



Wales Centre for Public Policy
Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru

Yr Hyn sy'n Gweithio wrth Drechu Tlodi Gwledig:

Adolygiad o Dystiolaeth o
Ymyriadau i Wella
Trafnidiaeth mewn Ardaloedd
Gwledig

John Powell, Dan Keech a Matt Reed

Sefydliad Ymchwil Cefn Gwlad a'r Gymuned

Prifysgol Swydd Gaerloyw

Mawrth 2018

Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru

Mae Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru¹ yn gwella prosesau llunio a chyflawni polisiâu drwy gomisiynu gwaith dadansoddi a chynghor arbenigol a hyrwyddo'r defnydd ohonynt. Mae'r Sefydliad yn annibynnol ar y llywodraeth ond mae'n gweithio'n agos gyda llunwyr polisi er mwyn helpu i ddatblygu syniadaeth o'r newydd ynglŷn â sut i fynd i'r afael â heriau strategol a materion polisi cymhleth. Mae'n gwneud y canlynol:

Gweithio'n uniongyrchol gyda Gweinidogion Cymru i nodi'r dystiolaeth sydd ei hangen arnynt;

Cyfeirio at ymchwil berthnasol ac yn comisiynu arbenigwyr polisi i ddarparu gwaith dadansoddi a chynghor ychwanegol lle mae bylchau yn y dystiolaeth;

Darparu cyswllt cryf rhwng Canolfannau 'What Works' a llunwyr polisi yng Nghymru;

Arwain rhaglen ymchwil i'r Hyn sy'n Gweithio wrth Drechu Tlodi.

Am ragor o wybodaeth ewch i'n gwefan yn www.wcpp.org.uk

Arianwyr Craidd



¹ Ym mis Hydref 2017 daeth Sefydliad Polisi Cyhoeddus i Gymru yn rhan o Ganolfan Polisi Cyhoeddus Cymru. Mae'r Ganolfan yn adeiladu ar lwyddiant y Sefydliad, a bydd yn parhau â'i waith o ddiwallu anghenion tystiolaeth Gweinidogion Llywodraeth Cymru, ynghyd â chenhadaeth newydd i gefnogi gwasanaethau cyhoeddus i gyrchu, cynhyrchu, gwerthuso a chymhwyso tystiolaeth ynghylch yr hyn sy'n gweithio wrth ateb heriau economaidd a chymdeithasol allweddol. Cafodd yr aseiniad hwn ei gomisiynu ar gyfer rhaglen waith olaf y Sefydliad Polisi Cyhoeddus i Gymru.

Cynnwys

Crynodeb	4
Cyflwyniad	5
Disgrifiad o'r Ymyriadau	7
Effeithiolrwydd Ymyriadau	12
Goblygiadau polisi	16
Casgliad	21
Cyfeiriadau	23
Atodiad 1 – Rhagor o wybodaeth am yr ymyriadau a ystyrir yn yr adroddiad hwn	25

Crynodeb

- Ystyrir bod trafndiaeth gyhoeddus yn hanfodol i ddatblygu ardaloedd gwledig, ac mae'n chwarae rhan ganolog wrth helpu grwpiau allweddol i gael gafael ar wasanaethau, gwaith, hyfforddiant, a mwynhau gweithgareddau hamdden. Fodd bynnag, mae'n gymharol ddrud i'w gweithredu ac yn anodd ei chynllunio mewn ffordd sy'n diwallu anghenion amrywiol cymunedau gwledig.
- Mae'r adolygiad yn nodi tri phrif ddull o ymdrin â phroblemau trafndiaeth wledig: systemau trafndiaeth gyhoeddus ag amserlenni penodol (bysiau yn bennaf), systemau trafndiaeth hyblyg (fel gwasanaethau ymateb i'r galw), a chynlluniau sy'n darparu cerbydau i unigolion neu gartrefi.
- Prin iawn yw sail dystiolaeth effaith economaidd a chymdeithasol darparu trafndiaeth wledig fforddiadwy. Gwelwyd cryn ddefnydd o rai cynlluniau, a thynnwyd sylw at dystiolaeth ansoddol sy'n awgrymu buddiannau iechyd a chynhwysiant cymdeithasol.
- Dylai'r llywodraeth fod yn glir ynghylch y nodau o ran trafndiaeth wledig cyn rhoi cynlluniau ar waith. Er enghraifft, bydd angen cymryd camau gwahanol i gyflawni nodau allgáu cymdeithasol o gymharu ag ymyrryd i ddiwallu anghenion datblygu economaidd.
- Ni wnaiff dibynnu ar gynlluniau trafndiaeth gymunedol ddiwallu anghenion pob rhan o'r boblogaeth wledig. Mae tystiolaeth gyfredol ynghylch buddiannau trafndiaeth wledig yn awgrymu y gellid arbed arian sylweddol (yn enwedig o ran gwariant ar iechyd), ond prin yw ffocws, ansawdd a defnydd yr ymchwil. Mae angen sail dystiolaeth gryfach, yn seiliedig ar ddadansoddiad manwl o fuddiannau economaidd a chymdeithasol trafndiaeth wledig amgen.
- Mae angen bod yn hyblyg wrth feddwl am ardaloedd gwledig er mwyn sicrhau bod y cymysgedd o gynlluniau a dulliau gweithredu ym mhob ardal yn ystyried anghenion a chyd-destun penodol y boblogaeth. Gallai ymchwilio i hyn ymhellach fod o fudd wrth geisio ateb yr her, gan ganolbwyntio ar rôl cynlluniau gwirfoddol, a darparu cymorth ariannol er mwyn cyflenwi gwasanaethau trafndiaeth y tu allan i oriau gweithredu arferol.

Cyflwyniad

Mae Llywodraeth Cymru wedi cefnogi ystod eang o raglenni i fynd i'r afael â thlodi gwledig ac eto mae amcangyfrifon diweddar yn awgrymu bod bron i chwarter o'r boblogaeth wledig yng Nghymru yn byw mewn tlodi. Mae'r hyn sy'n achosi tlodi gwledig yn gymhleth ac yn niferus, ond gwyddys bod trafndiaeth wledig yn ffactor pwysig sy'n cyfrannu ato. Nodwyd bod trafndiaeth wledig o ansawdd gwael neu ddiffyg trafndiaeth wledig yn broblem allweddol mewn llawer o wledydd, ac yn ffactor a all gyfyngu ar gyfleoedd i bob rhan o'r boblogaeth ac arwain at ynysu cymdeithasol. Mae'r gallu i gael gafael ar drafndiaeth fforddiadwy yn chwarae rhan allweddol wrth ddatblygu ardaloedd gwledig (Williams a Doyle, 2016).

Mae llwyddiant ymyriadau sydd â'r nod o wella gwasanaethau, darparu swyddi, a chefnogi twf economaidd i gyd yn dibynnu ar allu poblogaethau prin a gwasgaredig i deithio i'r mannau lle gwneir gwelliannau. Ar yr un pryd, mae mesurau caledi diweddar wedi cael effaith andwyol ar wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, sydd yn aml ond yn ymarferol drwy gymorthdaliadau. Mae ardaloedd gwledig hefyd yn wynebu heriau penodol o ran y pellteroedd hir a geir rhwng aneddiadau gwasgaredig, yn ogystal ag anawsterau mynediad i bobl ag anabledau a'r rheini nad ydynt yn byw ar hyd prif lwybrau trafndiaeth. Mae'r gydberthynas gymhleth rhwng symudedd, cael gafael ar wasanaethau, cyfalaf cymdeithasol, a chymunedau wedi cael ei chydabod ers tro (Gray et al., 2006; Shergold a Parkhurst, 2012), er na lwyddwyd i ddatblygu rhwydweithiau trafndiaeth cynaliadwy sy'n diwallu anghenion cymdeithasol ac economaidd pawb sy'n byw mewn ardaloedd gwledig eto.

Yn y DU, mae systemau trafndiaeth gyhoeddus safonol a amserlennir (bysiau yn bennaf) wedi bod yn crebachu am fod cymorthdaliadau awdurdodau lleol wedi bod yn lleihau, gan ei gwneud yn fwyfwy anodd i bobl mewn ardaloedd gwledig gael gafael ar wasanaethau, cymdeithasu a chael gwaith. Mae pobl ifanc, yn arbennig, dan anfantaes am ei bod yn ddruod bod yn berchen ar gar, ac yn aml bydd swyddi mewn ardaloedd gwledig yn talu llai na swyddi mewn ardaloedd trefol; gall fod yn anodd i bobl ifanc yn eu harddegau gymdeithasu am fod bysiau yn rhoi'r gorau i redeg yn gynnar gyda'r nos, ac mae hyn hefyd yn effeithio ar ddisgyblion ysgol sydd am gystadlu mewn gemau a chymryd rhan mewn gweithgareddau cymdeithasol ar ôl oriau ysgol. Gall fod yn anodd i'r rheini â phlant bach ddod o hyd i ofal plant fforddiadwy, sydd hefyd yn cyfyngu ar gyfleoedd gwaith. Gall fod yn anodd i bobl hŷn gael gafael ar wasanaethau (a leolir yn aml mewn pentrefi mawr a threfi) a chymdeithasu am nad oes fawr ddim trafndiaeth gyhoeddus ar gael, os o gwbl. Nodwyd bod trafndiaeth wledig wael yn ffactor allweddol sy'n dylanwadu ar llwyddiant ystod eang o raglenni sy'n anelu at leihau tlodi (Pwyllgor Trafndiaeth Tŷ'r Cyffredin, 2014).

Mae'r adroddiad hwn yn rhoi trosolwg o'r ymyriadau sydd wedi'u cynllunio i wella trafndiaeth mewn ardaloedd gwledig. Mae'n seiliedig ar adolygiad o'r llenyddiaeth sy'n bodoli'n barod o

amrywiaeth o wledydd OECD. Mae'r dystiolaeth o hyn yn bwydo i mewn i adroddiad cyffredinol sy'n archwilio goblygiadau'r dystiolaeth, mewn nifer o feysydd â blaenoriaeth, o ran datblygu gwledig a thlodi gwledig.

Mae poblogaeth ardal wledig yn perthyn i ddau gategori cyffredinol, sef y rhai a all fforddio prynu car eu hunain, a'r rhai sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r rhai sy'n dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus yn aml yn wynebu 'tlodi mynediad' neu 'poverty of access' (Gray et al., 2006) gan fod trafndiaeth gyhoeddus yn dueddol o fod yn brin ei chwmpas, amseroedd gweithredu, a'i gallu i gyrraedd y bobl mewn angen. Hefyd, efallai na fydd un car yn ddigon i ddiwallu anghenion trafndiaeth pob aelod o'r cartref, os caiff ei ddefnyddio i fynd ag un ohonynt i'r gwaith, a bod y gweddill wedyn yn gorfod dibynnu ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r fath 'dlodi mynediad' fel y'i gelwir yn gallu effeithio ar bawb mewn cymdeithas, gan gynnwys: pobl hŷn a phobl ag anabledau sy'n byw yn rhy bell o arhosfan bws; pobl ifanc sydd heb gar na allant gyrraedd y gwaith ar amser, (neu gyrraedd y man perthnasol lle mae gwaith ar gael); pobl ifanc na allant gymdeithasu y tu allan i oriau ysgol am nad oes gwasanaethau ar gael; a, theluoedd â phlant bach na allant gael gafael ar ofal plant. Mae'r fath dlodi yn arwain at ddiweithdra ond, yn fwy na hynny, yn creu ynysu cymdeithasol ac allgáu cymdeithasol, ac yn arwain at golli rhwydweithiau cymdeithasol a all leihau'r gallu i greu cyfalaf cymdeithasol, sydd i gyd yn deillio'n uniongyrchol o ddiffyg symudedd.

