



Briff Ymchwil Trafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru - hysbysiad hwylus

Awdur: **Megan Jones**
Dyddiad: **Mai 2016**



Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Gwasanaeth Ymchwil

Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Awdur: **Megan Jones**

Dyddiad: **Mai 2016**

Rhif Papur: **16-021**

Cysylltwch â ni

Y Gwasanaeth Ymchwil
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Tŷ Hywel
Bae Caerdydd
Caerdydd
CF99 1NA

☎ : 0300 200 6328

✉ : Megan.Jones@Cynulliad.Cymru

🌐 : Cynulliad.Cymru/Pigion

🐦 : [@SeneddYmchwil](https://twitter.com/SeneddYmchwil)

🌐 : Cynulliad.Cymru/Ymchwil

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2016

Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Briff Ymchwil

Trafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru - hysbysiad hwylus

Mae'r hysbysiad hwylus hwn yn rhoi trosolwg o'r sector trafndiaeth gymunedol yng Nghymru. Mae'n egluro natur gwasanaethau trafndiaeth gymunedol a'r sail gyfreithiol ar gyfer eu gweithredu. Mae'n egluro sut y mae sefydliadau sydd am ddarparu gwasanaethau trafndiaeth gymunedol yn cael eu sefydlu a'u hariannu. Mae'n cloi drwy ymdrin â rhai o'r heriau y bydd y sector yn eu hwynebu yn y dyfodol.



1. Beth yw trafndiaeth gymunedol?

Mae gwasanaethau trafndiaeth gymunedol yn wasanaethau hygyrch, hyblyg, dielw sy'n cael eu cynnal gan y gymuned er budd y gymuned. Mae'r sector yn darparu gwasanaethau amrywiol sy'n bodloni'r anghenion hynny nad ydynt yn cael eu bodloni gan drafndiaeth gyhoeddus. Maent yn cynnwys cynlluniau ceir cymunedol, gwasanaethau deialu a theithio o ddrws i ddrws, gwasanaethau bysiau cymunedol a thrafndiaeth grŵp.

Sefydlu Gwasanaeth Trafndiaeth Gymunedol

Mae **Cymdeithas Cludiant Cymunedol Cymru (CTA Cymru)** wedi paratoi canllawiau ar gyfer y rhai sydd am sefydlu gwasanaeth trafndiaeth gymunedol eu hunain. **Mae CTA Cymru yn argymhell nifer o gamau at y dibenion hyn** (PDF 457KB):

- asesu anghenion trafndiaeth y gymuned;
- dewis math addas o wasanaeth trafndiaeth gymunedol;
- penderfynu pwy fydd yn cynnal y gwasanaeth trafndiaeth gymunedol;
- penderfynu sut y bydd y gwasanaeth trafndiaeth gymunedol yn cael ei ariannu;
- creu cynllun gweithredu; ac
- ystyried safonau ansawdd a'r broses o sicrhau ansawdd.

Y sail gyfreithiol ar gyfer gweithredu cynllun

Mae **adran 19** ac **adran 22** o **Ddeddf Trafndiaeth 1985** yn caniatáu i sefydliadau sy'n gweithredu ym Mhrydain Fawr ond nad oes ganddynt fwriad i wneud elw i wneud cais am hawlen sy'n eu heithrio rhag yr angen i ddal trwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus. Fel arfer, mae'n rhaid i sefydliadau sy'n gweithredu ym Mhrydain Fawr sy'n derbyn unrhyw fath o dâl mewn perthynas â darparu trafndiaeth i deithwyr ddal trwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus neu drwydded cerbyd hurio preifat.

