cod Ymddygiad Aelodau a fabwysiadwyd gan y Cyngor o 1 Medi 2008.
3. Cymeradwyaeth Cofnodion 3 - 14
I dderbyn am gymeradwyaeth y Cofnodion cyfarfod y 19 07 21
4. Cyflenwi Seilwaith 15 - 22

Gwahoddwyr:

Janine Nightingale - Cyfarwyddwr Corfforaethol, Cymunedau
Cynghorydd Stuart Baldwin - Aelod Cabinet Cymunedau
Zak Shell - Pennaeth Gweithrediadau - Gwasanaethau Cymunedol
Kevin Mulcahy - Rheolwr Grŵp Gwasanaethau Prifffyrdd
5. Diweddariad Rhaglen Gwaith 23 - 32
6. Materion Brys

Ffôn/Tel: 01656 643643

Negeseuon SMS/ SMS Messaging: 07581 157014

Facs/Fax: 01656 668126

Twitter@bridgendCBC

Ebost/Email: talktous@bridgend.gov.uk

Gwefan/Website: www.bridgend.gov.uk

Cyfnwidi testun: Rhowch 18001 o flaen unrhyw un o'n rhifau ffon ar gyfer y gwasanaeth trosglwyddo testun

Text relay: Put 18001 before any of our phone numbers for the text relay service

Rydym yn croesawu gohebiaeth yn y Gymraeg. Rhowch wybod i ni os yw eich dewis iaith yw'r Gymraeg

We welcome correspondence in Welsh. Please let us know if your language choice is Welsh

I ystyried unrhyw eitemau o fusnes y, oherwydd amgylchiadau arbennig y cadeirydd o'r farn y dylid eu hystyried yn y cyfarfod fel mater o frys yn unol â Rhan 4 (pharagraff 4) o'r Rheolau Trefn y Cyngor yn y Cyfansoddiad.

Nodyn: Sylwch: Yn sgil yr angen i gadw pellter cymdeithasol, ni fydd y cyfarfod hwn yn cael ei gynnal yn ei leoliad arferol. Yn hytrach, bydd hwn yn gyfarfod rhithwir a bydd Aelodau a Swyddogion yn mynychu o bell. Bydd y cyfarfod yn cael ei recordio i'w ddarlledu ar wefan y Cyngor cyn gynted ag sy'n ymarferol ar ôl y cyfarfod. Os oes gennych unrhyw gwestiwn am hyn, cysylltwch â cabinet_committee@bridgend.gov.uk neu ffoniwch 01656 643147 / 643148.

Yn ddiffuant

K Watson

Prif Swyddog, Gwasanaethau Cyfreithiol a Rheoleiddio, AD a Pholisi Corfforaethol

Dosbarthiad:

Cynghowrwy

JPD Blundell
N Clarke
P Davies
DK Edwards
DG Howells
DRW Lewis

Cynghorwyr

JR McCarthy
JC Radcliffe
RMI Shaw
JC Spanswick
RME Stirman
G Thomas

Cynghorwyr

MC Voisey
LM Walters
A Williams
JE Williams

PWYLLGOR CRAFFU TESTUN 3 - DYDD LLUN, 19 GORFFENNAF 2021

COFNODION CYFARFOD Y PWYLLGOR CRAFFU TESTUN 3 A GYNHALIWYD O BELL TRWY TIMAU MICROSOFT DYDD LLUN, 19 GORFFENNAF 2021, AM 09:30

Presennol

Y Cynghorydd JPD Blundell – Cadeirydd

N Clarke
JR McCarthy
JE Williams

P Davies
JC Spanswick
RE Young

DK Edwards
LM Walters

DG Howells
A Williams

Ymddiheuriadau am Absenoldeb

JC Radcliffe, RMI Shaw a/ac MC Voisey

Swyddogion:

Meryl Lawrence
Gill Lewis
Janine Nightingale
Jonathan Parsons
Zak Shell
Tracy Watson

Uwch Swyddog Gwasanaethau Democraidd - Craffu
Pennaeth Cyllid a Swyddog 151 Dros Dro
Cyfarwyddwr Corfforaethol - Cymunedau
Rheolwr Grŵp Datblygu
Pennaeth Gwasanaethau Cymdogaeth
Swyddog Cymorth Craffu

Gwahoddedigion:

Cynghorydd Stuart Baldwin	Cabinet Member Communities
Cynghorydd Huw David	Arweinydd
Cynghorydd Hywel Williams	Dirprwy Arweinydd

7. DATGANIADAU O FUDDIANT

Dim

8. CADARNHAU COFNODION

PENDERFYNWYD:

Bod Cofnodion y cyfarfod cyfunol o'r Pwyllgor Trosolwg a Chraffu Pwnc 3 a'r Pwyllgor Trosolwg Corfforaethol a Chraffu ar 26 Ebrill 2021 yn cael eu cymeradwyo fel cofnod gwir a chywir, yn dilyn y diwygiadau canlynol:

Tudalen 6, paragraff olaf, y frawddeg olaf:

“It was about active travel routes and ensuring that well lit connectivity and a nice route through, as well as bringing them past retail and shops, for the **increased footfall and spending.**”

Tudalen 8, y paragraff olaf ond un, ail linell:

“Planning regulations would dictate how many **parking** ~~planning~~ spaces, particular residential developments would be permitted to have in place.”

9. **YMATEB I NEWID HINSAWDD A CHARBON SERO-NET ERBYN 2030**

I ddechrau, eglurodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol – Cymunedau rywfaint o'r naratif mewn perthynas ag Agenda 2030, cyn gwahodd cydweithwyr o'r Ymddiriedolaeth Garbon i wneud cyflwyniad. Ar ôl y cyflwyniad, dywedodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol ei bod yn ymwybodol bod y Pwyllgor wedi anfon rhai cwestiynau ynglŷn â'r adroddiad, ond eu bod wedi cyrraedd yn rhy hwyr i'r cydweithwyr o'r Ymddiriedolaeth Garbon eu cynnwys yn eu cyflwyniad, ond y byddent yn cael eu hateb. Rhoddodd Rheolwr y Grŵp - Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu y wybodaeth ddiweddaraf i'r Aelodau am waith yr Awdurdod ar Gerbydau Allyriadau Isel lawn yn y depos.

Wedi cyflwyno'r adroddiad, gofynnodd Aelodau'r Pwyllgor y cwestiynau canlynol:

Roedd Aelod yn pryderu bod trafodaethau wedi canolbwyntio ar yr Awdurdod Lleol, ac unwaith eto â ffocws ar sut y gallai'r cyhoedd chwarae eu rhan, ond pa ran fyddai diwydiant yn ei chwarae a hwythau'n gynhyrchwyr carbon enfawr. Holodd yr Ymddiriedolaeth Garbon am y farn hirdymor ar allyriadau carbon gan ddiwydiannau mawr a'r fyddin.

Eglurodd Uwch Reolwr - Yr Ymddiriedolaeth Garbon fod Llywodraeth Cymru (LIC) wedi gosod targed 2030 ar y sector cyhoeddus oherwydd eu bod yn awyddus i'r sector arwain drwy esiampl. Mae allyriadau'r Sector Cyhoeddus yng Nghymru rhwng 1% a 3%, felly roedd gwirionedd yn yr hyn yr oedd yr Aelod wedi'i ddweud am y cyhoedd a'r diwydiant a'r angen i ddylanwadu a gosod targedau arnynt, a hynny gan fod 90% o allyriadau yn deillio oddi yno. Fodd bynnag, mae'r Cyngor yn cael ei ariannu'n gyhoeddus ac mae cyfrifoldeb i arwain drwy esiampl, gan gynnwys dylanwadu ar gadwyn gyflenwi'r Cyngor er mwyn sbarduno newid yn y diwydiant, gan mai caffael sy'n gyfrifol am oddeutu 75% o allyriadau'r Cyngor, a nhw yw'r rhai a fydd angen buddsoddi ac ymgymryd â'r her o ddangos i'r Cyngor fod hyn yn derbyn sylw.

Roedd allyriadau diwydiant trwm wedi disgyn yn y gorffennol o dan gyfarwyddeb effeithlonrwydd ynni'r UE, a bu'n rhaid gwario cryn dipyn o arian ar gynnal archwiliadau arbed ynni. Roedd cyrff sector cyhoeddus mwy wedi bod yn rhan o Gynllun Effeithlonrwydd Ynni blaenorol yr Ymrwymiad Lleihau Carbon (CRC), ond roedd Llywodraeth y DU wedi penderfynu peidio â chynnwys cyrff sector cyhoeddus yn y Cynllun Adrodd Ynni a Charbon Syml a ddilynodd. Fodd bynnag, bu'n rhaid i ddiwydiant trwm a SMEs mawr roi adroddiad ar eu hallyriadau o dan y cynllun hwnnw. Felly roedd llawer o waith rheoleiddio diweddar yn ymwneud â cheisio ysgogi gweithgarwch mewn diwydiant, ond yn amlwg mae angen gosod gofyniad ar y sector cyhoeddus, gyda thargedau sy'n cael eu hystyried fel cyfrifoldebau'r Awdurdodau Lleol yn eu rôl arweiniol a dylanwadol.

Dywedodd Aelod nad oedd yr adroddiad wedi sôn am effaith gweithgynhyrchu yn y fwrdeistref sirol a'r cyffiniau, ond ei fod yn nodi y dylai 75% o'r arbedion ddeillio o waith caffael. Gofynnodd a ddylai'r Awdurdod fod yn prynu gan ddarparwyr lleol a oedd yn allyrru nwyon carbon, a sut y byddai caffael o'r fath yn gweithredu.

Eglurodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol – Cymunedau fod adolygiad o'r strategaeth gaffael yn cael ei gynnal ar hyn o bryd, gan weithio gyda WRAP Cymru a'r Adran Gaffael. Roeddent yn ceisio cynghori'r ffordd orau o gyfeirio gwariant yn yr economi leol, sut i wario'n fwy cynaliadwy gan feithrin a chefnogi busnesau lleol, rhywbeth a fyddai hefyd yn lleihau costau milltiroedd ac allyriadau carbon. Roedd yn cydnabod fod y Rheolau Caffael Corfforaethol yn rhan allweddol o hyn a'u bod yn dangos i'r Awdurdod Lleol beth oedd yn gynaliadwy e.e. cynnyrch o ffynonellau cynaliadwy, er y gallai'r rhain fod ychydig yn ddrytach, ac roedd hynny'n rhywbeth i'w ystyried fel rhan o'r gwaith caffael, yn ogystal ag effeithiolrwydd y cwmnïau. Drafftwyd y strategaeth i ganiatáu i'r

Awdurdod Lleol gael y rhyddid i wneud y dewisiadau hynny, ond eglurodd y gallai proses gaffael gynaliadwy arwain at gostau ychydig yn uwch.

Cadarnhaodd yr Uwch Reolwr - Yr Ymddiriedolaeth Garbon mai ffiniau'r Cyngor ei hun a ddefnyddiwyd ar gyfer y darn o waith, yn hytrach nag unrhyw ardal ranbarthol neu ôl troed neu strategaeth ardal gyfan. Dywedodd fod gwaith dinas-ranbarth a gwaith cynllunio ynni rhanbarthol yn cael ei wneud a fyddai'n edrych ar ddylanwadu'n uniongyrchol ar ddiwydiant. Un o'r heriau a fyddai'n wynebu'r Awdurdod Lleol yw'r hyn y gellid ei wneud wrth gydymffurfio â'r rheoliadau caffael cyhoeddus. Roedd Llywodraeth Cymru yn edrych ar hynny ar ôl BREXIT i geisio deall pa ddiwygiadau oedd yn angenrheidiol o ran caffael cyhoeddus, er mwyn helpu i gefnogi perchnogaeth leol, i gadw gwerth yng Nghymru, ac i brynu gan gyflenwyr lleol. Roedd ychydig o offer y gellid eu defnyddio yn y strategaeth, a ffyrdd o weithio i ddylanwadu ac i fandadu caffael carbon isel mewn gweithgareddau ac i gefnogi cyflenwyr i leihau eu hallyriadau.

Nododd Cadeirydd Bwrdd Rhaglen Datgarboneiddio Pen-y-bont ar Ogwr 2030 fod hwn yn gwestiwn da gan fod synergedd rhwng gweithrediadau cyhoeddus a phreifat. Er bod gan awdurdodau lleol y gallu i gynorthwyo diwydiant preifat i symud tuag at ddatgarboneiddio, mae'n debyg bod gan ddiwydiant preifat ei yrwyr ei hun hefyd, gan fod 75% o gostau'r ddau ddiwydiant trwm yn y Fwrdeistref Sirol yn gostau ynni. Roedd hwn yn ei hun sbardun a byddent ar flaen y gad o ran edrych ar ffyrdd o gael ynni rhatach h.y. datgarboneiddio gan ddefnyddio grantiau amrywiol y llywodraeth, gan wneud eu cynhyrchu'n fwy effeithlon. Credai hefyd fod barn y cyhoedd yn symud tuag at yr agenda datgarboneiddio. Yn ogystal â hyn, roedd deddfwriaeth gynllunio yn symud i gyfeiriad lle byddai'n rhaid i gwmnïau ystyried unrhyw newidiadau a wneir yng ngwaith cynhyrchu'r diwydiant, neu os ydynt am agor gweithfeydd newydd byddai cyfyngiadau cynllunio yn cael eu gosod arnynt i sicrhau eu bod yn lleihau carbon.

Cyfeiriodd yr Arweinydd at raglen Llywodraeth Cymru i ddiddymu'r defnydd o blastigau untro trwy gyflwyno cynllun cyfrifoldeb estynedig ar gynhyrchwyr i gymell busnesau i leihau gwastraff. Roedd ymrwymiad hefyd i ddeddfu i foderneiddio'r sector cerbydau er bod llawer o'r pwerau a'r cyfrifoldebau hynny yn nwylo Llywodraeth y DU. Roedd achos cryf o blaid defnydd yr Awdurdod o ddur a phapur a gynhyrchir yn lleol. Mae'r Awdurdod yn awyddus i leihau ei ôl troed carbon yn gyffredinol, ond am y tro, mae'n well o lawer i'r amgylchedd i ddefnyddio dur a gynhyrchir yn lleol, ac mae diwydiant Prydain yn meddu ar rai o'r safonau amgylcheddol uchaf yn y byd. Yn ogystal â hyn, roedd Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i ddatblygu'r diwydiant pren yng Nghymru, gan helpu o ran swyddi a chynaliadwyedd ond hefyd o ran dal carbon, bioamrywiaeth, ac atal llifogydd. Byddai'r hyn y gellid ei wneud ar dir yr Awdurdod Lleol yn cael ei ystyried yn ofalus hefyd, gan weithio gyda phartneriaid i ehangu mentrau plannu coed a choedwigaeth.

Cyfeiriodd Aelod at dudalen 19, paragraff 4.4, sy'n trafod ymgysylltu'n uniongyrchol â Chynulliad Dinasyddion, unwaith y bydd wedi'i sefydlu, a chael Grŵp Llywio o bartneriaid cyflenwi sydd â diddordeb, a gofynnodd am amserlen ar gyfer hyn. Roedd yn cydnabod hefyd fod llawer o waith wedi'i wneud yn y gorffennol o ran plannu coed, ond roedd angen gwneud llawer mwy yn y dyfodol ar gyfer gwrthbwysu carbon. Teimlai fod angen ymrwymiad i blannu coed, ar ben yr hyn yr oedd yr Awdurdod Lleol wedi ymrwymo iddo yn barod, yn enwedig o ystyried fod Canopi Gwyrdd Jiwbilî Platinwm y Frenhines y flwyddyn nesaf. Nododd fod Coleg Pen-y-bont ar Ogwr wedi ymrwymo i blannu 60,000 o goed erbyn 2025 a theimlai, er mwyn gwneud i hynny weithio, fod angen llawer mwy o adnoddau, roedd angen iddo ddechrau'n fuan, ac angen iddo ddigwydd yn gyflymach.

Dywedodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol – Cymunedau y byddai'r Awdurdod Lleol yn plannu 15 mil o goed eleni, gan ddechrau yn yr hydref. Roedd y cynlluniau hynny i ddigwydd mewn chwe ardal wahanol ar draws y Fwrdeistref ar dir y Cyngor, sy'n bwysig

gan mai dim ond os plannir y coed ar dir a reolir gan y Cyngor y caiff ei ystyried fel gwaith dal a storio carbon. Roedd y Cyngor wedi ymrwymo i Ddiwrnod Gwyrdd, gan weithio gyda Choleg Pen-y-bont ar Ogwr, Landlordiaid Cymdeithasol Cofrestredig, Aelodau'r Bwrdd Iechyd a'r Bwrdd Gwasanaethau Cyhoeddus (PSB) i hyrwyddo diwrnod yn yr hydref lle gwahoddir cymunedau, plant ysgol ac ati i ddod i gynorthwyo gyda'r cynllun plannu coed. Eglurodd ran arall o fenter y Diwrnod Gwyrdd hefyd, sef bod y Bwrdd Iechyd yn awyddus i bobl weld manteision bod yn yr awyr agored, o arddio, ac o fioamrywiaeth a choedyddiaeth, felly roedd yr agenda'n llawer ehangach na phlannu coed yn unig. Y darn arall o waith oedd Canopi Gwyrdd y Frenhines, ymgyrch genedlaethol i blannu coed i ddathlu Jiwbilî Platinwm y Frenhines, rhywbeth yr oedd y Cyngor yn awyddus iawn i fod yn rhan ohono, ac sydd ar gyfer y flwyddyn ariannol nesaf. Yn ogystal, roedd y Cyngor yn cael sgysiau gyda Choed Cadw, sy'n darparu grantiau, ynghylch cynnig cynllun plannu cymunedol y flwyddyn nesaf, lle gallai pobl wneud cais i gael cyllid ar gyfer prynu rhywogaeth o goed neu wrych. Cydnabuwyd bod y Cyngor â sefyllfaoedd cyllidebol anodd, ond roedd Agenda 2030 yn eithriadol o bwysig felly roedd angen dod o hyd i ffynonellau cyllid eraill i helpu'r Cyngor ar y daith.

O ran y fforwm Rhanddeiliaid, byddai'n cynnwys y Bwrdd Iechyd, yr Heddlu, y Gwasanaethau Tân ac Achub, y Gwasanaeth Ambiwlans, Coleg Pen-y-bont ar Ogwr, lleoliadau Addysg eraill, a Landlordiaid Cymdeithasol Cofrestredig ac ati, partïon a ystyrir yn bartneriaid yn Agenda 2030. Y bwriad oedd sefydlu cyfarfodydd rheolaidd gyda hwy lle gellid rhannu arfer gorau a sicrhau bod pawb yn gwneud pethau tebyg gyda gweledigaeth gyson e.e. plannu coed, strategaeth gwefru ULEV gyda'r Bwrdd Iechyd, fflyd drydan gyda'r Heddlu, ac ar gerbydau cynnal a chadw Cymoedd i'r Arfordir. Gwaith partneriaeth yw'r grŵp rhanddeiliaid, gan chwilio am gyfleoedd a rennir. O ran Rhwydwaith Gwres Ardal Pen-y-bont ar Ogwr, roedd yr Awdurdod Lleol yn awyddus i gysylltu cymaint o bobl â chamau dau a thri.