O ganlyniad, mae cymunedau mewn ardaloedd gwledig wedi ystyried nifer o opsiynau amgen i wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus ag amserlenni penodol. Y ddau brif beth a wnaed fu cyflwyno rhyw fath o amserlen hyblyg ar gyfer gwasanaethau bysiau arferol fel bod modd gwyro oddi wrth lwybrau safonol sy'n galluogi bysiau i fynd yn agosach at gartrefi pobl, neu ddarparu rhyw fath o opsiwn 'ymateb i'r galw' sy'n gyfuniad o wasanaeth bws a gwasanaeth tacsî. Trydydd opsiwn llai cyfarwydd fu cynnig trafndiaeth breifat i unigolion, naill ai dros dro (e.e. drwy fenthyciad neu gytundeb llogi), neu'n barhaol drwy roi cerbyd i bobl. Nid yw'r un o'r rhain yn datrys holl broblemau trafndiaeth wledig; maent i gyd yn dibynnu ar ryw fath o gymhorthdal. Mae'r cymorthdaliadau hyn ar sawl ffurf, fel dibynnu ar yrwyr sy'n gwirfoddoli, rhoi cerbydau yn rhodd, arian grant ar gyfer costau sefydlu a/neu weithredu, neu gymhorthdal gweithredol uniongyrchol gan y llywodraeth. Mae'r adroddiad hwn yn ystyried rhai o'r opsiynau a gynigir ar hyn o bryd, ynghyd â'u manteision a'u cyfyngiadau. Un mater sy'n codi dro ar ôl tro drwy gydol yr astudiaeth yw diffyg gwerthusiad effeithiol a chynhwysfawr o wasanaethau trafndiaeth mewn ardaloedd gwledig (Lucas a Currie, 2011). Mae'r rhai sydd i'w cael yn dueddol o ganolbwyntio ar y buddiannau economaidd ac nid y buddiannau cymdeithasol ehangach (Laird a Mackie, 2014), a danamcangyfrifir yn aml.

Disgrifiad o'r Ymyriadau

Mae'r adroddiad hwn yn rhoi trosolwg o'r ymyriadau i fynd i'r afael â phroblemau trafndiaeth mewn ardaloedd gwledig. Mae'r gwaith yn seiliedig ar adolygiad o lenyddiaeth (gweler Cyfeiriadau ar ddiwedd yr adroddiad hwn ac Atodiad A am ragor o wybodaeth am yr ymyriadau a ystyriwyd) rhwng mis Rhagfyr 2016 a mis Chwefror 2017. Lleolir y rhan fwyaf o'r ymyriadau a ystyriwyd yn y DU, sydd ag ystod eang o gynlluniau wedi'u gweithredu gan sefydliadau cyhoeddus a gwirfoddol. Mae'r adolygiad o lenyddiaeth wedi datgelu tri dull cyffredinol o fynd i'r afael â phroblemau trafndiaeth wledig, a all gael eu crynhoi fel a ganlyn:

- Systemau trafndiaeth gyhoeddus ag amserlenni penodol
- Systemau trafndiaeth hyblyg
 - Systemau gyrrwr yn ymateb (bysiau, bysiau mini, tacsis)
 - Ehangu gwasanaethau presennol (fel cludiant ysgol)
- Darparu cerbydau
 - Benthyciadau
 - Rhentu cost isel
 - Prynu cost isel
 - Clybiau ceir

Systemau trafndiaeth ag amserlenni penodol yw'r math o wasanaeth cyhoeddus traddodiadol a safonol a gyflenwir, gyda bysiau yn teithio ar hyd llwybrau penodol ar adegau penodol. Yn aml, caiff gwasanaethau gymhorthdal sylweddol mewn ardaloedd gwledig ac maent yn dueddol o gysylltu canolfannau gwasanaeth mawr ar hyd prif heolydd, heb fawr ddim darpariaeth ar hyd heolydd bach nac mewn cymunedau bach. Mae systemau trafndiaeth hyblyg – cyfeirir atynt yn aml fel systemau 'trafndiaeth gyrrwr yn ymateb' – fel arfer yn gymysgedd o fysiau ag amserlenni hyblyg, a/neu ryw fath o system 'galw'r gyrrwr'. Yn aml defnyddir cerbydau bach a rhaid i deithwyr eu harchebu ymlaen llaw er mwyn cael eu casglu a'u gollwng mewn nifer gyfyngedig o leoliadau. Y trydydd opsiwn yw darparu cerbyd, a all fod ar ffurf benthyciad neu rentu cost isel, prynu cost isel, neu glwb ceir.

Mewn llawer o achosion, mae angen rhoi sawl opsiwn ar waith er mwyn diwallu anghenion penodol pob ardal a phoblogaeth. Mae daearyddiaeth a gweithgarwch economaidd yr ardal leol yn chwarae rhan bwysig wrth bennu anghenion trafndiaeth a hygyrchedd (e.e. gall sicrhau hygyrchedd mewn ardal arfordirol yn seiliedig ar lefelau uchel o dwristiaeth fod yn dra gwahanol i anghenion trafndiaeth pobl mewn ardaloedd ucheldir sydd angen mynd i'r gwaith mewn canolfan drefol fawr). Rhoddir enghreifftiau o'r gwahanol fathau o ymyrraeth yn Nhabl 1 isod, ac fe'u heglurir yn fanylach yn Atodiad 1.

Tabl 1. Crynodeb o'r ymyriadau sydd ar waith i wella trafndiaeth mewn ardaloedd gwledig

Pwnc: Trafnidiaeth

Ymyriad	Lleoliad	Nodweddion	Disgrifiad o'r ymyriad	Gwerthusiad
Rhaglen Trafnidiaeth Wledig	Eire	Defnyddio trafndiaeth wledig i gyflawni amcan polisi lefel uchel cynhwysiant cymdeithasol. Cyfnod gweithredu: 2003 hyd heddiw	Rhaglen trafndiaeth wledig wedi'i chyflwyno drwy 35 o bartneriaethau lleol. Yn dibynnu'n fawr ar wirfoddolwyr i yrru ac i gyflawni rolau hanfodol eraill. Gwariwyd €13.8 miliwn o arian cyhoeddus ar y Rhaglen yn 2009, gan gefnogi 1.29 miliwn o deithiau gan unigolion.	Ni allai gwerthusiad yn 2011 yn cwmpasu'r cyfnod rhwng 2002 a 2009 fesur y buddiannau o ran cynhwysiant cymdeithasol – diffyg data i fesur buddiannau'r rhaglen. Gwerthusiad yn rhan o adolygiad ehangach o werth am arian gwariant cyhoeddus. Peth tystiolaeth ansoddol yn awgrymu bod buddiannau cynhwysiant cymdeithasol i Deithwyr y Rhaglen, yn enwedig pobl hŷn a phobl ag anableddau.
South Staffordshire Connect	Swydd Stafford, Lloegr	Gwasanaeth bws y gellir ei drefnu ymlaen llaw i'r rhai sy'n bell o lwybrau bysiau arferol Cyfnod gweithredu: 2012 hyd heddiw	Gwasanaeth bws lleol y gellir ei drefnu ymlaen llaw, a wnaiff eich casglu o'ch drws. Ar gyfer trigolion De Swydd Stafford sy'n byw'n bell o lwybrau bysiau arferol neu sy'n ei chael yn anodd defnyddio bws arferol. Ar gael i bobl o bob oedran, gydag oedolion yn talu £3 am bob taith.	Nododd adroddiad blwyddyn un (2013), yn y 12 mis cyntaf, i'r gwasanaeth gario dros 10,000 o deithwyr galw'r gyrrwr a thros 7,600 o deithwyr canolfannau dydd, gan gyflawni 8,000 o deithiau (galw'r gyrrwr yn unig). Cofrestrodd cyfanswm o 1,650 o drigolion De Swydd Stafford i ddefnyddio'r gwasanaeth.
Wheels to Work	Swydd Nottingham	Cynllun llogi moped a beic i bobl sydd angen mynd i'r ysgol/coleg neu i'r gwaith	Mae Wheels to Work yn rhedeg Cynllun Llogi Moped, lle gall unigolion logi moped am hyd at chwe mis, am £25 yr wythnos. Mae hyn yn cynnwys yswiriant, treth, yswiriant torri i lawr, gwasanaethu a chynnal a chadw. Caiff ei redeg gan Rural Community Action, Swydd Nottingham	Yn ôl ACRE (2013) mae galw mawr ond hefyd fuddsoddiad cyfalaf a chostau rhedeg mawr, ac roedd y gostyngiad yng nghyllid yr awdurdod lleol yn golygu nad oedd yn ymarferol cynnig cynlluniau.
Wheels to Work	Gogledd-Orllewin Lloegr (cynllun rhanbarthol)	Cynllun llogi moped a beic i bobl sydd angen mynd i'r ysgol/coleg neu i'r gwaith	Cynllun Llogi Moped gyda chynnodau ar fenthyg wedi'u hymestyn i naw mis. Costau benthyg yn amrywio o £13 i £26 y mis yn dibynnu ar y budd-daliadau a gaiff defnyddwyr.	Defnyddiodd tua 437 o ddefnyddwyr y cynllun a chostiodd tua £2,600 fesul moped. Nododd y gwerthusiad yr arbediad cyffredinol i'r trethdalwr yn deillio o'r cynllun, gan gynnwys cymorth ychwanegol mewn da ar yr un lefel fwy neu lai, gan awgrymu bod y cynllun yn mantoli'r gyllideb ar y cyfan.