Hawlenni adran 19

Gall unrhyw sefydliad nad oes ganddo fwriad i wneud elw ac sy'n ymwneud â gweithgareddau sydd o fudd i'r gymuned wneud cais am hawlen o dan adran 19 o *Ddeddf Trafndiaeth 1985*. Rhaid i gerbyd a ddefnyddir o dan hawlen adran 19 gael ei ddefnyddio i gludo aelodau o'r sefydliad yn hytrach nag aelodau'r cyhoedd yn gyffredinol. Bydd pob hawlen yn dangos y dosbarthiadau penodol o bobl y gellir eu cludo yn unol â thelerau'r hawlen honno. Mae rhestr o'r dosbarthiadau hyn ar gael ar **wefan Llywodraeth y DU**. Gan ddefnyddio hawlenni adran 19, mae gweithredwyr trafndiaeth gymunedol yn cynnig gwasanaethau fel cynlluniau sy'n caniatáu i grwpiau cymunedol hurio bysiau mini a chynlluniau deialu a theithio, yn ogystal â darparu gwasanaethau contractio i sefydliadau gwasanaethau cyhoeddus, gan gynnwys trafndiaeth gwasanaethau cymdeithasol a thrafndiaeth i gleifion mewn achosion nad ydynt yn rhai brys.

Hawlenni adran 22

Gall unrhyw sefydliad nad oes ganddo fwriad i wneud elw ac sy'n ymwneud ag anghenion cymdeithasol a lles un neu fwy o gymunedau wneud cais am hawlen o dan adran 22 o *Ddeddf Trafndiaeth 1985*. Yn wahanol i gerbyd a ddefnyddir o dan hawlen adran 19, gellir defnyddio cerbyd o dan hawlen adran 22 i gludo aelodau'r cyhoedd yn gyffredinol.

Y sail gyfreithiol ar gyfer gweithredu cynlluniau ceir cymunedol yw deddfwriaeth sy'n ymwneud â rhannu ceir, sef **Deddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981**. Golyga hyn na all cynlluniau o'r fath godi tâl am ddarparu taith, ac eithrio at ddibenion ad-dalu'r cynllun ar gyfer costau cynnal y cerbyd o dan sylw. Mae'r cynlluniau hyn yn defnyddio gyrwyr gwirfoddol, a gaiff eu had-dalu yn unol â chynllun **Taliadau Lwfans Milltired Cymeradwy Cyllid a Thollau Ei Mawrhydi**, sef cynllun AMAP. Ar hyn o bryd, ceir 45 ceiniog y filltir am y 10,000 milltir gyntaf yn y flwyddyn; ar ôl hynny, mae'r gyfradd yn gostwng i 25 ceiniog.

2. Trafnidiaeth gymunedol yng Nghymru - y sefyllfa ar hyn o bryd

Yng Nghymru yn 2013, teithiwyd tua 6 miliwn o filltiroedd mewn **tua 2 filiwn o deithiau** o dan y drefn drafnidiaeth gymunedol. Mae'r ffigurau hyn yn cymharu â'r 4.3 miliwn o filltiroedd a deithiwyd mewn tua **1.2 miliwn o deithiau** o dan y drefn drafnidiaeth gymunedol yn 2010.

Yn ôl CTA Cymru, mae 114 o sefydliadau trafndiaeth gymunedol wedi cofrestru fel aelodau o'r CTA. **Yn ôl ymchwil a wnaed gan CTA Cymru yn 2013** (PDF 3.43MB), roedd 34% o'r sefydliadau hyn yn cynnig gwasanaethau mewn ardaloedd gwledig yn unig, roedd 9% yn cynnig gwasanaethau mewn ardaloedd trefol yn unig, ac roedd 55% yn cynnig gwasanaethau mewn ardaloedd gwledig a threfol. Powys oedd yr ardal lle'r oedd y ganran fwyaf o sefydliadau trafndiaeth gymunedol yn cynnig gwasanaethau (32%). Roedd 14% o sefydliadau yn cynnig gwasanaethau yn Sir Gaerfyrddin, Ceredigion, Gwynedd a Sir Benfro.

Yn 2013, dywedodd 93% o sefydliadau trafndiaeth gymunedol bod eu defnyddwyr yn cynnwys pobl hŷn. Dywedodd 84% o sefydliadau eu bod yn cynnig gwasanaethau i bobl anabl, a dywedodd 76% eu bod yn cynnig gwasanaethau i bobl â phroblemau symudedd. Cynlluniau ceir cymunedol oedd y gwasanaethau mwyaf cyffredin a ddarparwyd yn 2013, gyda 57% o sefydliadau trafndiaeth gymunedol yn cynnig gwasanaeth o'r fath. Dywedodd 47% o sefydliadau trafndiaeth gymunedol eu bod yn cynnig gwasanaeth deialu a theithio, dywedodd 34% eu bod yn darparu trafndiaeth i gleifion mewn achosion nad oeddent yn rhai brys, a dywedodd 31% eu bod yn cynnig gwasanaeth hurio i grwpiau cymunedol.