O ran y fforwm dinasyddion, roedd yn bwysig iawn i'r Awdurdod Lleol gynnig cyfle i ystod eang o bobl yn y gymuned i eistedd ar y fforwm hwn ac i helpu i lunio'r agenda. Roedd y gwaith hwn yn cael ei arwain gan y Rheolwr Ymateb i Newid Hinsawdd, a oedd newydd gael ei benodi. Fel rhan o hyn, bu'n meincnodi a'n siarad ag awdurdodau eraill ledled y DU i ddarganfod y ffordd orau o sefydlu'r fforwm, pwy oedd y bobl orau i wahodd, a pha bartïon fyddai â diddordeb. Yr adborth a gafwyd oedd bod angen demograffeg eang ar draws y fwrdeistref, gyda chymaint o bobl o blaid agenda 2030 ag sydd yn ei erbyn, gan y byddai hyn yn herio meddylfryd y cyfranogwyr. Ni allai'r grŵp fod yn rhy fawr, oddeutu 20 i 30 o bobl fyddai'r maint cywir. Gallai pobl gynnig syniadau drwy ddolen / gwefan ar y we, gyda'r grŵp yn cael ei gadeirio gan berson allanol i sicrhau bod yr agenda'n cael ei llywio gan ddinasyddion.

Rhoddodd yr Arweinydd sicrwydd i'r Aelod fod gweithredu'n digwydd yn awr. Roedd y gwaith diweddaraf ar deithio llesol yn dechrau ym Mhencoed y diwrnod hwnnw, a chyfeiriodd at y Rhaglen Gyfalaf sy'n mynd i'r Cabinet a'r Cyngor ac sy'n cynnwys cynnig i fuddsoddi £2.85m yn fwy mewn teithio llesol, cynnig ar gyfer buddsoddiad o £178k yn Nepo Bryncethin ar gyfer datblygu'r capasiti pŵer solar yno, a buddsoddiad o £2.89M yn Rhwydwaith Gwres Pen-y-bont ar Ogwr. Yn ogystal â hyn, roedd y gwaith o blannu coed yn cael ei archwilio, er mai un ffrwd oedd hon ac roedd llawer o ffrydiau gwaith yn cael eu gwneud ar hyn o bryd, ac roedd angen cyflawni mewn partneriaeth hefyd, gan mai un o'r tîrffeddiawyr mwyaf oedd Cyfoeth Naturiol Cymru.

Holodd Aelod beth y gallai'r Awdurdod ei wneud i addysgu pobl i roi'r gorau i dorri coed sydd â dim o'i le arnynt.

Eglurodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol - Cymunedau fod y ddarpariaeth statudol yn caniatáu rhoi Gorchymyn Cadw Coed (TPO) ar y coed sydd â mwyaf o angen eu gwarchod, ond roedd yn rhaid cydnabod bod rhaid iddynt feddu ar nodwedd benodol

sy'n golygu dylid eu diogelu. Pe bai coeden â Gorchymyn Cadw Coed yn cael ei thorri, roedd dirwy o hyd at £2k a byddai'n rhaid rhoi coeden arall yn ei lle, a byddai hyn yn cael ei orfodi. Fodd bynnag, roedd angen mynd ymhellach oherwydd, fel rhan o agenda 2030, roedd addysg a chynllun cyfathrebu yn allweddol. Mae'n anodd iawn atal pobl rhag torri coed, felly mae angen mynd ati yn awr i addysgu ac i apelio at synnwyr a chalonnau pobl, a dangos pa mor fuddiol ydynt i'r amgylchedd.

Gofynnodd Aelod a oedd cynlluniau i annog gweithio cyfunol, neu i werthu neu uwchraddio adeiladau cyngor sy'n aneffeithlon o ran ynni, efallai gellid defnyddio ond un ym Mhen-y-bont ar Ogwr a gwerthu'r lleill, neu efallai gellid eu hadnewyddu fel eu bod yn effeithlon o ran ynni, neu eu defnyddio fel fflatiau, yn hytrach nag adeiladu mwy o dai ar dir a allai fod yn fannau gwyrdd.

Dywedodd yr Arweinydd fod gweithio gartref, lle bynnag y bo modd, yn parhau i gael ei annog, a'r adborth gan y rhan fwyaf o'r staff oedd eu bod yn ei ffafrio, felly roedd arbedion o ran costau ac roedd yn well i'r amgylchedd oherwydd bod llai yn teithio i'r gwaith. Roedd lefelau salwch hefyd wedi gostwng, felly roedd yr Awdurdod Lleol wedi gweld budd o hynny. Fel rhan o adolygiad ehangach a oedd yn cael ei gynnal, roedd anghenion llety'r swyddfa yn cael eu hystyried, ac yn y dyfodol byddai'r Awdurdod yn ceisio gwneud arbedion pellach, er bod costau eisoes wedi gostwng yn sylweddol, ac mae ôl troed cyffredinol yr ystâd wedi gostwng hefyd ers datgomiynu Sunnyside House. Roedd y Prif Weithredwr yn paratoi adroddiad ar anghenion Llety Swyddfa ac roedd adnoddau ychwanegol wedi'u neilltuo. Roedd datganiadau o ddiddordeb yn cael eu harchwilio yn rhai rhannau o'r ystâd, felly roedd nifer o opsiynau i'w hystyried.

Holodd Aelod, gan nad oedd llinell sylfaen wedi'i sefydlu, sut y gwyddys bod digon o adnoddau dynol ac ariannol wedi'u dyrannu i'r ymdrech i leihau allyriadau carbon, gan nad oes sicrwydd y bydd cyllid allanol ychwanegol i'w gael dros yr wyth mlynedd nesaf. Gofynnodd sut y daethpwyd i'r casgliad y byddai £215k yn cael ei ddyrannu gan y Cyngor, ac a fyddai dangosyddion perfformiad allweddol i fonitro cynnydd ar dargedau yn flynyddol er mwyn sicrhau bod yr Awdurdod Lleol ar y trywydd iawn. Gofynnodd hefyd a fyddai unrhyw gosbau pe na bai'r Awdurdod yn cyrraedd y targed carbon niwtral net erbyn 2030.

Eglurodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol – Cymunedau fod £215k o'r gyllideb wedi'i ddyrannu ar gyfer costau staffio'r Rheolwr Ymateb i Newid Hinsawdd, Rheolwr y Rhaglen a chyflwyno'r Ymddiriedolaeth Garbon yn unig. Ar hyn o bryd, nid oedd cyfalaf na refeniw wedi'i ddyrannu ar gyfer y cynllun gweithredu, er mai'r gobaith erbyn yr hydref oedd i'r cynllun gweithredu gael ei orffen gyda llinell amser. Byddai costau'n gysylltiedig â'r cynllun gweithredu, a nododd fod Cyngor Sir Ddinbych wedi dweud y byddai angen £10m o gyllid arnynt i ymgymryd â chynlluniau ychwanegol er mwyn cyrraedd 2030. Roedd 80% o'r cyllid wedi dod o grantiau, gyda'r Prifddinas-Ranbarth, Llywodraeth Cymru a CLILC yn cynnig grantiau ac arian ar gyfer gwahanol rannau o'r agenda datgarboneiddio. Roedd yn ansicr beth fyddai ar gael yn y dyfodol, ond yn amlwg ni fyddai'r Awdurdod Lleol yn gallu ei gyflawni ar ei ben ei hun a byddai'n rhaid iddo chwilio am ffynonellau cyllid allanol ar gyfer y rhaglen hon. Wrth symud ymlaen, y bwriad oedd cwblhau'r llinell sylfaen, llunio'r cynllun gweithredu, gwneud y dadansoddiad bwlch, gwneud y gwaith costio cystal ag y gellid ei wneud, ac yna ymgynghori ar y strategaeth a'r cynllun gweithredu yn yr hydref. Wedi hynny, byddai adroddiad yn cael ei wneud i'r Cabinet a'r Cyngor am benderfyniad i gymeradwyo parhau â'r cynllun gweithredu a'r strategaeth honno.

Eglurodd yr Uwch Reolwr - Yr Ymddiriedolaeth Garbon, o ran cyllidebau cyfalaf, fod angen i'r agenda carbon isel gael ei gynnwys ym mhob penderfyniad e.e. peidio â gwario arian cynnal a chadw ar osod boeleri newydd ond yn hytrach i edrych ar ddatrysiadau gwres carbon isel. Nid oedd Llywodraeth Cymru wedi diffinio eto beth allai

ddigwydd pe na bai targedau'n cael eu cyrraedd, gan eu bod yn dal i lunio adroddiadau monitro Awdurdodau Lleol a Byrddau Iechyd, fodd bynnag, roedd cwmnïau cyfreithiol a fyddai'n mynd ar drywydd cyrff corfforaethol, a chyrrff cyhoeddus mae'n debyg, am beidio â chyflawni eu hymrwymiaidau.

Eglurodd y Pennaeth Gweithrediadau – Gwasanaethau Cymunedol, mewn perthynas â Dangosyddion Perfformiad Allweddol, fod yr Ymddiriedolaeth Garbon yn gwneud y gwaith o osod llinell sylfaen ar gyfer yr Awdurdod, ac y byddent yn gadael y feddalwedd a ddefnyddir fel bo modd parhau i fonitro'r allbwn carbon yn unol â Chanllawiau Llywodraeth Cymru i olrhain perfformiad yn flynyddol. Er nad oedd cyfundrefn gorfodi cosbau ddiffiniedig ar gyfer yr agenda hyd yma, roedd y broses ailgylchu gwastraff wedi dechrau yn yr un modd, gyda thargedau a gosod cwysi, a chyn hir roedd Llywodraeth Cymru wedi cyrraedd pwynt lle'r oedd methu â chyrraedd y targedau hynny yn arwain at gosbau, ac roedd yr un peth yn debygol o ddigwydd gyda hyn hefyd.

Cyfeiriodd Aelod at dudalen 22 yr adroddiad, a oedd yn sôn am y chwe thacsi ULEV, a'n crybwyll pwynt gwefru cyflym ym Maes Parcio Hillsborough Place ym Mhorthcawl, a gofynnodd pam y dewiswyd y maes parcio penodol hwnnw. Holodd hefyd a oedd hi'n bosibl i oleuadau stryd gael eu defnyddio fel manau gwefru, fel yr oedd wedi digwydd mewn rhai Bwrdeistrefi yn Llundain.

Eglurodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol - Cymunedau y byddai cyswllt Metro ar gyfer bysiau yn rhan o Gynllun Metro Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, ac roedd Prifddinas-Ranbarth Caerdydd wedi cynnig y pwyntiau gwefru cyflym ar gyfer y tacsis yno ac am dalu am y ddarpariaeth. Cynllun peilot oedd hwn ar gyfer y chwe thacsi, ac os bydd yn llwyddiant yna byddai'r Awdurdod yn eu cyflwyno yn ehangach ar draws y Fwrdeistref, ynghyd â phwyntiau gwefru cyflym ar eu cyfer.

Eglurodd Rheolwr y Grŵp - Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu fod dyraniad tacsis pob Awdurdod o fewn y Fargen Ddinesig yn seiliedig ar nifer y trwyddedau tacsis. Roedd y pecyn o dacsis yn cynnwys y gwefrwyr cyflym ac fe'i gyrrwyd gan y Fargen Ddinesig ac mae wedi'i glymu i'r potensial ar gyfer cyfleuster bws cludo ym Mhorthcawl. Dylai'r cyfleuster gwefru cyflym fod ar waith erbyn i'r tacsis fod yn weithredol, felly byddent yn gweld defnydd gweithredol drwy'r amser. Byddai cyfleusterau gwefru eraill hefyd yn cael eu cyflwyno mewn meysydd parcio eraill.

Cyfeiriodd y Pennaeth Gweithrediadau – Gwasanaethau Cymunedol at y cwestiwn ynghylch y posibilrwydd o ddefnyddio goleuadau stryd fel pwyntiau gwefru ar gyfer cerbydau trydan a dywedodd, er y gallai rhai o'r goleuadau stryd mewn ystadau tai newydd fod â'r gallu trydanol i wneud hynny, ni fyddai'r mwyafrif llethol o oleuadau stryd hŷn yn bodloni'r gofynion heb gryn dipyn o fuddsoddiad. Er y gallent fod yn rhan o'r strategaeth, nid gosod pwynt gwefru ar bob golau stryd oedd yr ateb. Holodd yr Aelod beth oedd ystyr 'cyflym' e.e. pa mor hir i wefru tacsî, e.e. 20 neu 30 munud.

Eglurodd Rheolwr y Grŵp - Gwasanaethau Cynllunio a Datblygu ei fod yn ymwneud â foltedd a watedd. Mae gwefrydd cyflym yn caniatáu mwy o lif pŵer i'r batri, gan olygu y gellir eu gwefru o fewn 30 munud, lle byddai gwefrydd mwy confensiynol angen mwy o amser. Roedd hefyd yn dibynnu ar dechnoleg y batris hefyd, gan na ellid cynyddu'r pŵer yn rhy bell heb wneud difrod i'r pecyn batri.

Diolchwyd i'r swyddogion a phartneriaid o'r Ymddiriedolaeth Garbon am yr adroddiad a'r cyflwyniad i'r Aelodau.

Gwnaeth y Pwyllgor yr argymhellion canlynol:

1. Bod yr adolygiad nesaf o'r Templed Corfforaethol ar gyfer Adroddiadau yn ystyried cynnwys Adran ar: Goblygiadau Agenda Datgarboneiddio 2030, i gynorthwyo'r holl wasanaethau wrth ddangos sut y maent yn gweithio tuag at Agenda 2030 i sicrhau carbon sero-net.
2. Bod Papur Briffio gyda gwybodaeth am ofynion Gorchymyn Cadw Coed yn cael ei ddarparu i Aelodau'r Pwyllgor.
3. Bod yr Awdurdod Lleol yn cyflogi Swyddog Coed pwrpasol i weithio mewn dull cydgysylltiedig un Cyngor ynghyd â phartneriaid i gyflawni'r ymrwymadau plannu coed a rennir yn ogystal â menter Canopi Gwyrdd Jiwbilf Platinwm y Frenhines.

Bod datblygu'r Cynllun Gweithredu yn cynnwys Dangosyddion Perfformiad Allweddol (KPI), i'w hadrodd ar gyfer monitro perfformiad.

10. **DARPARIAETH GWASTRAFF AR ÔL 2024**

Cyflwynodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol - Cymunedau adroddiad ynghylch y trefniadau ar gyfer y gwasanaeth gwastraff ar ôl 2024, gan fod y cytundeb ailgylchu casglu gwastraff presennol yn dod i ben ym mis Mawrth 2024. Er bod y contract presennol wedi perfformio'n dda yn erbyn safonau cenedlaethol, dywedodd mai'r anhawster a wynebir oedd yr ansicrwydd sy'n gysylltiedig â'r contract gwasanaeth gwastraff yn y dyfodol, a rhoddodd grynodedd ohonynt o'r adroddiad. Cyflwynodd y Pennaeth Gweithrediadau - Gwasanaethau Cymunedol yr adroddiad.

Dywedodd y Dirprwy Arweinydd ei bod yn hysbys bod y cam hwn yn dod, a bod trafodaethau wedi'u cynnal fel Cabinet. Roedd safbwynt Llywodraeth Cymru (LIC) wedi newid, ac efallai y byddai'r targedau hefyd yn newid ond roedd yn amlwg nifer o bethau yn ansicr, felly byddai'n annoeth mynd ymlaen i gyfnod caffael yr adeg honno.

Dywedodd Aelod ei fod braidd yn siomedig nad oedd wedi clywed am yr opsiwn o gaffael yn fewnol, ac roedd am drafod y mater. Derbyniodd fod llawer o ddata cadarnhaol a pherfformiad da wedi bod, ond nid oedd y data cymharol gan Awdurdodau Lleol eraill wastad yn briodol gan fod hwn yn contract allanol. Roedd angen diolch yn fawr i'r cyhoedd, a oedd wedi cymryd rhan ac wedi gwneud i'r ffigurau weithio. O ran y costau, yr oedd yr Aelod yn pryderu y gallai'r gost isel fod o ganlyniad i delerau ac amodau anffafriol i staff, o gymharu â'r hyn y gallent eu cael pe baent yn cael eu cyflogi'n uniongyrchol. Dywedodd yr Aelod y byddai'n hoffi clywed y ddadl a chael y ffigurau, y costau, y dadansoddiad, a'r manteision costau a ddeillia o ddod â phethau'n ôl yn fewnol, gan ei fod o'r farn mai rheolaeth uniongyrchol oedd y ffordd orau o ddelio â'r holl ansicrwydd.

Atebodd yr Aelod Cabinet Cymunedau nad oedd am ddweud na fydd trafodaethau o'r fath yn digwydd; ond ar hyn o bryd roedd yr adroddiad yn ymwneud â'r posibilrwydd o ofyn am estyniad i'r contract presennol er mwyn caniatáu i'r Awdurdod Lleol edrych ar yr opsiynau gorau wrth barhau. O ran y ffigurau, roedd 85% o bobl o'r farn bod y gwasanaeth yn gymedrol neu'n well, a byddai'n well ganddo gymedrol na gwael neu wael iawn, gan ystyried ei fod yn wasanaeth a oedd yn derbyn beirniadaeth gan y cyhoedd yn aml. Dywedodd fod yr adroddiad heddiw yn ymwneud ag ymestyn y contract yn hytrach nag thrafod y materion ehangach, ond pan fydd y goblygiadau ehangach hynny yn cael eu trafod gallai hyn ddychwelyd at y Pwyllgor Craffu.

Eglurodd y Pennaeth Gweithrediadau – Gwasanaethau Cymunedol, o ran yr opsiynau, mai trafodaethau yn y dyfodol fyddent ynghylch sut y gallai'r Awdurdod Lleol ddarparu'r gwasanaeth yn y tymor hir. Yn y cyfamser, roedd yr adroddiad hwn yn ceisio archwilio'r

holl resymau dros yr ansicrwydd, ac mai'r ateb gorau a mwyaf syml ar hyn o bryd oedd cael estyniad byr, o gofio bod yr holl ddata'n dangos bod pethau'n iawn ar hyn o bryd

Dywedodd yr Aelod nad oedd yn deall pam na ellid cynnal y trafodaethau hynny yn awr a thros y misoedd nesaf, gan mai dyma'n union yr oedd diben craffu.

Eglurodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol - Cymunedau y byddai'r sgysiau hynny'n digwydd ynghylch contract yn y dyfodol, ond ei bod ychydig yn rhy gynnar i gael y trafodaethau hynny yn awr oherwydd yr ansicrwydd a'r ffactorau anhysbys. Roedd yn deall bod yr Aelodau'n bryderus, ond yn eu sicrhau y byddai'r trafodaethau hynny'n cael eu cynnal.

Cyfeiriodd Aelod at ddeddfwriaeth sy'n cael ei chyflwyno gan Lywodraeth Cymru i osod y cyfrifoldeb am waith gorfodi parcio ar balmentydd ar ysgwyddau'r awdurdodau lleol yn hytrach na'r Heddlu. Roedd yn pryderu y byddai hyn yn effeithio ar fynediad cerbydau sbwriel / ailgylchu mawr at strydoedd eithaf cul. Gofynnodd a fyddai'r Awdurdod yn rhoi gorchmynion rheoleiddio traffig ar waith, a phryd y byddai aelodau lleol yn cael golwg, fesul ward, ar ble y byddai'r rheoliadau'n cael eu caniatáu a lle na fyddent.

Dywedodd y Pennaeth Gweithrediadau - Gwasanaethau Cymunedol fod dau newid mawr mewn deddfwriaeth traffig dros y flwyddyn i ddod; terfynau cyflymder 20 milltir yr awr mewn ardaloedd preswyl, a; gwaith gorfodi ar gyfer parcio ar balmentydd. Nid oedd y naill na'r llall mewn grym eto a byddai'r manylion ar gael yn ystod yr wythnosau nesaf. O ran parcio ar balmentydd, ni fyddai'n addas ym mhobman a byddai'n rhaid cael ardaloedd dynodedig lle bydd parcio ar balmentydd yn cael ei ganiatáu. Dywedodd fod pwysau yn y gyllideb a gymeradwywyd ar gyfer eleni, a oedd yn nodi bod yr Adran Draffig angen mwy o adnoddau i ddygymod â'r gofynion ychwanegol dros y blynyddoedd nesaf ac roedd recriwtio ar y gweill i lenwi'r swyddi hynny. Roedd yn ymwybodol bod potensial i hyn gael effaith, a byddai'n rhaid cynllunio'n ofalus iawn a byddai adroddiadau ar hyn yn y dyfodol.