Pwnc: Trafnidiaeth

Ymyriad	Lleoliad	Nodweddion	Disgrifiad o'r ymyriad	Gwerthusiad
Co-Wheels Car Club	Y DU	Clwb ceir cymunedol: rhentu cerbyd am gost isel ledled y DU. Cyfnod gweithredu: 2014 hyd heddiw	Nifer fach o gerbydau cost isel ar gael i'w llogi. Yn gweithredu fel menter gymdeithasol gan reoli 4 masnachfrait a 50 o glybiau ceir ledled y DU. Mae Co-Wheels Huntly yn glwb ceir cymunedol ar gyfer Huntly a'r Cyffiniau a hyrwyddir gan Ymddiriedolaeth Datblygu Huntly a'r Cyffiniau	Derbyniodd £0.5 miliwn o arian grant yn 2014-15 gan gronfeydd Buddsoddi Cymunedol Ignite a'r Big Issue i ehangu. Dyblodd nifer yr aelodau yn 2014-15 i 3,803 gyda 41% ohonynt ag incwm islaw'r cyfartaledd. Cyfanswm o 480 o geir yn y fflyd yn 2015 y mae 33% ohonynt yn gerbydau allyriadau isel iawn.
Lincshare	Swydd Lincoln	Cynllun rhannu ceir i leihau costau trafndiaeth	Mae mwy na 1300 o bobl wedi cofrestru â LincShare - 'gwasanaeth paru' rhannu ceir am ddim i bawb sy'n byw, yn gweithio ac yn teithio o amgylch Swydd Lincoln. Gall pobl nad ydynt yn gyrru neu sydd heb fynediad i gar hefyd rannu car.	Yn fwyaf tebygol o gael ei ddefnyddio ar gyfer trafndiaeth linellol i gysylltu ardaloedd gwledig a threfol (h.y. canolfannau cyflogaeth). Awgrymir bod rhai pobl yn arbed dros £1,000 y flwyddyn.
MiBUS	Dwyrain Swydd Efrog, Lloegr	Gwasanaeth bws mini ymateb i'r galw Cyfnod gweithredu: 2011-13	Gwasanaethau ymateb i'r galw MiBUS. Mae 18 o lwybrau yn gweithredu bob wythnos, gan fynd â thrigolion i ganolfannau siopa a chyfleusterau eraill. Mae'r gwasanaethau yn gweithredu o ddrws i ddrws, drwy eu trefnu ymlaen llaw â Chanolfan Alwadau Cyngor Dwyrain Swydd Efrog.	Yn 2011/12, gwnaeth tua 900 o wasanaethau drws i ddrws MiBUS gyflawni 67 o deithiau un ffordd a 5,726 o deithiau dwy ffordd gan unigolion. Mae hyn yn cyfateb i gludo 6.5 o deithwyr mewn cerbyd fesul taith ar gyfartaledd (sy'n golygu bod y gwasanaeth oddeutu 60% yn llawn bob blwyddyn).
Prosiect Broceriaeth Trafnidiaeth Tees Valley	Gorllewin Tees Valley, Lloegr	Cynllun broceriaeth bws mini	Prosiect tair blynedd i ehangu cynllun broceriaeth bws mini llwyddiannus yn Nwyrain Cleveland i gwmpasu gorllewin Tees Valley. Mae'r broceriaeth yn dwyn ynghyd unigolion a grwpiau sydd angen cludiant â bysiau mini â pherchenogion lleol.	O dan LEADER, cyflawnodd y cynllun tua 3,000 o deithiau gan unigolion gan gludo cymysgedd o 56% o bobl hŷn (teithiau siopa, digwyddiadau chwaraeon, apwyntiadau meddygol, digwyddiadau cymdeithasol), 28% o blant bach a phlant ysgol (gweithgareddau allgyrsiol, hyfforddiant chwaraeon, gwersi dawnio, i gwrdd â chludiant ysgol, clwb ieuencid/brownis ac ati).
Trafnidiaeth Gymunedol 60+	Swydd Rydychen, Lloegr	Cyfnod gweithredu: 2014 hyd heddiw	Mae Cymunedau yn Gyntaf Swydd Rydychen yn cefnogi cynlluniau trafndiaeth gymunedol 60+ yn y sir. Mae Tîm Red Arrow o 20 o yrwyr yn darparu cymorth wrth gefn i gynlluniau trafndiaeth gymunedol presennol y sir ac yn blaenoriaethu cymorth i bobl hŷn a phobl mwy agored i niwed.	Nid oes unrhyw werthusiad ar gael.

Pwnc: Trafnidiaeth

Ymyriad	Lleoliad	Nodweddion	Disgrifiad o'r ymyriad	Gwerthuso
Second Chances Garage	Frederick County, Maryland, UDA	<p>Darparu cerbydau fel y gall pobl fynd i'r gwaith a manteisio ar wasanaethau sylfaenol</p> <p>Cyfnod gweithredu: 2010 hyd heddiw</p>	<p>Darperir trafndiaeth cost isel a gwasanaeth atgyweirio cerbydau i deuluoedd incwm isel. Caiff 90% o'r holl elw ei ailfuddsoddi yn y gymuned. Gweithir yn agos ag ystod eang o elusennau a sefydliadau lleol eraill. Derbynnir cerbydau yn rhodd gan y gymuned leol, a chânt eu hatgyweirio cyn eu rhoi i unigolion sydd wedi'u hatgyfeirio gan asiantaethau partner.</p>	<p>Nid oes unrhyw werthusiad ar gael. Ceir peth gwybodaeth sylfaenol am effaith y cynllun ar y wefan</p>
Good News Garage	Burlington, Vermont, UDA	<p>Darparu cerbydau i gartrefi incwm isel</p> <p>Cyfnod gweithredu: 1996 hyd heddiw</p>	<p>'Wheels to work' a 'Ready to go' – dwy raglen sy'n seiliedig ar roi hen gerbydau yn rhodd – cânt eu hatgyweirio a'u rhoi i deuluoedd incwm isel. Caiff pobl sy'n derbyn car yn rhodd wasanaeth towio am ddim a didyniad treth. Defnyddir busnesau lleol ac atgyfnerthir cymunedau.</p>	<p>Nid oes unrhyw werthusiad ar gael. Mae adroddiadau blynyddol a'r wefan yn cynnwys peth data ar effaith.</p>

Effeithiolrwydd Ymyriadau

Yn y bôn, mae a wnelo trafndiaeth wledig â darparu set o systemau gwasanaeth a amserlennir ar gyfer symud niferoedd mawr o bobl, a/neu ddarparu cerbydau preifat i symud unigolion a grwpiau bach. Mae gan bob un ran i'w chwarae o fewn system trafndiaeth wledig, a bydd ei heffeithiolrwydd yn dibynnu'n aml ar y graddau y caiff y systemau eu hintegreiddio a pha mor gynhwysfawr ydynt (h.y. diwallu holl anghenion y boblogaeth wledig). Bydd nodweddion system trafndiaeth wledig yn amrywio yn dibynnu ar anghenion y boblogaeth leol (e.e. cymysgedd demograffeg, swyddi a gwasanaethau), y ddaearyddiaeth economaidd leol, a chyflwr y rhwydwaith cyfathrebu. Mae'r broblem yn mynd y tu hwnt i'r rhwydwaith trafndiaeth ei hun ac yn cynnwys argaeledd band eang (a all newid y broses o ddarparu gwasanaethau a'r angen i deithio yn sylweddol).

Bydd ateb y cwestiwn 'pa fath o ymyriad trafndiaeth wledig sy'n effeithiol?' yn dibynnu ar yr hyn y mae llywodraeth neu gymdeithas am ei gyflawni o ran system trafndiaeth wledig, natur yr ardal, a phwy o fewn y boblogaeth wledig y gofynnir y cwestiwn iddo. Er enghraifft, gallai system trafndiaeth wledig sydd â'r nod o alluogi pobl i fynd i'r gwaith a chael gafael ar wasanaethau yn wahanol iawn i un sy'n targedu cynhwysiant cymdeithasol, neu'n ceisio gwneud y ddau.

Cyflawni nodau cyffredinol

Bydd nodau cyffredinol system trafndiaeth wledig yn pennu pa gymysgedd o opsiynau cyflawni amgen sy'n gweithio orau. Gall y cysyniad o gynllunio hygyrchedd fod yn briodol os mai'r ffocws yw cysylltu cymunedau ynysig â gwasanaethau allweddol fel addysg, iechyd, siopau, (Lucas a Currie, 2011) a chanolfannau cyflogaeth. Os mai'r nod yw lleihau allgáu cymdeithasol, gallai'r dull gweithredu fod yn wahanol. Mae angen i unrhyw gamau a gymerir yn genedlaethol neu'n wladwriaethol fod yn hyblyg er mwyn ymdrin â gwahanol anghenion a chyd-destunau daearyddol yn yr amrywiaeth o ardaloedd gwledig yr eir i'r afael â nhw. Er enghraifft, mae gwasanaethau bysiau ag amserlenni penodol fwyaf effeithlon pan fyddant yn gweithredu ar hyd prif goridorau trafndiaeth sy'n cysylltu canolfannau gwasanaeth, neu'n cysylltu ardaloedd ar y cyrion â chanolfannau cyflogaeth. I'r rhai a all gael gafael ar wasanaethau o'r fath, maent yn debygol o fod y math rhataf a mwyaf dibynadwy o drafnidiaeth gyhoeddus. Gwelir amrywiadau mewn rhai gwledydd eraill ar rai llwybrau penodol – er enghraifft y bysiau post yn y Swistir (a rhai rhanbarthau alpaidd eraill) sy'n cyfuno trafndiaeth gyhoeddus â gwasanaethau cludo post, yn cysylltu cymunedau anghysbell yn yr alpau uchel â rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus yn y dyffrynnoedd isel, (ond fel arfer dim ond gwasanaeth cyfyngedig cymorthdaledig a ddarperir). Mewn rhai rhannau o Gymru a Lloegr, mae systemau bysiau tymhorol a amserlennir ar lwybrau penodol

sy'n gwasanaethu twristiaid (e.e. cerddwyr llwybrau arfordirol) hefyd ar gael i drigolion lleol yn ystod y cyfnod gweithredu, ond nid ydynt yn diwallu eu hanghenion. Yn yr un modd, mae rhai astudiaethau achos (a amlinellir yn Nhabl 1 ac a drafodir yn fanylach yn yr Atodiad i'r adroddiad hwn) wedi dangos llawer o fuddiannau yn gysylltiedig ag ehangu gwasanaethau cludiant presennol ysgolion i blant gwledig, lle mae gwirfoddolwr hyfforddedig a/neu gyflogeion penodol o'r trydydd sector yn gyrru trigolion i drefi lleol ac oddi yno ar amserlen fwy ond sefydledig gan ddefnyddio bysiau ysgol.

Gwasanaethau a amserlennir

Bydd y rhan fwyaf o bobl yn meddwl am wasanaethau bysiau a amserlennir ar lwybrau penodol pan sonnir am drafnidiaeth gyhoeddus wledig. Un o brif fanteision gwasanaethau a amserlennir yw'r ffaith bod y gwasanaeth yn un rheolaidd, ond problem eang a danlinellwyd yn yr ymyriadau a ystyriwyd (Tabl 1) oedd diffyg argaeledd gwasanaethau y tu allan i oriau gwaith arferol (h.y., gyda'r nos ac ar benwythnosau), sy'n cyfyngu'n ddifrifol ar allu pobl o bob oedran i ryngweithio'n gymdeithasol. I niferoedd mawr o drigolion gwledig, nid yw cysylltiadau trafnidiaeth o'r fath yn hygyrch, a rhoddwyd cynnig ar amrywiaeth o gynlluniau hyblyg amgen. Mae'r rhain yn cynnwys gwasanaethau bysiau ag amserlenni penodol, ond â'r hyblygrwydd i newid union lwybrau er mwyn casglu/gollwng teithwyr o leoliadau mwy anghysbell nad ydynt ar y llwybr arferol. Gan fynd â'r syniad hwn gam ymhellach, ceir systemau amrywiol ymateb gan yrrwr neu galw'r gyrrwr, sydd yn aml yn defnyddio bysiau mini a gyrrwyr sy'n gwirfoddoli. Gall y rhain fod yn fwy effeithiol wrth alluogi pobl i gael gafael ar wasanaethau, lle mae angen talu am y gwasanaeth, a'u trefnu ymlaen llaw. Mewn ardaloedd gwledig lle ceir mwy o bobl, gall y cynlluniau fod yn gosteffeithiol, yn enwedig os caiff gwasanaethau fel archebu canolog, atgyweirio a chynnal a chadw, cerbydau a gyrrwyr eu cyfuno neu eu rhannu gan sawl sefydliad. Maent yn mynd beth o'r ffordd i leddfu ynysu gwledig, ond mae sawl anfantais yn perthyn iddynt hefyd:

- tueddiad i weithredu am nifer fach o oriau
- yn diwallu anghenion pobl hŷn yn bennaf yn hytrach na phobl ifanc neu deuluoedd
- angen peth cymhorthdal i weithredu
- yn dibynnu'n fawr ar wirfoddolwyr.