Yn 2013, roedd tua 605 o bobl yn cael eu cyflogi i ddarparu gwasanaethau trafndiaeth gymunedol yng Nghymru. Roedd y ffigur hwn yn ostyngiad o 16.7% ar y ffigur o 726 o bobl a oedd yn cael eu cyflogi yn y sector yn 2010. Yn yr un cyfnod, gwnaeth 1,861 o wirfoddolwyr 167,000 awr o waith gwirfoddol yn y sector trafndiaeth gymunedol yng Nghymru.

Mae rhestr o sefydliadau trafndiaeth gymunedol sy'n gweithredu yng Nghymru, a'r mathau o wasanaethau y maent yn eu darparu, ar gael ar wefan **CT online**.

3. Ariannu trafndiaeth gymunedol

Mae sefydliadau trafndiaeth gymunedol yn dibynnu ar nifer o wahanol ffynonellau i ariannu eu gwasanaethau. Mae'r rhain yn cynnwys:

Arian gan Lywodraeth Cymru

Ym mis Ionawr 2014, newidiodd y Llywodraeth flaenorol Cymru y drefn ariannu ar gyfer gwasanaethau bysiau a gwasanaethau trafndiaeth gymunedol yng Nghymru. Penderfynwyd y

byddai'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau yn disodli'r Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol a oedd yn cael ei weinyddu gan y Consortia Trafnidiaeth Rhanbarthol. Mae'r grant newydd, sy'n cael ei weinyddu gan awdurdodau lleol, **wedi'i rewi ar lefel o £25 miliwn ers 2013-14**. Pan gafodd y grant newydd ei gyflwyno, penderfynodd Llywodraeth Cymru ostwng y trothwy sylfaenol ar gyfer y dyraniad a wneir i drafnidiaeth gymunedol **o 10% i 5%** (PDF 3.43MB). Er hynny, mae canllawiau Llywodraeth Cymru yn argymhell yn gryf fod ffigur o 10% yn cael ei ddyrannu.

Roedd **Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol** y Llywodraeth flaenorol, a gyhoeddwyd yn 2015, yn cynnwys nifer o ymrwymadau yn ymwneud â thrafnidiaeth gymunedol, fel y gwaith o ddatblygu opsiynau ar gyfer arian wedi'i dargedu at wasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol mewn ardaloedd gwledig, mynediad at gyfleusterau iechyd a mynediad at safleoedd cyflogaeth. Yn ogystal, dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod am weithio gyda darparwyr trafndiaeth gymunedol i ddatblygu cynlluniau clwb ceir mewn ardaloedd lle mae pobl yn cael anawsterau o ran cael mynediad at gyfleoedd cyflogaeth a gwasanaethau. Mae'r Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol yn cynnwys ymrwymiad i lunio Safon Ansawdd Bysiau Cymru Gyfan ar gyfer gwasanaethau bysiau a thrafnidiaeth gymunedol, mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol, gweithredwyr a defnyddwyr.

Cyllid a ddarperir gan awdurdodau lleol

Mae rhai awdurdodau lleol yn darparu cefnogaeth ariannol i rai sefydliadau trafndiaeth gymunedol o'u cyllidebau eu hunain. Yn aml, darperir y gefnogaeth hon yn gyfnewid am swyddogaethau craidd y mae gofyn eu gweithredu, fel cludiant i ysgolion prif-ffrwd a thrafnidiaeth gwasanaethau cymdeithasol.