Cyfeiriodd Aelod at ddinasyddion yn rhoi bwyd yn eu bagiau glas a'r ymdrechion a wnaed i addysgu preswylwyr i roi bwyd yn y gwastraff bwyd. Roedd hi'n synnu nad oedd ymdrechion mawr i fynd i'r afael â hyn wedi digwydd yn y gorffennol, a theimlai fod angen gweithio gyda'r contractwr i geisio lleddfu'r broblem hon.

Cydnabu'r Pennaeth Gweithrediadau - Gwasanaethau Cymunedol fod yr adroddiad yn crybwyll mai dyma un o'r meysydd ffocws dros y blynyddoedd nesaf, er mwyn i'r Awdurdod Lleol gyrraedd y targed ailgylchu statudol o 70%. Fodd bynnag, ar hyn o bryd, roedd hwn yn fater mor fawr fel na fyddai llawer o ddiben ceisio adnabod unigolion ac roedd angen iddo fod ychydig yn ehangach. Roedd nifer o ymgyrchoedd ailgylchu yn targedu bwyd eisoes wedi'u gwneud yn y gorffennol, ac roeddent wedi bod yn llwyddiannus yn ôl y mesuriadau a wnaed cyn yr ymgyrchoedd ac ar eu hôl. Er bod hyn yn dal i fod yn broblem roedd pobl yn ymgysylltu â'r gwasanaeth ailgylchu bwyd. Fodd bynnag, roedd cyfle i leihau faint o fwyd a roddir yn y bagiau gan ddefnyddio ystod o fesurau, gan gynnwys rhywfaint o addysg, gweithio gyda'r contractwr, ac yn y pen draw rhyw fath o fesurau gorfodi i hyrwyddo ailgylchu bwyd i'r rhai nad ydynt yn ymwneud yn llwyr â'r gwasanaeth bwyd.

Dywedodd Aelod nad oedd yn gwbl fodlon â'r dull o geisio ymestyn y contract am 2 flynedd, a gofynnodd am ragor o wybodaeth pam nad ydynt yn mynd ar drywydd tendr cystadleuol. Ychwanegodd nad oedd unrhyw frwdfrydedd mawr i ddod â'r gwasanaeth yn fewnol, a gofynnodd am gadarnhad pa mor hir fyddai'r estyniad, er nad oedd yn credu ei fod yn cynrychioli dull trwyadl o gaffael cyhoeddus a gwerth am arian. Gofynnodd a oedd y Prif Swyddog Dros Dro Cyllid, Perfformiad a Newid yn credu ei fod yn cynrychioli gwerth am arian ar gyfer y pwrs cyhoeddus.

Dyweddod y Pennaeth Gweithrediadau - Gwasanaethau Cymunedol fod y contract presennol wedi'i gaffael mewn amgylchedd cystadleuol, gyda phwysiad o 70% ar gyllid, er mwyn sicrhau gwerth da am arian. Nid oedd yr Awdurdod yn bwriadu ymestyn am y saith mlynedd gyfan, oherwydd byddai hynny'n golygu cynnal trafodaethau am fflyd newydd o gerbydau, a'r problemau y soniwyd amdanynt sy'n golygu na fyddai dewis fflyd newydd o gerbydau yn briodol ar hyn o bryd. Roedd yn ymwneud â chael cwpl o flynyddoedd ychwanegol o'r cerbydau presennol.

Cadarnhaodd y Prif Swyddog Dros Dro Cyllid, Perfformiad a Newid nad oedd hi yn gyfrifol am gaffael mewn gwirionedd, ond roedd yn cydnabod yr hyn yr oedd y Pennaeth Gweithrediadau - Gwasanaethau Cymunedol wedi'i ddweud o ran ei fod yn gaffaeliad priodol ac y byddai ystyriaeth yn cael ei roi i werth am arian. Roedd wedi perfformio'n dda ar draws y dangosyddion o'i gymharu â contractau sbwriel eraill. Roedd hyn yn ymwneud ag ymestyn y contract, yn hytrach na rhedeg y contract cyfan eto, a bydd cryn dipyn o waith yn cael ei wneud i edrych ar y costau ac ar ddewisiadau eraill. Nododd y pwysau ar y gyllideb referniw a chyfalaf pe bai'r Awdurdod Lleol yn dechrau prynu fflyd o gerbydau, byddai hynny yn gost enfawr, ac nid oedd sicrwydd y byddai dod â hyn yn fewnol yn rhoi gwell gwerth am arian. Roedd yr awdurdodau â chasgliad mewnol yn aml yn ei chael hi'n anodd denu staff, a oedd yn fater o enw da i'r Cyngor er nad oedd i'r darparwr.

Rhoddodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol - Cymunedau sicrwydd i'r Aelodau mai estyniad oedd hwn a byddai dulliau amgen a ffurflenni contract yn cael eu hystyried ac, os oes angen, byddai opsiwn caffael yn cael ei ystyried.

Nododd yr Aelod fod y Pennaeth Gweithrediadau - Gwasanaethau Cymunedol wedi crybwyll bod y contract gwreiddiol gyda Kier wedi'i gaffael gyda gwerth am arian mewn golwg, a gofynnodd sut yr oedd yr Awdurdod Lleol yn gwybod y byddai hyn yn dal i gynrychioli gwerth am arian yn 2024. Siawns na fyddai tendro'r contract i nifer o ddarparwyr yn caniatáu i'r Awdurdod Lleol feincnodi yn erbyn contractwyr preifat. Pe bai'r contract yn cael ei ymestyn roedd angen eglurhad pellach ar beth fyddai'r bwch hwnnw, gan fod yr adroddiad yn dweud hyd at saith mlynedd ac nad oedd yn rhoi terfyn ar y raddfa amser.

Cadarnhaodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol - Cymunedau mai'r bwriad oedd rhoi estyniad o uchafswm o ddwy flynedd er mwyn darparu digon o amser i'r ansicrwydd ddod yn eglur, i'w datrys, ac yna i gaffael contract newydd os mai dyna oedd y dewis oedd yn cael ei ffafrio, ac mai hyd oes y cerbydau presennol oedd dwy flynedd.

Eglurodd y Pennaeth Gweithrediadau – Gwasanaethau Cymunedol fod yr adroddiad yn nodi dwy i dair blynedd, ond roedd yn gwbl ddibynol ar yr hyn y gallai'r Awdurdod Lleol ei gael allan o'r fflyd bresennol.

Nododd yr Aelod, pe bai'r estyniad hyd at dair blynedd, y byddai'n rhwymo dwylo'r weinyddiaeth nesaf yn gyfan gwbl ac nad oedd yn fodlon â hynny.

Eglurodd Cymunedau'r Aelod Cabinet, mewn ymateb i ddatganiad yr Aelod nad oedd brwdfrydedd dros ddod â'r gwasanaeth yn fewnol, nad diffyg brwdfrydedd oedd ond, yn hytrach, nad oedd yr opsiynau hynny wedi'u hymchwilio eto ac felly ni ellid penderfynu a oedd brwdfrydedd neu ddim i ddod â'r gwasanaeth yn fewnol ynteu i barhau i gael cytundebau allanol. Byddai'r opsiynau'n parhau i gael eu hystyried er mwyn gwneud y penderfyniad ar y ffordd orau ymlaen.

Holodd yr Aelod pam na edrychwyd ar yr opsiynau cyn diwedd cyfnod y contract i arbed yr Awdurdod Lleol rhag bod mewn sefyllfa lle byddai'n rhaid ymestyn y contract.

Ailadroddodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol Cymunedau eu bod wedi edrych ar y contract, ond bod cymaint o ansicrwydd fel ei bod yn annoeth gwneud y penderfyniadau hynny ar hyn o bryd yn seiliedig ar bopeth a oedd yn yr adroddiad. Roedd angen datrys ar yr ansicrwydd hynny i sicrhau bod y contract cywir yn cael ei gaffael.

Diolchodd Aelod i'r Aelod Cabinet am gadarnhau bod yr holl opsiynau'n dal ar y bwrdd, ac ailadroddodd bwyntiau a wnaed gan yr Aelod blaenorol, ond roeddent yn teimlo'n siomedig nad oedd yr opsiwn mewnol ac opsiynau eraill bellach yn cael eu trafod fel rhan o'r adroddiad.

Ailadroddodd y Cyfarwyddwr Corfforaethol Cymunedau ei phwynt eto, sef bod cymaint o ansicrwydd ar hyn o bryd na fyddai trafod yr opsiynau hynny yn benderfyniad gwybodus. Does dim modd meincnodi contract newydd os nad yw'r targedau ar gyfer ailgylchu yn hysbys, heb wybod a fyddai'r cynllun poteli a'r safonau amgylcheddol yn dychwelyd, heb wybod sut y byddai fflyd ULEV yn edrych. Roedd swyddogion wedi bod yn agored ac yn onest ac wedi ymrwmo i ddychwelyd at y Pwyllgor Craffu i drafod y contract newydd ar yr adeg gywir, gan gynnwys trafod y pedwar maes o ansicrwydd gyda'r Aelodau pan oedd mwy yn hysbys amdanynt. Roedd llinell wedi'i thynnu o dan yr hyn a ddigwyddodd yn 2017 ac ni fyddai'r un camgymeriadau'n cael eu gwneud wrth symud ymlaen.

Y cyngor proffesiynol i'r Cabinet oedd nad dyma'r amser cywir, byddai'r ansicrwydd yn cael ei ddatrys a byddai'r trafodaethau hynny'n cael eu cynnal gyda Chraffu.

Dywedodd Aelodau'r Cabinet fod penderfyniad doeth yn cael ei wneud o ran gwario arian cyhoeddus yn y ffordd orau.

Diolchodd Aelod i'r Swyddogion am yr adroddiad a gofynnodd am y posibilrwydd y byddai cerbydau ULEV yn dod yn rhatach dros y blynyddoedd i ddod a beth fyddai'r gost bresennol o amnewid y fflyd.