Ceir un o'r cynlluniau mwyaf effeithiol yn Ne Swydd Stafford, lle gweithredir 'system trafnidiaeth integredig' gyda'r nod o gysylltu gwahanol fathau o gludiant er mwyn diwallu ystod ehangach o anghenion. Efen allweddol o'r system i drigolion gwledig yw gwasanaeth Connect, sef system hyblyg wedi'i hamserlennu, a wnaeth gludo dros 10,000 o deithwyr yn ei blwyddyn gyntaf, er, hyd yn oed yma, mae cynaliadwyedd y system yn ansicr am mai dim ond cyfran fach o'r boblogaeth wledig a dargedir ganddi. Er enghraifft, dim ond 2,250 o ddefnyddwyr sydd wedi cofrestru â Connect ar hyn o bryd, ond cyflawnwyd tua 38,000 o deithiau gan unigolion yn 2015 (Partneriaeth Trafnidiaeth Wledig De Swydd Stafford, 2015),

sy'n awgrymu bod y gwasanaeth yn cael ei ddefnyddio'n rheolaidd gan nifer gymharol fach o drigolion.

Mae system debyg ar waith yn Swydd Gaerloyw lle mae'r 'drafnidiaeth gymunedol' a ddarperir gan y sector gwirfoddol yn cau'r bylchau o ran y gwasanaethau a amserlennir sy'n rhan o'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus, yn ogystal â diwallu anghenion mwy penodol grwpiau neu unigolion penodol yn y gymuned (Cyngor Sir Swydd Gaerloyw, 2017). Mae trafndiaeth gymunedol yn cwmpasu ystod eang o weithgareddau o gynlluniau ceir gwirfoddol i fentrau cymdeithasol sydd ynghlwm wrth wahanol fathau o wasanaethau a gyflenwir gan awdurdodau lleol, ond problem gyffredin yw'r angen i ddod o hyd i gyllid allanol i gefnogi'r gwasanaeth, sy'n codi cwestiynau am ddarbodusrwydd.

Cynlluniau ceir gwirfoddol

Gall cynlluniau ceir gwirfoddol, hyd yn oed os ydynt yn gyfyngedig eu cwmpas, chwarae rhan mewn system trafndiaeth integredig, fel y gwelwyd o ddadansoddi gwasanaethau trafndiaeth yn ymwneud ag iechyd yn Ne Swydd Stafford (Cyngor De Swydd Stafford, 2014). Dangosodd y chwe chynllun ceir gwirfoddol a arolygwyd yn y sir yn ystod 2013-14 y cafwyd 2-12 o alwadau'r wythnos ar gyfartaledd i gludo pobl i apwyntiadau ysbyty, gyda'r rhan fwyaf oddi wrth bobl dros 65 oed. Ymhlith y rhesymau a roddwyd dros ddibynnu ar wasanaethau cynlluniau ceir gwirfoddol i gyrraedd apwyntiadau ysbyty roedd: 'methu gyrru', 'neb yn gallu mynd â fi', 'trafnidiaeth gyhoeddus yn wael', 'methu defnyddio trafndiaeth gyhoeddus oherwydd fy iechyd', a 'prisiau tacsï yn rhy uchel'. Roedd y problemau a nodwyd hefyd yn cynnwys amseroedd apwyntiadau nad oeddent yn cyd-fynd ag amserlenni bws cyhoeddus, a'r ffaith ei bod yn anodd neu'n ddud parcio ar safle ysbyty. Roedd yn amlwg bod cynlluniau ceir gwirfoddol yn llenwi bwlch wrth ddarparu trafndiaeth, nid dim ond o ran cludiant, ond hefyd wrth ddarparu cymorth drwy aros a mynd i apwyntiadau gyda phobl hŷn ar gais (h.y. creu set ehangach o fuddiannau).

Mae gan rannau gwahanol o'r DU, gan gynnwys Cymru, gynlluniau ar waith ar hyn o bryd lle darperir gyrrwyr gwirfoddol er mwyn galluogi pobl i gael gafael ar wasanaethau meddygol, a ddarperir drwy Ymddiriedolaethau'r GIG. Caiff gwirfoddolwyr hyfforddiant, gwisg arbennig, a lwfans milltiroedd er mwyn defnyddio eu car eu hunain i gludo pobl (gweler er enghraifft: Gwasanaeth Ambiwlans Canol De Lloegr, 2017). Dangosodd ymateb diweddar i gais am wybodaeth (Cox, 2017), ym mis Ionawr 2017, fod gan Ymddiriedolaeth Gwasanaethau Ambiwlans Cymru gyfanswm o 258 o yrwyr gwirfoddol cofrestredig. Gofynnir i yrwyr gwirfoddol gludo pobl â chyflyrau llai critigol ac sy'n fwy abl i wasanaethau meddygol, sydd felly yn galluogi ambiwlansys i gludo'r rhai ag anghenion mwy critigol neu a all fod angen triniaeth feddygol ar eu ffordd i'r ysbyty.

Darparu cerbydau i unigolion

Mae'r trydydd opsiwn, sef darparu cerbydau i unigolion, yn cynnig amrywiaeth o fentrau, ac mae rhai ohonynt yn cael eu hystyried yn y DU ar hyn o bryd. Gellir darparu cerbydau mewn sawl ffordd:

- benthyciad byrdymor dros dro (yn debyg i rentu car)
- benthyciad tymor hwy
- prynu a pherchenogaeth.

Mae clybiau ceir yn enghraifft o fenthyciad byrdymor dros dro, lle bydd rhywun yn talu tâl aelodaeth bach er mwyn gallu defnyddio amrywiaeth o fathau o gerbydau, am gyfnodau yn amrywio o ychydig oriau i ddiwrnodau neu hyd yn oed wythnosau. Er bod y syniad yn tyfu, y brif anfantais yw gallu cyrraedd lleoliad y ceir, sy'n nifer fach, gan mai dim ond 60 o safleoedd sydd gan y clwb ceir mwyaf ledled y DU (Carplus, 2016). Yr ail anfantais yw'r ddibyniaeth ar arian grant allanol i brynu a chynnal a chadw cerbydau nes bod digon o aelodau ac achosion o logi cerbydau i wneud y rhaglen yn hunangynhaliol yn ariannol. Mae'r costau llogi a'r mynediad cyfyngedig wedi golygu mai'r rheini mewn swyddi proffesiynol sydd angen ail gar am gyfnod cyfyngedig fu'r rhan fwyaf o ddefnyddwyr hyd yma.

Mae cynlluniau benthycio tymor hwy, fel Wheels-to-Work, yn wynebu problemau tebyg o ran hunangynhaliaeth ariannol (Asiantaeth Cefn Gwlad, 2005; Cymdeithas y Diwydiant Beiciau Modur, 2010). Nod Wheels-to-Work yw helpu pobl ifanc mewn ardaloedd gwledig i allu cyrraedd lleoliadau addysgol a mannau gwaith. Caiff y cynllun ei gyflwyno'n lleol mewn nifer o leoliadau ond mae'n dibynnu'n fawr ar gymorthdaliadau i brynu a chynnal a chadw'r cerbydau (sgwteri a mopedau yn bennaf). Er bod y cynllun wedi bod o fudd i'r rhai sy'n cael cerbyd, mae'r ddibyniaeth ar arian grant wedi cadw nifer y defnyddwyr i lawr, ac ar hyn o bryd ceir toriadau yn sgil y mesurau caledi a gyflwynwyd o fewn llywodraeth leol.

Gan fynd un cam ymhellach, mae garej 'Good News' a garej 'Second Chance' (sydd mewn taleithiau gwahanol yn UDA) yn galluogi teuluoedd incwm isel i brynu cerbydau ail-law am gost isel fel y gallant gael gwaith a chael gafael ar wasanaethau. Mae'r cynlluniau yn gweithredu mewn ffyrdd tebyg iawn; mae'r ddau yn dibynnu ar roddion gan y gymuned (yn gyfnewid am ddiidyniadau treth) ac yn gweithio'n agos gyda'r gwasanaethau cymdeithasol a sefydliadau eraill yn y sector gwirfoddol sy'n atgyfeirio unigolion a fyddai, yn eu barn nhw, yn cael budd o allu defnyddio cerbyd. Mae'r meini prawf ar gyfer darparu ceir yn eithaf llym ond mae'r costau'n isel ac mae'r effeithiau ar gartrefi sy'n gymwys yn gadarnhaol iawn. Hefyd nodir buddiannau ychwanegol o ran cydlyniant cymunedol a swyddi lleol (trwsio ac atgyweirio ceir). Mae'r ddwy garej hefyd yn darparu gwasanaethau atgyweirio cerbydau am gost isel, sydd ond ar gael i deuluoedd incwm isel sy'n bodloni'r meini prawf perthnasol.

Crynodeb o'r cynlluniau

Nid yw'r un opsiwn na chynllun a ddisgrifir uchod yn datrys holl broblemau trafndiaeth wledig, ond mae gan bob un ran i'w chwarae o bosibl. Mae trafndiaeth wledig yn debygol o fod angen rhyw fath o gymorth ariannol, boed hynny ar ffurf gwasanaeth a amserlennir cymorthdaledig, neu gymorth i ddarparu cerbydau. Bydd angen teilwra atebion yn ôl yr ardal leol a bydd angen ystyried anghenion y gymuned o ran y gallu i gwmpasu'r ardal wledig ehangach.