Teithio rhatach

Daeth y Fenter Tocynnau Teithio Rhatach ar Drafnidiaeth Gymunedol a gyflwynwyd gan Lywodraeth flaenorol Cymru **i ben ym mis Ebrill 2013**. Roedd y fenter yn brosiect peilot a oedd yn caniatáu i bobl ddefnyddio tocynnau rhatach mewn perthynas â gwasanaethau a ddarparwyd gan 15 o gynlluniau trafndiaeth gymunedol. Gan fod y prosiect wedi dod i ben, ni ellir defnyddio tocynnau bws rhatach mwyach mewn perthynas â gwasanaethau trafndiaeth gymunedol sy'n gweithredu o dan hawlen adran 19. O ganlyniad, mae rhai sefydliadau trafndiaeth gymunedol wedi **penderfynu gweithredu o dan hawlen adran 22 yn hytrach na gweithredu o dan hawlen adran 19** (PDF 267KB) gan fod gan bobl yr hawl i ddefnyddio tocynnau bws rhatach mewn perthynas â gwasanaethau bws cymunedol sy'n gweithredu o dan hawlen adran 22.

Yn ôl CTA Cymru, mae'r cam o weithredu o dan hawlen adran 22 wedi peri trafferthion ariannol i rai cynlluniau trafndiaeth gymunedol. Mae'n rhaid i sefydliadau trafndiaeth gymunedol weithredu heb fwriad o wneud elw. Felly, mae'n rhaid i'r prisiau y maent yn eu codi am eu gwasanaethau fod yn ddigon i dalu eu treuliau, ond heb adael unrhyw incwm dros ben. Fodd bynnag, pan fydd teithiwr yn defnyddio tocyn teithio rhatach, bydd y sefydliad trafndiaeth gymunedol ond yn cael ad-daliad sy'n cyfateb i ganran o'r pris a godir am docyn sengl ar gyfartaledd. Felly, bydd y sefydliad trafndiaeth gymunedol yn aml yn gwneud colled mewn perthynas â phob taith a wneir gan ddefnyddio tocyn teithio rhatach (yn dibynnu ar faint y cerbyd, nifer y teithwyr a nifer y defnyddwyr cadair olwyn, a'r llwybr teithio).

Grantiau a chyllid gan ymddiriedolaethau a sefydliadau elusennol

Mae llawer o sefydliadau trafndiaeth gymunedol yn dibynnu ar arian grant ac arian gan ymddiriedolaethau neu sefydliadau elusennol. Fel arfer, mae'r arian hwn yn arian tymor byr, a gall y broses o wneud cais amdano fod yn gymhleth. Yn ôl CTA Cymru, mae nifer o ymddiriedolaethau a sefydliadau ond yn darparu symiau bychain o arian, ac mae'r broses o gael cyllid wedi dod yn fwyfwy anodd wrth i'r broses ymgaisio ddod yn fwyfwy cystadleuol.

4. Trafnidiaeth gymunedol yng Nghymru - Edrych i'r dyfodol

Rhestrodd CTA Cymru nifer o heriau ar gyfer y dyfodol mewn adroddiad a gyhoeddwyd ganddo, sef **Adroddiad Cyflwr y Sector 2014** (PDF 3.43MB). Mae'r heriau hyn yn cynnwys:

Cyfraith cystadleuaeth yr UE

Fel yr esboniwyd uchod, ni all ddeiliaid hawlenni adran 19 gludo aelodau'r cyhoedd yn gyffredinol; fodd bynnag, gallant gystadlu am gontractau awdurdodau lleol. O ganlyniad, mae rhai gweithredwyr bysiau wedi cwestiynu a ddylai gweithredwyr trafndiaeth gymunedol fod yn ddarostyngedig i'r un fframwaith rheoleiddio â chwmnïau bysiau masnachol. Felly, o ganlyniad i hynny, mae gweithredwyr masnachol wedi herio'r sefyllfa hon yn y Comisiwn Ewropeaidd, ac fe anfonwyd Hysbysiad Torri Rheolau at Lywodraeth y DU. Ar hyn o bryd, mae swyddogion yr Adran Drafnidiaeth yn gweithio gyda rhanddeiliaid ar y newidiadau y gellir eu gwneud i ddeddfwriaeth y DU mewn perthynas â'r drefn hawlenni.