Eglurodd y Pennaeth Gweithrediadau - Gwasanaethau Cymunedol y byddai'n swm mawr o arian a dyna pam fod y gwahaniaeth mewn pris rhwng cerbydau allyriadau isel iawn (ULEV) a cherbydau diesel, a phryd yw'r adeg gywir i brynu, mor bwysig i'r Awdurdod Lleol. Byddai Llywodraeth Cymru yn cefnogi prynu ULEV ac yn sicrhau bod grantiau ar gael, a byddai'r Awdurdod Lleol yn awyddus iawn i'w defnyddio i dreialu rhai o'r cerbydau hyn a dechrau darganfod manteision ac anfanteision eu defnyddio, pa mor dda y byddent i'r ardal, yn enwedig gan nad oedd y pwynt tipio yn y MREC yn lleol, pa mor dda oedd y batris, ac ati. Roedd llawer i'w ddysgu dros y flwyddyn nesaf a byddai'n dda gweld rhai yn cael eu treialu ym Mhen-y-bont ar Ogwr, ond byddai fflyd gyfan yn costio miliynau lawer ar hyn o bryd.

Gwnaeth y Pwyllgor yr argymhelliad canlynol:

Ni allai'r Aelodau gefnogi ymestyn y contract Gwastraff presennol am ddwy flynedd arall heb drafod y dewisiadau, y costau, a chynnal dadansoddiad costau a buddion a gwerth am arian i'r cyhoedd.

11. Y DIWEDDARAF AM Y FLAENRAGLEN WAITH

Gwnaeth y Pwyllgor yr argymhelliad canlynol:

Bod adroddiad ar gyflwyno'r **Gorfodi Parcio Ar y Pafin Llywodraeth Cymru** cael eu hychwanegu at Flaenraglen Waith y Pwyllgor, ar ôl arolygu strydoedd a choladu

gwybodaeth ar gyfer Gorchmynion Parcio Traffig posibl, ond cyn iddo gael ei weithredu.

Nid oedd unrhyw geisiadau i gynnwys gwybodaeth benodol fel rhan o'r eitem ar gyfer y cyfarfod nesaf.

PENDERFYNIAD:

Bod y Pwyllgor wedi cymeradwyo'r Flaenraglen Waith yn Atodiad A, yn amodol ar yr ychwanegiad uchod, ac wedi nodi y byddai'r Flaenraglen Waith ac unrhyw ddiweddariadau gan y Pwyllgor yn cael eu hadrodd i gyfarfod nesaf COSC, ac wedi nodi'r Daflen Argymhelliad Gweithredu Monitro yn Atodiad B.

12. **EITEMAU BRYD**

Dim

Daeth y cyfarfod i ben am 12:42

This page is intentionally left blank

BRIDGEND COUNTY BOROUGH COUNCIL

REPORT TO SUBJECT OVERVIEW AND SCRUTINY COMMITTEE 3

24 NOVEMBER 2021

REPORT OF THE CORPORATE DIRECTOR – COMMUNITIES

INFRASTRUCTURE DELIVERY

1. Purpose of report

- 1.1 The purpose of this report is to inform the Subject Overview and Scrutiny Committee 3 of Infrastructure Delivery, including roads and street lighting.

2. Connection to corporate well-being objectives / other corporate priorities

- 2.1 This report assists in the achievement of the following corporate well-being objectives under the **Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015**: -

- **Supporting a successful sustainable economy** – taking steps to make the county borough a great place to do business, for people to live, work, study and visit.
- **Helping people and communities to be healthier and more resilient** – taking steps to reduce or prevent people from becoming vulnerable or dependent on the Council and its services. Supporting individuals and communities to build resilience, and enable them to develop solutions to have active, healthy, and independent lives.
- **Smarter use of resources** – ensuring that all resources (financial, physical, ecological, human, and technological) are used as effectively and efficiently as possible and support the Council's economic and well-being objectives.

3. Background

- 3.1 The adopted highway network for the County Borough of Bridgend consists of

- 880 km of carriageways,
- 888 km of footway
- 483 highway structures, including 101 road bridges,
- 19,271 streetlights
- 74 traffic signals (signalised junction and pedestrian crossings)

- 3.2 In 2016 the total value (gross replacement cost) of the highway asset was estimated at circa £ 2 Billion. The total annual depreciation of the asset has been estimated at £11m of which the carriageway is calculated as £2.23m.

- 3.3 Similar to other Local Authorities across Wales, the impact of ongoing austerity since 2010 has seen the level of investment required to maintain our road networks decreasing. This is because the Council has had to prioritise other areas of growing need for local services, including education and social care. Therefore, the amount of funding required to maintain our networks has decreased in real terms.

3.4 Recent intervention funding has benefitted the stability of the classified network condition. However, the consideration is that the unclassified network has deteriorated. This accounts for approximately 67% of the BCBC overall highway network.

4. Current situation/proposal

4.1 The impact of years of austerity, and the competing Council priorities, has influenced the level of highway maintenance that can be achieved. The unintended consequence of budget prioritisation has resulted in a focus on maintaining the core road network of the borough that carry large volumes of vehicles, including heavy goods vehicles, buses, and commuter traffic. However, such volumes and weight of traffic also cause the greater rate of deterioration. This picture is no different to other Local Authorities in Wales who are also facing some very difficult budget situations. Although circa £11m of revenue/capital funding has been invested in the highway network in BCBC over the past three years. The result is effectively a steady state on the main roads. However, the situation on the unclassified network would be one of increased deterioration and a reliance on pothole repairs which maintain the safety of the road but do not fully address the underlying issue that may exist on the street.

4.2 At a basic level, interventions on the highway can commence with attendance in relation to potholes which is funded through the council's revenue funding. However, this is the costliest type of repair in terms of overall asset protection. It is more cost effective to invest in planned resurfacing of roads to prevent potholes forming in the first instance, rather than to repair potholes on a reactive basis. Repairing roads by the pothole is equivalent to £100-150 per square metre. Resurfacing a road costs around £24 per square metre.

4.3 Generally the Highways department receives just under 8,000 referrals per annum from both the public and members requesting repairs/actions to the asset, covering carriageways, streetlighting, footways, drainage etc. Over the last 5 years the Authority has undertaken on average 2,500 pothole repairs per annum, at a cost of approximately £300k.

4.4 The monitoring of the condition of our classified road network is a Key Performance Indicator (KPI) for the Council. This KPI is recorded by Welsh Government and is part of the Communities Directorate Business Plan objectives for Highways. It provides an indication on the performance of Bridgend County Borough Council against all other Welsh Highway Authorities. The latest KPI shows that Bridgend County Borough Council is currently better than the all-Wales average, in all road classification areas. This is shown in table A below.

Table A – Road Classification KPI with poor condition percentages

Road Classification	Percentage of BCBC roads that are in overall poor condition	All Wales Average of Percentage of roads that are in overall poor condition
A	3.7	3.9
B	3.3	4.5
C	7.3	14.0

- 4.5 Consequently the current council highways management processes are aimed at addressing the majority of the roads within the red range, in addition to addressing those in the amber range to prevent them from falling into the red classification. However, without sufficient funding to maintain the status quo, the number of roads transitioning from amber to red will increase and the decline unfortunately will occur at a greater rate than red roads can be repaired. This report will now detail the two main areas of our highway responsibility and intervention, that is firstly road repairs and secondly street lighting.

Prioritisation of Highway Repairs and Treatments

- 4.6 In assessing the appropriate prioritisation for any intervention various factors are taken into consideration. This includes the lifecycle of the road itself, information from automated surveys on Surface Condition Assessment (SCANNER) and/or skid resistance Sideways-force Coefficient Routine Investigation Machine (SCRIM). This is combined with information collected by highway inspectors from safety inspections and stakeholder contact to provide a circumspect highway programme.
- 4.7 Subject to assessment and available funding interventions range from patching, surface dressing and thin surfacing, through to resurfacing and ultimately reconstruction if the road is at the end of its lifecycle. Each of these interventions has to be considered in relation to the individual circumstances, to gain best value for the limited funding available.
- 4.8 The majority of planned intervention seeks to extend the life of the road by sealing it from damage caused by water and UV radiation. This seeks to maintain a road within at least the amber band of categorisation. This could be in the form of a Micro Asphalt on residential and less trafficked roads. This restores surface texture, improves ride quality and prevents ingress of water into the lower road structures. Alternatively, the road surface can be treated by applying liquid bitumen onto the road surface to seal it and provide a binder for the stone chippings spread on top. This provides an enhanced skid resistance and also prevents ingress of water into the lower road structures. This is a low-cost, effective preventative treatment, termed surface dressing that is widely used across the UK and, by timely intervention, prolongs the life of a road and underlying structure. The operations are not as popular with residents as there is the need initially for loose material to be swept from the road, however the surface quickly settles down through the curing process and compaction due to moving traffic.
- 4.9 Where there is more damage to the surface of the road in some limited circumstances it may be prudent to apply an overlay on top of the existing surface with minimal or no patching and thereby can strengthen the road. This methodology can generally only be applied in rural areas where the level increase does not affect adjoining properties/land (i.e. where no existing kerbing is present). Where the road surface has deteriorated beyond the point where an overlay application could be applied but the underlying structure of the road is sound, a treatment involving the removal of the upper surface layers (Planed), and the reapplication of hot bituminous material to create a new more durable road surface can be applied.
- 4.10 Ultimately, where a road has reached the end of its lifecycle whereby the road surface and underlying layers have deteriorated to an advanced stage intervention would require deep excavation, and replacement down to the sub-base stone layer in

addition to the upper layers of structural foundation and running surface.