Goblygiadau polisi

Mae darparu trafndiaeth wledig yn creu set benodol o broblemau i lunwyr polisi sy'n ymwneud â mynd i'r afael â datblygu gwledig, tlodi gwledig, ac amrywiaeth o faterion sy'n gysylltiedig ag allgáu cymdeithasol o fewn gwahanol grwpiau oedran. Mae'r adolygiad o ymyriadau trafndiaeth yn yr adroddiad hwn hefyd yn dangos anawsterau bodloni gofynion mewn amrywiaeth o gyd-destunau gwledig, lle na fydd gwasanaethau bysiau cyhoeddus safonol a phenodol byth yn diwallu anghenion hygyrchedd na chymdeithasol y boblogaeth. Mae gan Gymru gymysgedd amrywiol o ofynion o ganlyniad i natur amrywiol poblogaethau lleol a daearyddiaeth y wlad. Er enghraifft, mae anghenion cymunedau arfordirol yn wahanol iawn i rai'r canolbarth, a rhai hen ardaloedd diwydiannol fel y cymoedd. Ni fydd yr hyn sy'n gweithio mewn un ardal yn bodloni gofynion ardal arall, er nad yw hyn o reidrwydd yn dileu'r gofyniad am bolisi trafndiaeth cyffredinol a all gyflawni strategaeth trafndiaeth integredig.

Diwallu anghenion lleol

Wrth ddadansoddi ymyriadau, awgrymir bod angen set gytûn o nodau polisi cyffredinol, sy'n ddigon hyblyg i allu blaenoriaethu o fewn is-ardaloedd rhanbarthol diffiniedig er mwyn diwallu anghenion lleol. Mae hefyd yn awgrymu mai blaenoriaeth unrhyw rwydwaith trafndiaeth wledig yw sicrhau bod gwasanaethau a swyddi ar gael yn lleol. Gan fod gwasanaethau yn dueddol o grynhoi mewn canolfannau poblogaeth penodol, bydd gwasanaethau bysiau arferol (ac i raddau llai wasanaethau trenau) rhwng canolfannau poblogaeth yn parhau i fod yn bwysig. Mae'n anos cael gwaith gan fod gwasanaethau cymorth cyflogaeth yn debygol o fod wedi'u lleoli mewn canolfannau poblogaeth mawr, a gall cyfleoedd gwaith fod ar wasgar ar draws ardaloedd mawr a/neu wedi'u lleoli o amgylch ardaloedd twf penodol mwy pell i ffwrdd (ardaloedd trefol yn aml). Gall gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus penodol ddatrys rhai o'r problemau hyn ond mae amserlenni ac oriau gweithredu cyfyngedig yn cyfyngu ar eu heffeithiolrwydd ac yn aml nid ydynt yn mynd i'r afael ag allgáu cymdeithasol.

Mae'r dystiolaeth yn awgrymu bod buddiannau cymdeithasol sylweddol i'w cael pan fo gwasanaethau trafndiaeth wledig yn diwallu anghenion lleol. Prin y cynhelir gwerthusiadau nac astudiaethau cost a budd o gynlluniau, a lle maent yn cael eu cynnal, yn aml mae'n anodd cael gafael arnynt ac mae eu ffocws yn rhy gul gan ei gwneud yn anodd asesu'r elw ar fuddsoddiad. Ceir dadleuon o blaid parhau i gefnogi ymyriadau trafndiaeth gyhoeddus drwy gymorthdaliadau yn seiliedig ar y gwelliannau posibl i lesiant cymdeithasol, iechyd, cael gafael ar hyfforddiant a gwaith, a lleihau allgáu cymdeithasol, ond prin yw'r dystiolaeth o effeithiolrwydd y cymysgedd o gynlluniau trafndiaeth preifat, gwirfoddol a chymorthdaledig sy'n cyflenwi gwasanaethau mewn ardaloedd gwledig. Er enghraifft, nododd adroddiad ar wasanaethau bysiau gwledig yn yr Alban (BBC, 19 Ionawr 2017), er bod cymorthdaliadau ar gyfer mwy na 200 o gwmnïau bysiau preifat wedi cynyddu, fod nifer y gwasanaethau a theithwyr wedi lleihau a bod costau teithio wedi cynyddu 18% dros gyfnod o 10 mlynedd.

Nododd astudiaeth ddiweddar o drafnidiaeth gymunedol yn yr Alban (Canning, Thomas a Wright, 2015), er bod trafndiaeth gymunedol yn cynnig buddiannau mewn amrywiaeth o feysydd polisi, gan gynnwys trafndiaeth, iechyd, gwasanaethau cymdeithasol a hamdden, ei bod yn anodd nodi graddau'r effaith. Yn seiliedig ar bum astudiaeth achos, nododd yr adroddiad fod trafndiaeth gymunedol yn '...generates a Scotland-wide social welfare benefit (consumer surplus) for users...£2.8 million per annum in Gross Value Added (GVA) ...and cost savings to local authorities, the NHS and other public bodies'. Dylid bod yn ofalus wrth ddefnyddio'r canfyddiadau hyn gan fod canlyniadau yn seiliedig ar samplau cymharol fach (N=212 ar gyfer yr holl astudiaethau achos) a oedd yn canolbwyntio ar bobl hŷn, ac roedd y GYG amcangyfrifedig yn seiliedig ar gyflogau 75 o aelodau o staff a gyflogwyd mewn pum astudiaeth achos yn unig. Mae Age Scotland (2012) wedi awgrymu bod buddiannau mawr posibl yn gysylltiedig ag ehangu'r cynllun teithio rhatach cenedlaethol i gynnwys cynlluniau trafndiaeth gymunedol. Roedd yr astudiaeth yn cynnwys cynlluniau trefol yn ogystal â chynlluniau gwledig, a nodwyd, yn 2011-12, fod tua £4.5 miliwn wedi cael ei wario ar gefnogi cynlluniau trafndiaeth gymunedol. Awgrymodd yr astudiaeth, petai'r cynllun teithio rhatach yn cael ei ehangu i gynlluniau trafndiaeth gymunedol, y byddai arbedion mawr yn cael eu gwneud, drwy well buddiannau iechyd a llai o wariant ar iechyd (dros £2 biliwn y flwyddyn).

Mae cynlluniau trafndiaeth sy'n defnyddio'r sector gwirfoddol i ddarparu gwasanaethau (e.e. gyrwyr gwirfoddol ar gyfer ymddiriedolaethau iechyd) yn lleihau costau'r sector cyhoeddus drwy ddibynnu ar wirfoddolwyr i roi o'u hamser a buddsoddi mewn cerbydau yn gyfnewid am lwfans ariannol cymharol fach. Yn y bôn, mae gwirfoddolwyr yn darparu cymhorthdal wrth ddarparu gwasanaethau. Efallai fod hyn yn gyfleus yn wleidyddol, ond ni wyddys a yw'n ddarbodus, nac yn dderbyniol yn gymdeithasol yn yr hirdymor.

Disgrifiodd un astudiaeth ddiweddar (Kotecha et al., 2017) o Sefydliadau Trafndiaeth Gymunedol heriau (heb gydnabod y gwrthgyferbynnu cynhenid) gweithredu cynlluniau trafndiaeth fel 'busnes' lle mae angen cyllid allanol, arallgyfeirio eu portffolio, cymorth y gymuned, a'r gallu i gyflenwi gwasanaeth o safon â staff medrus (gan gynnwys

gwirfoddolwyr). Yn seiliedig ar astudiaeth empiraidd gyfyngedig (pedair astudiaeth achos) awgrymodd yr adroddiad fod gan Sefydliadau Trafnidiaeth Gymunedol y nodweddion canlynol:

- cymysgedd o staff sy'n cael eu talu a staff gwirfoddol yn eu gweithredu
- angen pobl â'r 'cymysgedd cywir o sgiliau' gan gynnwys sgiliau arwain a busnes, ac amser
- llywodraethu cryf, a'r gallu i addasu i sefyllfaoedd newidiol
- gall integreiddio â sefydliadau eraill o'r sector gwirfoddol, a/neu gynghorau lleol, fod yn ffactor pwysig wrth bennu llwyddiant, yn enwedig os yw'r cyngor lleol yn darparu cymhorthdal

Hefyd, awgrymodd yr adroddiad fod cymorth gan y gymuned yn hollbwysig er mwyn llwyddo (o ran recriwtio gwirfoddolwyr a defnyddio gwasanaethau), ac er bod arian grant yn bwysig, am ei bod yn anodd cynhyrchu digon o incwm o drafndiaeth gymunedol, gallai Sefydliadau Trafnidiaeth Gymunedol fod yn fwy cynaliadwy petaent yn codi referniw drwy dâl aelodaeth.

Anghenion polisi

Gallai polisi cenedlaethol ar drafndiaeth wledig helpu i ddiffinio nodau strategol clir ar gyfer y canlyniadau y bwriedir i drafndiaeth wledig eu cefnogi. Unwaith y cytunir ar nodau cymdeithasol, mae wedyn yn bosibl penderfynu (yn lleol neu'n genedlaethol) pa gymysgedd o ymyriadau a fydd yn diwallu anghenion lleol ym mhob ardal, pa elfennau a ddylai gael cymorth ariannol, i ba raddau, ac ar ba ffurf y dylid darparu cymorth (e.e. grantiau cychwynnol, cymorth gweithredu a chynnal, cymhorthdal ffioedd) mewn rhannau gwahanol o'r wlad. Sylfaen bwysig fyddai sail dystiolaeth glir i adeiladu arni, un sy'n nodi'r costau cymdeithasol ac economaidd a buddiannau cynlluniau amgen a dulliau gweithredu integredig.

Mae angen set o astudiaethau rhanbarthol neu is-ranbarthol er mwyn nodi anghenion ledled Cymru wledig. Bydd angen i astudiaethau gael eu cynnal drwy bartneriaethau sefydliadau rhanddeiliaid, sy'n cynrychioli anghenion trafndiaeth lleol, a darparwyr lleol. Mae'n bwysig, wrth gynnal astudiaethau o'r fath, yr ystyrir anghenion trafndiaeth mewn perthynas â set ehangach o faterion. Byddai'r rhain yn cynnwys technolegau newydd a all newid y broses o gyflenwi gwasanaethau (e.e. telegynadleda meddygol), defnyddio cardiau deallus i dalu am amrywiaeth o wasanaethau cludiant, a hyd yn oed leoliad gwasanaethau gwledig; achub ar fuddiannau canolfannau adnoddau lleol, a phrosesau cyflenwi integredig, y gallant i gyd leihau'r galw i deithio mewn perthynas â gwasanaethau.

Yn fwy anodd ymdrin â nhw mae materion yn ymwneud â chael gafael ar wasanaethau hamdden a rhyngweithio'n gymdeithasol, ar gyfer rhannau gwahanol o'r boblogaeth wledig (y glasoed, rhieni â phlant bach, yr henoed), y gall fod ganddynt i gyd anghenion trafndiaeth amrywiol. O ran cynhwysiant a llesiant cymdeithasol, bydd hefyd angen i'r materion hyn gael eu hystyried wrth gynllunio systemau trafndiaeth wledig.

Mae'r dystiolaeth yn awgrymu y gall amrywiaeth o amserlenni bysiau hyblyg a systemau ymateb i'r galw ddiwallu nifer fawr o anghenion. Gall amserlenni bysiau hyblyg (h.y. gadael ar amser penodol ond yn gallu dilyn llwybr gwahanol i ryw raddau er mwyn casglu/gollwng teithwyr mewn mannau penodol), a rhwydweithiau ymateb i'r galw (nad ydynt yn gyfyngedig i amser na lle), a all rannu cerbydau ar draws ffiniau gweinyddol neu rwydwaith trafndiaeth fod yn effeithiol, a gallent gael budd o gymorth ariannol mwy parhaus na gwasanaethau bysiau ag amserlenni penodol.