Hawliau o ran trwydded yrru

Mae'r adroddiad ar gyflwr y sector yn awgrymu y gallai sefydliadau trafndiaeth gymunedol ei chael yn fwyfwy anodd i recriwtio gwirfoddolwyr sy'n gymwys i yrru bysiau mini, gan na fydd yr hawl gofynnol, sef hawl D1 (yr hawl i yrru bws mini, nid ar log neu am dâl), ar drwydded nifer ohonynt. Mae hyn oherwydd bod gan yrwyr a basiodd eu prawf cyn 1 Ionawr 1997 hawl D1 awtomatig, tra bod y rhai a basiodd eu prawf ar ôl y dyddiad hwn, ac ond yn meddu ar gategori B ar eu trwydded, ond yn gallu gyrru bws mini os ydynt yn bodloni amodau penodol a restrir ar **wefan Llywodraeth y DU**.

Uwchraddio cerbydau

Gan fod arian cyfalaf yn brin, a chan nad yw'r system hawlenni yn caniatáu i weithredwyr trafndiaeth gymunedol greu incwm at ddibenion cronni cronfeydd wrth gefn, mae CTA Cymru yn dweud bod y sector yn wynebu anawsterau o ran prynu cerbydau newydd. Yn ôl yr adroddiad ar gyflwr y sector, mae 17.5% o fysiau mini hygyrch yn saith mlwydd oed neu'n hŷn a 37% o'r lleill rhwng pump a saith mlwydd oed. Mae CTA Cymru yn awgrymu y bydd hyn yn arwain at heriau ariannol yn y dyfodol o ran gwaith cynnal a chadw ar gerbydau a phrynu cerbydau newydd.

Recriwtio gwirfoddolwyr

Mae CTA Cymru yn nodi bod sefydliadau trafndiaeth gymunedol wedi adrodd mai un o'u heriau mwyaf yw recriwtio a chadw gwirfoddolwyr newydd. Mae pryderon y bydd yr anawsterau hyn yn gwaethygu yn sgil y cynnydd yn yr oedran ymddeol.

Cyllid

Wrth gynnal yr ymchwil sy'n sail i'r adroddiad ar gyflwr y sector, gofynnwyd i weithredwyr trafndiaeth gymunedol nodi'r heriau mwyaf y mae eu sefydliadau'n eu hwynebu. Y pryder mwyaf yn y sector oedd ariannu. Yn nodweddiadol, mae sefydliadau trafndiaeth gymunedol yn destun cyllido tymor byr. Golyga hyn fod adnoddau'n cael eu dargyfeirio i'r broses o wneud ceisiadau am gyllid. Yn ôl CTA Cymru, mae hyn yn aml yn atal sefydliadau rhag gwneud ymrwymadau yn y tymor canolig neu'r tymor hir i'w defnyddwyr, ac yn gallu cyfyngu ar eu gallu i recriwtio a chadw staff a gwirfoddolwyr, ac i fuddsoddi ynddynt. Mae'n awgrymu hefyd y gall trefniadau ariannu tymor byr atal sefydliadau rhag cynllunio at y dyfodol, a'u rhwystro rhag sicrhau cynaliadwyedd yn y tymor hir.

5.Rhagor o wybodaeth

- CTA Cymru, **Adroddiad Cyflwr y Sector**
- CTA Cymru, **Rhoi Cychwyn Arni - Pecyn Cymorth ar gyfer cychwyn gwasanaeth Cludiant Cymunedol**
- Pwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad, **Adroddiad ar Drafnidiaeth Gyhoeddus Integredig yng Nghymru (PDF 787 KB)**
- Ymchwiliad Pwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad i wasanaethau bws a thrafnidiaeth gymunedol yng Nghymru, **tystiolaeth ysgrifenedig**
- Pwyllgor Menter a Busnes y Pedwerydd Cynulliad, **Adroddiad ar Wasanaethau Bysiau a Thrafnidiaeth Gymunedol yng Nghymru (PDF 930 KB)**
- Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru, **Pwysigrwydd ac Effaith Gwasanaethau Cymunedol yng Nghymru**
- Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU, **hawlenni adrannau 19 a 22: trafnidiaeth dielw i deithwyr**