- 4.11 It is clear, that the highway asset requires ongoing investment to maintain connectivity for the communities of Bridgend to access employment, education and services for its citizens, visitors, workers and businesses. The highway network, subject to ongoing investment, will continue to provide a safe and effective transport system for all its users whether as pedestrian, cyclist, public transport user freight or private motor vehicle.
- 4.12 Historic low levels of funding have unfortunately had a detrimental effect on the condition of the highway network. It is recognised that this is not unique to Bridgend however and other Local Authorities in Wales have faced the same situation during the years of financial austerity. This is where competing demands, and the growth in population in some areas, have affected the levels of finance available to Local Authorities during their MTFS budget setting process. It is clear going forward that sustained funding is required if the network is to address the maintenance backlog especially on those streets away from the primary network.

Street Lighting and Maintenance

- 4.13 The street lighting network within the Borough consists of 19,271 lighting units mounted either on steel or aluminium street lighting columns, with some mounted on buildings and wooden poles. These are supplied either from council managed power supply cabling (circa 300 miles) or third-party networks.
- 4.14 The provision of street lighting is not a statutory requirement but does provide benefits in terms of road safety and residential perceptions. Over the past four years the authority has invested in the conversion of its luminaries to LED technology that has provided a benefit in both energy consumption (carbon savings) and reliability. This has been funded through a repayable 8-year interest free loan which is repaid through energy savings accrued by the conversion to LED units. The installation phase will end this year with the overall replacement of 11,000 units which has provided an energy saving of around 3,000,000 KWh and a Carbon saving of around 699 tonnes, with the circa 8,000 units being previously replaced, and the remainder being addressed as and when they fail.
- 4.15 In terms of asset management, a programme of lighting column replacements is being progressed, with all 2,560 concrete columns having now been removed from the highway. This is complemented with ongoing replacement based on the existing budget of around 200 steel columns annually, that are in excess of their lifespan.
- 4.16 There are a number of mandatory street lighting assessments that need to be carried out on a 6-year cyclic basis, such as electrical testing. This would include testing of feeder pillars, columns and the cabling network. This is highlighting that existing cables that were installed more than 50 years ago (aluminium cored cable) are reaching the end of their life cycle with predominately more cable faults arising. This not only causes issues for residents in the loss of street lighting, but also the nature of the fault requires identification of the underground failure, excavation and in most instances a repair with a jointing procedure.
- 4.17 The future consideration would be for a planned replacement of sections of cabling that are subject to ongoing faults or identified as age expired. This is because the

cost and time to resolve ongoing individual repairs is not cost effective for the authority, as well as public perception of ongoing issues with their local street lighting network.

- 4.18 The current street lighting assets in the Borough, including street lights, bollards and sign lights amounting to 22,184 units are valued at circa £44 million. These are shown in table B below: -

Table B – Street Lighting Valuation Summary

Street Lighting Valuation		
Valuation Cost	Valuation Cost Description	Cost
Gross Replacement Cost (GRC)	Estimate of the current cost of replacing an asset using a standardised procedure	£44 million
Depreciated Replacement Cost (DRC)	Estimate of the current book value of the asset reflecting the fact that a proportion of the asset has been consumed / used up as result of use and ageing.	£18 million
Annualised Depreciation Cost (ADC)	The cost of an asset to a single year of the asset's expected lifetime	£1.26 million

- 4.19 From table B above, the estimated annualised depreciation of street lighting is £1.26 million. This represents the average amount by which the asset will depreciate in one year if there is no investment in renewal of the asset. In 2020/21, the total council revenue/capital investment in planned maintenance / renewal of the street lighting asset was £342,000. This equates to 27% of the estimated annual depreciation. The asset has benefited from the replacement LED programme over the past 5 years averaging circa £500,000 per year (repayable). The combined figures indicated that circa £842,000 has been invested in street lighting. Whilst it is acknowledged that there is still a funding gap with the estimated replacement cycle, highways officers are currently looking to further address this with a future planned bid to the capital programme for capital funding to be considered for Highways & Street Lighting in the forthcoming MTFS.
- 4.20 From this report various opportunities, investments and challenges have been highlighted, with a theme of the ongoing demands for asset maintenance. In response to this challenge, it is the intention of officers to develop a 5-year rolling capital programme bid that reflects the considerable investment that is now required to improve our highway infrastructure. This is not only because it is the largest asset the Council has in its ownership but also because of its importance to economic growth and wellbeing of our communities. A well-maintained road network is critical to linking people to employment, education and services as well as linking our businesses to the wider economic region and beyond along the M4 corridor.

5. Effect upon policy framework and procedure rules

5.1 There is no effect upon the policy framework and procedure rules.

6. Equality Act 2010 implications

6.1 An initial Equality Impact Assessment (EIA) screening has identified that there would be no negative impact on those with one or more of the protected characteristics, on socio-economic disadvantage or the use of the Welsh Language as a specific result of this report. It is therefore not necessary to carry out a full EIA.

7. Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015 implications

7.1 The Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015 Assessment Template has been completed and a summary of the implications from the assessment relating to the five ways of working is below:

Long-term: Effective Highways management ensures the long term maintenance of the asset as well as monitoring the day to day operation and safety of the network for planning for long term replacement, with interventions being appropriate for the stage in the lifecycle of the asset.

Prevention: Effective planning of highway asset management addresses risk on the highway network as effective maintenance ensures safety for the travelling public and availability of highways which may otherwise see an adverse impact on communities

Integration: The effective management of the highway network benefits all modes of highway use including safety of pedestrians as well as the effective management of traffic such as cyclists, bus and motor vehicles that provides benefit to the wellbeing and economy of the community.

Collaboration: Management of the highway can include improvement and working with others within active travel and regeneration has meant that the highway has evolved to include active travel and road safety measures that require inclusion in future inspection and maintenance regimes

Involvement: Apart from information on the lifecycle of the road itself, consideration is made of information collected by highway inspectors from safety inspections and stakeholder contact through the council's customer care system as well as elected members referrals.

8. Financial implications

8.1 The current **annual** capital allocations for the highways network currently included within the capital programme are as follows:

£340k highways structural works

£250k carriageway works

£400k street lighting / bridge infrastructure replacement

8.2 Any future additional highways capital allocations, to align a rolling programme of investment with identified capital need will be subject to Council approval for inclusion in the Capital Programme.

9. Recommendation

9.1 It is recommended that the Subject Overview and Scrutiny Committee 3 notes the report.

Janine Nightingale
Corporate Director – Communities
24th November 2021

Contact Officer: Kevin Mulcahy - Group Manager: Highways and Green Spaces
Telephone: (01656) 642535

E-mail: kevin.mulcahy@bridgend.gov.uk

Postal Address: Bridgend County Borough Council, Communities Directorate,
Angel Street, Bridgend, CF31 4WB

Background documents:

None

This page is intentionally left blank

BRIDGEND COUNTY BOROUGH COUNCIL

REPORT TO SUBJECT OVERVIEW AND SCRUTINY COMMITTEE 3

24 NOVEMBER 2021

REPORT OF THE CHIEF OFFICER – LEGAL AND REGULATORY SERVICES, HR AND CORPORATE POLICY

FORWARD WORK PROGRAMME UPDATE

1. Purpose of report

1.1 The purpose of this report is to:

- a) Present the Committee with the Forward Work Programme (**Appendix A**) for consideration and approval;
- b) Request any specific information the Committee identifies to be included in the items for the next two meetings, including invitees they wish to attend;
- c) Request the Committee to identify whether there are presently any further items for consideration on the Forward Work Programme having regard to the selection criteria in paragraph 4.3 of this report;
- d) Note that the Forward Work Programme and any feedback from the Committee will be reported to the next meeting of Corporate Overview and Scrutiny Committee (COSC);
- e) Present the Recommendations Monitoring Action Sheet (**Appendix B**) to track responses to the Committee's recommendations made at the previous meetings.

2. Connection to corporate well-being objectives / other corporate priorities

2.1 This report assists in the achievement of the following corporate well-being objectives under the **Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015**:

- **Supporting a successful sustainable economy** – taking steps to make the county borough a great place to do business, for people to live, work, study and visit, and to ensure that our schools are focussed on raising the skills, qualifications and ambitions for all people in the county borough.
- **Helping people and communities to be more healthy and resilient** - taking steps to reduce or prevent people from becoming vulnerable or dependent on the Council and its services. Supporting individuals and communities to build resilience, and enable them to develop solutions to have active, healthy and independent lives.

- **Smarter use of resources** – ensure that all resources (financial, physical, ecological, human and technological) are used as effectively and efficiently as possible and support the creation of resources throughout the community that can help to deliver the Council’s well-being objectives.

3. Background

- 3.1 The Council’s Constitution requires the Corporate Overview and Scrutiny Committee to develop and implement a Forward Work Programme for the Committee.
- 3.2 The Council’s Constitution also provides for each Subject Overview and Scrutiny Committee to propose items for the Forward Work Programme having regard for the Council’s Corporate Priorities and Risk Management framework, for the Corporate Overview and Scrutiny Committee to then prioritise and schedule.

Best Practice / Guidance

- 3.3 The Centre for Governance and Scrutiny’s Good Scrutiny Guide recognises the importance of the forward work programme. In order to ‘lead and own the process’, it states that Councillors should have ownership of their Committee’s work programme, and be involved in developing, monitoring and evaluating it. The Good Scrutiny Guide also states that, in order to make an impact, the scrutiny workload should be coordinated and integrated into corporate processes, to ensure that it contributes to the delivery of corporate objectives, and that work can be undertaken in a timely and well-planned manner.
- 3.4 Forward Work Programmes need to be manageable to maximise the effective use of the limited time and resources of Scrutiny Committees. It is not possible to include every topic proposed. Successful Scrutiny is about looking at the right topic in the right way and Members need to be selective, while also being able to demonstrate clear arguments for including or excluding topics.
- 3.5 The Centre for Governance and Scrutiny (CfGS) guide to work effective work programming ‘A Cunning Plan?’ makes the following reference to the importance of good work programming:

‘Effective work programming is the bedrock of an effective scrutiny function. Done well it can help lay the foundations for targeted, incisive and timely work on issues of local importance, where scrutiny can add value. Done badly, scrutiny can end up wasting time and resources on issues where the impact of any work done is likely to be minimal.’