Mae darparu cerbydau i gartrefi yn gleddyf deufin ac yn dibynnu i ryw raddau ar y camau a gymerir. Gall clybiau ceir a chynlluniau broceriaeth alluogi pobl i gael gafael ar gerbydau yn y byrdymor ond mae'r nifer fach o safleoedd lle lleolir cerbydau yn cyfyngu ar eu defnydd mewn ardaloedd gwledig (lle gall fod angen teithio'n bell er mwyn eu cyrraedd). Gallai fod yn werth ymchwilio i sefydlu clybiau ceir lleol neu gymunedol ond bydd angen cyllid cyfalaf cychwynnol ac wynebir y risg na wneir digon o ddefnydd ohonynt i fantoli'r gyllideb.

Darparu cerbydau preifat fel opsiwn polisi

Mae'r dewis amgen, sef darparu cerbydau preifat i unigolion yn barhaol, yn cynnwys yr anfantais y gwelir llai o alw am drafndiaeth gyhoeddus, ond eto dangoswyd bod buddiannau mawr i wneud hyn. Mae'r Good News Garage (2015), er enghraifft, nid yn unig yn helpu pobl i gael gwaith a'i gadw, ond mae hefyd yn cynhyrchu mwy o gyfalaf cymdeithasol drwy alluogi pobl gymharol gefnog i helpu'r rheini mewn angen drwy roi cerbydau iddynt yn rhodd. Gellir hefyd greu nifer fach o swyddi drwy adfer, atgyweirio a chynnal a chadw cerbydau. Mae gweithgareddau o'r fath yn dibynnu'n fawr ar feini prawf dethol a luniwyd yn ofalus a gwaith partneriaeth er mwyn llwyddo, gan ddibynnu ar system o atgyfeiriadau gan asiantaethau gwasanaethau cymdeithasol ac eraill. Gall hefyd fod angen cymhellion er mwyn annog pobl i roi cerbydau yn rhodd. Mae angen arian grant cychwynnol er mwyn prynu cyfleusterau, ac efallai y bydd angen lefelau isel o gymorth ariannol yn barhaus ar gyfer gweithrediadau (er bod peth awgrym y gall sefydliadau nid er elw fod yn hunangynhaliol yn ariannol i raddau helaeth yn yr hirdymor, drwy godi arian a rhoi cerbydau gwerth uchel yn rhodd a all gael eu hadfer a'u gwerthu mewn ocsiwn).

Mae'r Good News Garage hefyd yn enghraifft o werth gweithgareddau integredig, gan fod y gwasanaethau a gynigir wedi ehangu i waith atgyweirio cerbydau cost isel i deuluoedd incwm isel a chynllun trafndiaeth bws mini (Ready to Go) er mwyn helpu pobl wledig i gael

gafael ar ofal plant a gwaith. Nid oes rheswm pam na allai cynllun o'r fath weithredu yng Nghymru (neu mewn rhannau eraill o'r DU). Nid yw Vermont yn rhy annhebyg i Gymru, o ran ei nodweddion ffisegol a demograffig. Ceir eiddo gwag ar hyd a lled ardaloedd gwledig Cymru, ac mae'n debygol y byddai cefnogaeth i gynllun rhoi cerbydau yn rhodd.

Bydd angen gwneud gwaith ymchwil cychwynol gan fod cynllun Wheels to Work yn Lloegr yn dangos nad yw pob cynllun darparu cerbydau yn effeithiol. Roedd y cynllun yn Lloegr yn canolbwyntio ar ddarparu mopedau a sgwteri i bobl ifanc er mwyn iddynt allu cael gwaith a hyfforddiant. Mae'r gwaith gwerthuso yn awgrymu bod y cynlluniau yn ddud i'w sefydlu (costau cyfalaf uchel) ac i'w gweithredu (ERS Research and consultancy, 2009) ac er y nodir bod rhestrau aros hir mewn rhai ardaloedd, ychydig iawn o gynghorau sy'n ystyried parhau â'r cynllun. Codir cwestiynau hefyd ynghylch p'un a yw cerbydau o'r fath yn fwy addas mewn ardal drefol yn hytrach nag ardal wledig.

Casgliad

Mae trafndiaeth gyhoeddus wledig yn debygol o barhau i fod yn fwy drud, ac yn anos i'w chyflenwi, na thrafnidiaeth gyhoeddus drefol. Mae pellter a phoblogaethau bach yn golygu y bydd bob amser yn ddrutach i gyflenwi'r gwasanaeth cyhoeddus nag yw mewn ardaloedd trefol, gan gyfrannu at y 'premiwm gwledig' (h.y. cost uwch cael gafael ar wasanaethau mewn ardal wledig).

Mae cynllun integredig yn cynnig mwy o botensial i ddiwallu'r amrywiaeth o anghenion trafndiaeth ledled ardaloedd gwledig. Drwy gynnig amrywiaeth o opsiynau sy'n cynnwys gwasanaethau bysiau ag amserlenni penodol ac amrywiol, cynlluniau ymateb i'r galw, ac o bosibl ddarparu cerbydau i gartrefi unigol, gellir bodloni'r rhan fwyaf o'r galw sy'n ymwneud â thrafnidiaeth. Gall y gwaith o fodloni'r galw hefyd ofyn am ystyried amseriad a lleoliad mathau penodol o ddarpariaeth gwasanaeth (e.e. iechyd, cyflogaeth a buddiannau). Hefyd, mae cysylltu anghenion trafndiaeth â chyflenwi gwasanaethau hefyd yn cynnig y cyfle i leihau mathau penodol o deithio sy'n gysylltiedig â gwasanaethau.

Gallai datblygiadau technolegol (meddalwedd logisteg, amserlenni hyblyg a gynllunnir ar gyfrifiadur ac ati) helpu i leihau costau cydlynu nifer o systemau cyflenwi cludiant drwy wneud y defnydd gorau o gerbydau a chanoli systemau cymorth cefn swyddfa.

Yr anghenion mwyaf anodd i'w diwallu yw anghenion hamdden a chymdeithasol amrywiol y gwahanol rannau o'r boblogaeth wledig, yn hen ac ifanc. Mae annog datblygiad sefydliadau gwirfoddol a allai ddefnyddio cerbydau cyhoeddus y tu allan i oriau ysgol/gwaith yn cynnig rhywfaint o le i wella rhyngweithio cymdeithasol, ond gall dibyniaeth ar yrwyr sy'n gwirfoddoli gyfyngu ar oriau gweithredu, ac nid yw opsiwn trafndiaeth gymunedol sy'n seiliedig ar wirfoddolwyr ac arian grant anghyson yn debygol o wneud iawn am lai o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus (Pwyllgor Trafnidiaeth Tŷ'r Cyffredin, 2014). Gall fod rhywfaint o le i ystyried cymhorthdal cyhoeddus i dalu am yrwyr cymwysedig i weithredu cynlluniau y tu allan i oriau gwaith er mwyn gwella rhyngweithio cymdeithasol, ond unwaith eto mae angen ymchwilio i hyn ymhellach, na ellir ei wneud yn yr adroddiad hwn.

Mae darparu cerbydau i gartrefi incwm isel unigol yn cynnig amrywiaeth o fuddiannau o gynyddu cyfleoedd gwaith, i'w gwneud yn haws cael gafael ar ofal plant, i wella cyfalaf cymdeithasol. Gall fod gan gynlluniau darparu cerbydau gostau cychwynnol uchel a chymhellion i annog rhoi cerbydau yn rhodd, ond gallai cynllun peilot ystyried yn ddefnyddiol y potensial i'w gweithredu yng Nghymru a'r buddiannau tebygol.

Ar y cyfan, mae angen sail dystiolaeth gryfach sy'n defnyddio ymchwil empiraidd ledled Cymru er mwyn darparu sylfaen gadarn i ddatblygu polisi mewn perthynas â thrafnidiaeth wledig.

Cyfeiriadau

ACRE (2013) **ACRE Report - Year 3 (April – September 2013): Rural Transport.**

Adroddiad gan y BBC (19 Ionawr 2017) **Rural areas of Scotland 'let down' by bus services.** <http://www.bbc.co.uk/news/uk-scotland-38677589>

Age Scotland (2013) **Driving Change: The case for investing in community transport.**

Asiantaeth Cefn Gwlad (2005) **Evaluation of wheels to work schemes: Final Report.** Paratowyd gan Steer Davies Gleave, Llundain.

Canning, S., Thomas, R. ac S. Wright (2015) **Research into the Social and Economic Benefits of Community Transport in Scotland.** Transport Scotland, Caeredin.

Carplus (2016) **Annual survey of car clubs 2015/16 England and Wales (excluding London).** Paratowyd ar gyfer Carplus gan Steer Davies Gleave.

Carplus (2016) **East Renfrewshire Car Club Feasibility Study Report.** Paratowyd gan Steer Davies Gleave, Llundain.

Cox, K. (2017) Ymateb i gais am wybodaeth o dan Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth 2000. **Llythyr oddi wrth Keith Cox, Ymddiriedolaeth GIG Gwasanaethau Ambiwylans Cymru ynghylch gyrywyr sy'n gwirfoddoli.**
https://www.whatdotheyknow.com/request/391178/response/955752/attach/2/3917%20RESPONSE.pdf?cookie_passthrough=1

Cyngor De Swydd Stafford (2014) **Scrutiny review into transport/travel arrangements to hospital appointments. Wellbeing Select Committee Review 2013-14 report.**

Cyrchwyd 20 Chwefror 2017:

<https://www.sstaffs.gov.uk/doc/173849/name/Final%20report%20website%20version%202.pdf/>

Cyngor Sir Swydd Gaerloyw (2017) **Community Transport.**

<http://www.gloucestershire.gov.uk/transport/community-transport/>

Cymdeithas y Diwydiant Beiciau Modur (2010) **Wheels to Work in 2010: A review of the nationwide moped loan scheme for young people.** <http://www.mcia.co.uk/>

ERS Research and consultancy (2009) **Evaluation of Wheels to Work Derbyshire: Final Report.**

Good News Garage. (2016) **In The Driver's Seat: 2015 Annual Report**. A Publication of Good News Garage, Burlington, Vermont, USA.

http://www.goodnewsgarage.org/LSS_Goodnews/media/Images/Banners-New/home/2015-Annual-Report.pdf

Good News Garage. **New Hampshire a Vermont**. Cyrchwyd 15 Ionawr 2017.

<http://www.goodnewsgarage.org/>

Gray, D., Shaw, J., a Farrington, J. (2006) **Community transport, social capital and social exclusion in rural areas**. Area cyf.38:1, tt.89-98.

Gwasanaeth Ambiwlans Canol De Lloegr (2017) **NHS Foundation Trust: Become a Volunteer Car Driver**. <https://www.scas.nhs.uk/get-involved/volunteer-car-drivers/>

<https://www.ageuk.org.uk/Documents/EN-GB-SC/Still%20Waiting%20campaign/Driving%20Change.pdf?dtrk=true>

Kotecha, M., Davies, M., Miscampbell, G., Barnard, M., ac S. Hughes (2017) **What works:**

Laird, J. a Mackie, P. (2014) **Wider economic benefits of transport schemes in remote rural areas**. Research in Transportation Economics, Cyf. 47, tt.92-102.

Lucas, K. a Currie, G. (2011) **Developing socially inclusive transportation policy: transferring the United Kingdom policy approach to the State of Victoria**. Transportation, Cyf. 39, tt.151-173.

Lucas, K., Tyler, S. a, G, Christodoulou. (2008) **The value of new public transport in deprived areas: Who benefits, how and why?** Sefydliad Joseph Rowntree, www.jrf.org.uk.

Lucas, M.T. ac C. Nicholson, F. (2002) **Subsidized Vehicle Acquisition and Earned Income in the Transition from Welfare to Work**. Papur Gweithredol, yr Adran Economeg a Rheoli Cymhwysol, Prifysgol Cornell, Ithaca, Efrog Newydd 14853-7801 UDA.

Partneriaeth Trafnidiaeth Wledig De Swydd Stafford (2015) **South Staffordshire Connect: The story so far and where next**. Cyflwyniad Powerpoint 27 Tachwedd 2015, cyrchwyd 20 Chwefror 2017 yn: <https://www.sstaffs.gov.uk/communities/ssrtp-newsletters.cfm>

Partneriaeth Trafnidiaeth Wledig De Swydd Stafford. (2013) **South Staffordshire Connect Year One Report**.

Pwyllgor Trafnidiaeth Tŷ'r Cyffredin. (2014). **Passenger transport in isolated communities: Fourth Report of Session 2014–15**. Llundain Tŷ'r Cyffredin. Cyrchwyd o: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201415/cmselect/cmtran/288/288.pdf>

Second Chances Garage (2017) Cyrchwyd 19 Ionawr 2017:
<http://secondchancesgarage.org/about-us-vehicle-donation/>

Shergold, I. a Parkhurst, G. (2012) **Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales.** Journal of Rural Studies cyf.28, tt.412-421.

Snelling Center for Government (2009) **Transporting the Public: Statewide Action Planning Forum Data and Discussion Guide.** 3 Mehefin, 2009, Montpelier, VT. Trefnwyd a hwyluswyd gan y Snelling Center for Government, Vermont.

Successful community transport. Research Institute Report No. 7. The Power to Change Trust, Llundain.

Van Alst, J. W., McLaughlin, J., a Levy, M. (2014) **Shifting into Gear: A Revised Guide to Creating or Improving a Car Ownership Program.** National Consumer Law Center (NCLC), UDA.

Williams, E. a Doyle, R. (2016) **Rural Poverty in Wales: Existing Research and Evidence Gaps.** Sefydliad Polisi Cyhoeddus i Gymru.

Atodiad 1 – Rhagor o wybodaeth am yr ymyriadau a ystyrir yn yr adroddiad hwn

Systemau trafndiaeth gyhoeddus ag amserlenni penodol

Rhaglen Trafnidiaeth Wledig, Eire

Yn sgil gwaith ailstrwythuro trafndiaeth wledig diweddar (2016) yn Eire, cyfunwyd systemau cyflenwi yn 17 o Unedau Cydgysylltu Trafnidiaeth (sef 'Cyswllt Lleol'). Mae'r rhaglen yn rheoli 1,000 o wasanaethau bysiau cyhoeddus gwledig ynghyd â gwasanaethau galw'r gyrrwr, ac amcangyfrifir ei bod yn cyflawni 250,000 o deithiau gwasanaeth trafndiaeth wledig yn genedlaethol, gyda 1.765m o deithwyr yn defnyddio'r gwasanaethau trafndiaeth wledig a ddarperir yn ôl yr amcangyfrifon.

Cyn yr ailstrwythuro, roedd Eire wedi creu 'Rhaglen Trafnidiaeth Wledig' yn 2007 a wnaeth ddeillio o raglen beilot gynharach (y Fenter Trafnidiaeth Wledig, 2002), a sefydlwyd i ymdrin â phroblemau diwallu anghenion trafndiaeth o ran cynhwysiant cymdeithasol. Cafodd y Rhaglen hon ei sefydlu gan Pobal, yr asiantaeth datblygu cymunedol a chydlynid cymdeithasol, gyda ffocws penodol ar ymateb i ynysu gwledig a gwella symudedd, hygyrchedd a chyfranogiad cymunedol pobl leol. Cafwyd arian grant sylweddol gan yr Adran

Drafnidiaeth (gan gynyddu rhwng 2003 a 2010 o €3 miliwn i €11 miliwn), ond lleihaodd o 2011 ymlaen. Cafodd y Rhaglen ei chyflawni drwy 35 o Grwpiau Trafnidiaeth Wledig, a sefydlwyd i weithredu lle bu methiant yn y farchnad yn unig (h.y. lle byddai gwasanaethau wedi'u hariannu o dan y Rhaglen yn ategu ac nid yn cystadlu â gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus presennol), er mai pobl hŷn a phobl ag anableddau oedd y prif gwsmeriaid. Cafodd y gwasanaethau eu rheoli'n bennaf gan bwyllgorau rheoli gwirfoddol a dibynnwyd yn fawr ar wirfoddolwyr (gan weithredu fel gyrwyr, cynorthwywyr teithwyr, rheoli cynlluniau ceir cymunedol a gweithgareddau eraill). Ymhlith y mathau o wasanaethau trafndiaeth a ddarparwyd gan y Grwpiau Trafnidiaeth Wledig roedd:

- i. Trafnidiaeth Ymateb i'r Galw – ymateb i geisiadau am wasanaethau a gweithredu drwy wneud teithiau penodol i gasglu a gollwng teithwyr wrth y drws;
- ii. Trafnidiaeth Benodol wedi'i Hamserlennu — gwasanaethau â llwybr arferol, manau stopio ac amserlenni
- iii. Trafnidiaeth Hyblyg wedi'i Hamserlennu – manau gadael arferol wedi'u hamserlennu i'r naill gyfeiriad, ond gan wyro o'r llwybr er mwyn casglu/gollwng teithwyr yn agosach i'w cyrchfannau.

Cynyddodd lefel y gwasanaeth a ddarparwyd rhwng 2003 a 2012 fel a ganlyn:

	2003	2012
Nifer y teithiau gan gerbydau	40,000	217,686
Nifer y teithiau gan deithwyr	151,000	1.73 miliwn

Yn 2009 gwnaeth Adroddiad McCarthy argymhell dileu'r rhwydwaith a arweiniodd at wrthwynebiad gwleidyddol a chymunedol. Nododd adolygiad (2011) yn cwmpasu'r cyfnod rhwng 2002 a 2009 fod y strwythur ar gyfer cyflenwi gwasanaethau trafndiaeth wledig wedi arwain at lefel anghymesur o uchel o gostau gweinyddol o gymharu â chostau gweithredol, ac awgrymwyd ailstrwythuro'r broses gyflenwi yn 18 o unedau gydag Uned Cydgysylltu Trafnidiaeth yn cyflawni ystod eang o ddyletswyddau. Hefyd nododd yr adolygiad wendid o ran y data gwael ar fesur effeithiau cynhwysiant cymdeithasol. O ganlyniad cafodd y Rhaglen ei diwygio yn 2014 a daeth yr Awdurdod Trafnidiaeth Cenedlaethol (heb unrhyw brofiad o ynysu gwledig) yn gyfrifol am y gwaith rheoli yn lle Pobal (heb unrhyw brofiad o

reoli trafndiaeth gyhoeddus). Mae arwyddion bod y sector trafndiaeth wledig wedi cyflawni arbedion effeithlonrwydd tra'n cyflawni nodau cymdeithasol ehangach (fel lleihau ynyswch).

Gweithgarwch arfaethedig arall gan yr Awdurdod Trafndiaeth Cenedlaethol oedd cyflwyno "Trwydded Hackney Ardal Leol" ar gyfer lleoliadau gwledig gan fodloni meini prawf penodol. Yr amcan oedd hwyluso mynediad cost isel i'r farchnad hackney ar gyfer darparu trafndiaeth mewn ardaloedd gwledig na fyddent, fel arall, yn debygol o gael gwasanaethau o'r fath. Mae ei nodweddion yn cynnwys:

- Ardal weithredu gyfyngedig – Byddai'r ardal gasglu yn gyfyngedig i bellter penodol o brif leoliad a ddewisid ac ni fyddai deiliad y drwydded yn cael ceisio busnes mewn trefi (h.y. byddai'n gorfod gweithredu mewn pentrefi ac ardaloedd gwledig);
- Rhaid i'r angen am "Drwydded Hackney Ardal Leol" gael ei ddilysu gan sefydliad busnes neu gymunedol lleol;
- Cost mynediad isel – ffi drwydded isel a safonau cerbydau syml;
- Rhaid bod gyrwyr yn byw yn yr ardal leol ac nid oes rhaid dilyn y Rhaglen Datblygu Sgiliau o dan y drwydded SPSV;
- Ni fyddai'r gyrrwr yn cael ceisio busnes ar ffyrdd cyhoeddus nac wrth safleoedd tacsî.

Systemau trafnidiaeth hyblyg

South Staffordshire Connect, Lloegr

Cynhaliodd Partneriaeth Trafnidiaeth Wledig De Swydd Stafford ddadansoddiad manwl o amrywiaeth o wasanaethau tacsï, trafnidiaeth gymunedol, trafnidiaeth gyhoeddus, a thrafnidiaeth iechyd a gofal cymdeithasol, cyn ariannu gwasanaeth bws hyblyg newydd. Cydweithiodd partneriaeth, yn cynnwys Cyngor Sir Swydd Stafford, Cyngor De Swydd Stafford, a Grŵp Comisiynu Clinigol Ardal Penrhyn Seisdon, i greu ac ariannu *'gwasanaeth bws ymateb i'r galw'* fel yr opsiwn gorau i drigolion gwledig a fyddai'n darparu mynediad i wasanaethau ac yn helpu i leddfu ynysu gwledig. Mae amrywiaeth o wasanaethau trafnidiaeth hefyd wedi cael eu datblygu ar gyfer cartrefi gwledig gan gynnwys gwasanaethau bysiau hyblyg a chynlluniau ceir ymateb i'r galw.

Mae South Staffordshire Connect yn wasanaeth bws lleol y gellir ei drefnu ymlaen llaw, sy'n hyblyg ac yn casglu pobl o'u cartrefi. Mae'r bws ar gael yn ystod yr wythnos rhwng 8am a 6pm (dydd Sadwrn rhwng 10am a 4pm) er nad yw bysiau ar gael am awr yn y bore a'r prynhawn yn ystod yr wythnos gan eu bod hefyd yn cael eu defnyddio i gludo plant ysgol. Mae gwasanaeth Connect ar gyfer trigolion De Swydd Stafford sy'n byw'n bell o lwybrau bysiau arferol neu sy'n ei chael yn anodd defnyddio bws safonol. Rhaid i ddarpar ddefnyddwyr gofrestru'n gyntaf cyn defnyddio'r gwasanaeth a bodloni'r meini prawf canlynol:

- am wneud taith nad yw'n bosibl ar wasanaeth bws arferol lleol;
- methu â defnyddio gwasanaethau bysiau arferol oherwydd anabledd neu anhawster symudedd.