Forward Work Programme

- 3.6 Following the approval of the schedule of Scrutiny Committee meeting dates at the Annual Meeting of Council on 19th May 2021, the scheduling of standing statutory reports to Scrutiny Committees upon: the Medium Term Financial Strategy, Performance, the Corporate Plan, Budget Monitoring, etc. were mapped to the appropriate COSC meeting dates into a draft Forward Work Programme.

- 3.7 The draft Forward work programme for each Scrutiny Committee has been prepared using a number of difference sources, including:
- Corporate Risk Assessment;
 - Directorate Business Plans;
 - Previous Scrutiny Committee Forward Work Programme report topics / Minutes;
 - Committee / Member proposed topics;
 - Policy Framework;
 - Cabinet Work Programme;
 - Discussions with Corporate Directors;
 - Performance Team regarding the timing of performance information.
- 3.8 There are items where there is a statutory duty for Policy Framework documents to be considered by Scrutiny, e.g. the MTFs including draft budget proposals scheduled for consideration in December 2021, following which the COSC will coordinate the conclusions and recommendations from each of the Subject Overview and Scrutiny Committees in a report on the overall strategic overview of Cabinet's draft Budget proposals to the meeting of Cabinet in February 2022.
- 3.9 An effective FWP identifies the issues that the Committee wishes to focus on during the year and provide a clear plan. However, at each meeting the Committee will have an opportunity to review this as the Forward Work Programme Update will be a standing item on the Agenda, detailing which items are scheduled for future meetings and be requested to clarify any information to be included in reports and the list of invitees. The FWP will remain flexible and will be revisited at each COSC meeting with updates from each SOSC FWP and any updated information gathered from FWP meetings with Scrutiny Chairs and Corporate Directors.

4. Current situation/proposal

- 4.1 The Committee approved its Forward Work Programme at its previous meeting.
- 4.2 The Committee's Forward Work Programme has also been reported to the Corporate Overview and Scrutiny Committee, for coordination and oversight of the overall FWP.

Identification of Further Items

- 4.3 The Committee are reminded of the Criteria Form which Members can use to propose further items for the FWP which the Committee can then consider for prioritisation at a future meeting. The Criteria Form emphasises the need to consider issues such as impact, risk, performance, budget and community perception when identifying topics for investigation and to ensure a strategic responsibility for Scrutiny and that its work benefits the Authority. There are a number of questions and processes that can help the Committee come to a decision on whether to include a referred topic, some of which are set out below:

Recommended Criteria for Selecting Scrutiny Topics:

PUBLIC INTEREST: The concerns of local people should influence the issues chosen for scrutiny;

ABILITY TO CHANGE:	Priority should be given to issues that the Committee can realistically influence, and which will result in a Cabinet decision being taken;
PERFORMANCE:	Priority should be given to the areas in which the Council, and other agencies, are not performing well;
EXTENT:	Priority should be given to issues that are relevant to all or large parts of the County Borough;
REPLICATION:	Work programmes must take account of what else is happening in the areas being considered to avoid duplication or wasted effort.

Reasons to Reject Scrutiny Topics:

- The issue is already being addressed / being examined elsewhere and change is imminent.
- The topic would be better addressed elsewhere (and can be referred there).
- Scrutiny involvement would have limited / no impact upon outcomes.
- The topic may be sub-judice or prejudicial to the Council's interest.
- The topic is too broad to make a review realistic.
- New legislation or guidance relating to the topic is expected within the next year.
- The topic area is currently subject to inspection or has recently undergone substantial change.

Corporate Parenting

- 4.4 Corporate Parenting is the term used to describe the responsibility of a Local Authority towards looked after children and young people. This is a legal responsibility given to local authorities by the Children Act 1989 and the Children Act 2004. The role of the Corporate Parent is to seek for children in public care the outcomes every good parent would want for their own children. The Council as a whole is the 'corporate parent', therefore all Members have a level of responsibility for the children and young people looked after by Bridgend.
- 4.5 In this role, it is suggested that Members consider how each item they consider affects children in care and care leavers, and in what way can the Committee assist in these areas.
- 4.6 Scrutiny Champions can greatly support the Committee in this by advising them of the ongoing work of the Cabinet-Committee and particularly any decisions or changes which they should be aware of as Corporate Parents.
- 4.7 The Forward Work Programme for this Committee is attached as **Appendix A** for consideration.
- 4.8 The Recommendations Monitoring Action Sheet for the previous meetings is attached as **Appendix B**, to track responses to the Committee's recommendations at the previous meetings.

5. Effect upon policy framework and procedure rules

- 5.1 The work of the Overview & Scrutiny Committees relates to the review and development of plans, policy or strategy that form part of the Council's Policy Framework and consideration of plans, policy or strategy relating to the power to promote or improve economic, social or environmental wellbeing in the County Borough of Bridgend.

6. Equality Act 2010 implications

- 6.1 The protected characteristics identified within the Equality Act, Socio-economic Duty and the impact on the use of the Welsh language have been considered in the preparation of this report. As a public body in Wales, the Council must consider the impact of strategic decisions, such as the development or the review of policies, strategies, services and functions. It is considered that there will be no significant or unacceptable equality impacts as a result of this report.

7. Well-being of Future Generations (Wales) Act 2015 implications

- 7.1 The Act provides the basis for driving a different kind of public service in Wales, with 5 ways of working to guide how public services should work to deliver for people. The following is a summary to show how the 5 ways of working to achieve the well-being goals have been used to formulate the recommendations within this report:

- Long-term - The approval of this report will assist in the planning of Scrutiny business in both the short-term and in the long-term on its policies, budget and service delivery.
- Prevention - The early preparation of the Forward Work Programme allows for the advance planning of Scrutiny business where Members are provided an opportunity to influence and improve decisions before they are made by Cabinet.
- Integration - The report supports all the wellbeing objectives.
- Collaboration - Consultation on the content of the Forward Work Programme has taken place with the Corporate Management Board, Heads of Service, Elected Members and members of the public.
- Involvement - Advanced publication of the Forward Work Programme ensures that the public and stakeholders can view topics that will be discussed in Committee meetings and are provided with the opportunity to engage.

8. Financial implications

- 8.1 There are no financial implications directly associated with this report.

9. Recommendations

9.1 The Committee is recommended to:

- a) Consider and approve the Forward Work Programme attached as **Appendix A**;
- b) Identify any specific information the Committee wishes to be included in the items for the next two meetings, including invitees they wish to attend;
- c) Identify any further items for consideration on the Forward Work Programme having regard to the selection criteria in paragraph 4.3 of this report;
- d) Note that the Forward Work Programme and any updates from the Committee will be reported to the next meeting of COSC;
- e) Note the Recommendations Monitoring Action Sheet to track responses to the Committee's recommendations made at the previous meetings as **Appendix B**.

Kelly Watson

CHIEF OFFICER – LEGAL AND REGULATORY SERVICES, HR AND CORPORATE POLICY

18 November 2021

Contact officer: Meryl Lawrence
Senior Democratic Services Officer - Scrutiny

Telephone: (01656) 643515

Email: scrutiny@bridgend.gov.uk

Postal address: Bridgend County Borough Council,
Civic Offices,
Angel Street,
Bridgend
CF31 4WB

Background documents: None.

<u>Date of Meeting:</u>	<u>Report Topics:</u>
Mon 28 th June 9.30am	Corporate Parenting Champion Nomination Nomination to the Public Service Board Scrutiny Panel Draft Outline Forward Work Programme
Mon 19 th July 9.30am	Progress of the Bridgend 2030 Decarbonisation Strategy (Ultra Low Emission Vehicles) Update on the Waste Service Contract 2024
Wed 4 th Oct 9.30am	The Bridgend County Economic Futures Framework
Wed 24 th Nov 9.30am	Infrastructure Delivery (including roads, street lights, building and technology)
Thursday 24 th Jan 9.30am	Medium Term Financial Strategy & Budget Proposals <i>(Meeting postponed from 16 Dec, at Council on 17 Nov)</i>
Wed 16 th Feb 9.30am	Transport Projects in the County Borough
Date TBC	Changes in External Economic Funding - Economic Development
Date TBC	The introduction of the WG Pavement Parking Enforcement (following the surveying of streets and collation of information for potential Traffic Parking Orders, but before implementation)

The following Member Development Sessions are proposed:

Corporate Joint Committees Transport, Planning and Economic Development

This page is intentionally left blank

Subject Overview & Scrutiny Committee 3

ACTION SHEET

Date of Meeting	Agenda Item	Action	Responsibility	Outcome
26 April 2021	Bridgend Town Centre Regeneration Masterplan and Consultation	The Committee concluded by making a number of recommendations.	Scrutiny	ACTIONED – response and information circulated to Committee Members.
28 June 2021	Forward Work Programme	<p>The Committee requested information for inclusion in the following upcoming FWP reports:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Progress of the Bridgend 2030 Decarbonisation Strategy (Ultra Low Emission Vehicles) – 19 July 2021 2. Update on the Waste Service Contract 2024 – 19 July 2021 3. Changes in External Economic Funding - Economic Development – 29 Sept 2021 4. Transport Projects in the County Borough – 16 Feb 2022 	Scrutiny / Corporate Director-Communities	ACTIONED - Request emailed to Corporate Director – Communities and discussed at Officer Planning meeting with Chair and Scrutiny.
		The Committee requested confirmation that the Member Development Session on the Process for prioritising maintenance of highways, footpaths, street lights, buildings, technology, plus Active Travel , will be arranged for October prior to the report to Committee on 24 November.	Scrutiny / Corporate Director-Communities	ACTIONED – confirmed to be held in October.

19 July 2021	Climate Change Response and Net-Zero Carbon by 2030	The Committee concluded by making a number of recommendations.	Scrutiny / Corporate Director-Communities	Response to be provided.
	Waste Provision Post 2024			
	Forward Work Programme Update	<p>The Committee made the following Recommendations:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. That a report on the introduction of Pavement Parking Enforcement be added to the Committee’s Forward Work Programme following the surveying of streets and collation of information for potential Traffic Parking Orders, but before implementation. 	Scrutiny	ACTIONED – added to FWP, date to be confirmed.