Ers mis Medi 2016, mae gwasanaeth Connect wedi cael ei weithredu gan ddau ddarparwr trafnidiaeth gwahanol: caiff rhan ogleddol y rhanbarth ei gweithredu gan Grŵp Trafnidiaeth Anghenion Arbennig Gorllewin Canolbarth Lloegr; caiff rhan ddeheuol y rhanbarth ei gweithredu gan Trafnidiaeth Gymunedol Gorllewin Canolbarth Lloegr. Mae'r gwasanaethau ar gael i bobl o bob oedran a'r cyntaf i'r felin yw hi o ran eu defnyddio. Mae'r ffioedd yn amrywio fel a ganlyn:

- Deiliaid tocyn teithio rhatach £1.50 un ffordd a £2.50 dwy ffordd
- Oedolion: £2.50 un ffordd a £3.50 dwy ffordd
- Plant 11 oed a throsodd £1.50 un ffordd a £2.50 dwy ffordd
- Plant o dan 11 oed a deiliaid 'Your Staffordshire Card' (11-15 oed) £1.20 fesul taith
- Deiliaid 'Your Staffordshire Card' (16-19 oed) £1.30 fesul taith

Rhagorwyd ar yr amcangyfrifon cynnar o deithiau galw'r gyrrwr a phum mis ar ôl dechrau roedd y gwasanaeth yn cyflawni 250 yr wythnos (bron i ddwbl y nifer amcangyfrifedig). Yn ystod y 12 mis cyntaf o weithredu (2012-13) cofrestrodd cyfanswm o 1,650 o drigolion De Swydd Stafford i ddefnyddio gwasanaeth Connect, a gludodd mwy na 10,000 o deithwyr galw'r gyrrwr a thros 7,600 o deithwyr canolfannau dydd (h.y. cyfanswm o tua 18,000 o deithwyr am y flwyddyn). Nododd adroddiad Blwyddyn Un:

"...[the service was] designed to support the County Council's Day Care modernisation programme as well as addressing social and rural isolation. The service allows residents who are unable to use regular public transport due to a mobility challenge, or who live more than 800 meters from a regular and commercial bus route, access to local community based services (GP services, shops, clubs, etc.) or transport hubs, thus promoting independence and wellbeing."

Nododd adroddiad diweddarach fod y gwasanaeth yn cael cymorth ariannol gan y Cyngor Sir (nodwyd ffigur o £600,000 ond nid yw'n glir a yw hyn ar gyfer Connect yn unig neu amrywiaeth o wasanaethau bysiau lleol). Nodwyd bod y gwasanaeth wedi cyflawni 25,000 o deithiau gan unigolion yn y ddwy flynedd gyntaf, gyda 2000 yn cofrestru i ddefnyddio'r bws (er mai dim ond 200-300 sy'n ei ddefnyddio'n rheolaidd). Yn ôl gwefan y Bartneriaeth Trafnidiaeth roedd 2,250 o gofrestrïadau gan gynyddu tua 30 y mis a 38,000 o deithiau gan unigolion. (South Staffordshire Connect: The story so far and where next. Cyflwyniad Powerpoint Tachwedd 2015, cyrchwyd 20 Chwefror 2017 yn:

<https://www.sstaffs.gov.uk/communities/ssrtp-newsletters.cfm>)

Cymdeithas Cynlluniau Ceir Gwirfoddol Swydd Stafford

Mae'r gymdeithas yn rhoi cyfle i gynlluniau ceir ledled y sir gefnogi ei gilydd, rhwydweithio a rhannu arfer da. Gall unrhyw gynllun ceir gwirfoddol yn Swydd Stafford ymaelodi â'r gymdeithas. Cafodd y cynllun ei sefydlu'n wreiddiol drwy grant blynyddol bach; ar hyn o bryd mae'r Cyngor Cymuned yn darparu cymorth ond ar lefel llawer is.

Cynllun Ceir Locality 4 Voluntary De Swydd Stafford

Mae Cyngor Cymuned Swydd Stafford, fel aelod o Bartneriaeth Trafnidiaeth Wledig De Swydd Stafford, wedi chwarae rhan hanfodol yn datblygu Cynllun Ceir Locality 4 Voluntary sy'n cwmpasu nifer o blwyfi. Mae'r cynllun yn darparu gwasanaeth i'r rheini na allant gyrraedd yr ysbyty na gwneud teithiau hanfodol eraill fel arall. Caiff ei staffio gan wirfoddolwyr, rhaid ei drefnu ymlaen llaw dros y ffôn, ac mae costau yn dibynnu ar y pellter a gaiff ei deithio.

Trafnidiaeth Gymunedol 60+, Swydd Rydychen, Lloegr

Mae Cymunedau yn Gyntaf Swydd Rydychen yn cefnogi cynlluniau Trafnidiaeth Gymunedol 60+ yn y sir. Mae cyfanswm o 1,300 o wirfoddolwyr yn gwneud 75,000+ o deithiau un ffordd bob blwyddyn, gan gludo pobl hŷn i apwyntiadau meddygol a gwasanaethau eraill yn bennaf.

Y grŵp sy'n darparu'r unig wasanaeth cymorth lleol cynhwysfawr i grwpiau TG yn Swydd Rydychen, ac mae hefyd yn datblygu ac yn mentora cynlluniau TG newydd. Ymhlith yr enghreifftiau o weithgarwch mae: brocera parcio am ddim i yrwyr gwirfoddol mewn ysbytai OU, darparu yswiriant atebolrwydd cyhoeddus ymbarél (gan leihau costau i gynlluniau ceir TG), rheoli system trwyddedau parcio bathodyn OCTA, a gweinyddu Grŵp Cynghori Trafnidiaeth Gymunedol Swydd Rydychen. Hefyd, sefydlodd y grŵp gynllun Ceir Red Arrow (yn 2014) gan ddefnyddio gyrwyr gwirfoddol mewn partneriaeth ag Age UK Swydd Rydychen er mwyn cefnogi'r fenter 'Circles of Support' a helpu pobl sy'n gadael yr ysbyty i deimlo eu bod yn cael mwy o gymorth gartref. Mae tîm o 20 o yrwyr yn darparu cymorth wrth gefn i gynlluniau trafndiaeth gymunedol presennol y sir ac yn blaenoriaethu cymorth i bobl hŷn a phobl mwy agored i niwed.

Strategaeth Trafnidiaeth Gymunedol, Dwyrain Swydd Efrog, Lloegr

Un enghraifft o wasanaeth trafndiaeth gymunedol bresennol sy'n honni ei fod wedi datblygu model cynaliadwy yw'r rhwydwaith o wasanaethau MiBUS Ymateb i'r Galw yn Nwyrain Swydd Efrog. Mae 18 o lwybrau yn gweithredu bob wythnos, gan fynd â phobl i siopau a chyfleusterau eraill. Mae'r gwasanaethau yn gweithredu o ddrws i ddrws, drwy eu trefnu ymlaen llaw â Chanolfan Alwadau Cyngor Dwyrain Swydd Efrog. Yn 2011/12, nodar cynllun fod tua 900 o wasanaethau drws i ddrws MiBUS wedi cyflawni 67 o deithiau un ffordd a 5,726 o deithiau dwy ffordd gan unigolion (cyfradd defnyddio cerbyd gyfartalog o 6.5 teithiwr fesul taith). O ystyried y gallai rhwng dwy a phedair sedd gael eu tynnu allan o fws mini er mwyn gwneud lle i gadair olwyn amcangyfrifir bod y system yn gweithredu 60% yn llawn (ac felly'n gymwys i gael grant bws â chymorth), ac mae'n awgrymu y gallai'r defnydd cyffredinol gynyddu 10% (h.y. 1,200 ychwanegol o deithiau dwy ffordd gan unigolion bob blwyddyn). Ni welwyd unrhyw adroddiad gwerthuso.

Cynllun peilot Trafnidiaeth Wledig Lleol cymunedol, De Swydd Lanark

Cafodd y prosiect hwn ei ddatblygu gan yr Ymddiriedolaeth Datblygu Gwledig, sef elusen sy'n cefnogi cymunedau gwledig yn yr Alban. Yn 2009, cysylltodd yr Ymddiriedolaeth â Chyngor De Swydd Lanark, gan gynnig ehangu gwasanaethau bysiau ysgol statudol drwy ddefnydd cymunedol. Y nod oedd datblygu cynllun peilot a fyddai'n parhau i weithredu cludiant ysgol gan ychwanegu cyfleoedd trafndiaeth gymunedol, gan gynnwys gyda'r nos ac yn ystod gwyliau ysgol. Byddai bysiau a ddefnyddiwyd y tu allan i oriau ysgol yn cael eu gyrru gan wirfoddolwyr cymunedol.

Cynhaliwyd y prosiect rhwng 2009 a 2011 gan ddefnyddio dau fws mini bio-diesel ag 16 o seddi wedi'u gyrru gan staff yr Ymddiriedolaeth neu wirfoddolwyr cymunedol hyfforddedig, gan godi am deithio fesul milltir gydag isafswm pris. Cynhaliwyd ymgynghoriad â'r gymuned er mwyn cytuno ar y llwybrau perthnasol, na fyddent yn rhai ysgol, a'u cynllunio. Rhoddwyd £24,000 ychwanegol o arian sefydlu y flwyddyn i'r Ymddiriedolaeth er mwyn datblygu ac ehangu'r gwasanaeth yn ddaearyddol am ddwy flynedd o 2009.

Cynhaliwyd gwerthusiad allanol o'r cynllun peilot gan ymgynghorwyr yn 2012.

(<http://www.ruraldevtrust.co.uk/attachments/article/12/Rural%20Development%20Trust%20-%20Final%20Report.pdf>) Nododd y gwerthusiad gynnydd yn nefnydd defnyddwyr ysgol o'r gwasanaeth yn y cyfnod gweithredu gan awgrymu bod y cyfuniad o gludiant ysgol a thrafnidiaeth gymunedol wedi bod o fudd i'r ddau fath o ddefnyddiwr ac argymhellodd ehangu'r cynllun a chapasiti'r bysiau. Nodir mai galluogi'r darparwyr gwasanaeth bws ysgol (yr Ymddiriedolaeth) i hefyd redeg cynllun trafndiaeth gymunedol yw'r prif reswm dros lwyddiant y prosiect. Mae'r gwasanaeth yn dal i weithredu ar ôl 5 mlynedd. (<http://www.ruraldevtrust.co.uk/index.php>)

Darparu cerbydau

Clybiau ceir, y DU

Mae clybiau ceir yn y DU wedi ehangu'n sylweddol mewn blynyddoedd diweddar. Mae un amcangyfrif diweddar yn awgrymu bod dros 27,500 o aelodau o glybiau ceir yng Nghymru a Lloegr y tu allan i Lundain yn defnyddio mwy na 1,000 o gerbydau. Darperir clybiau gan gymysgedd o sefydliadau masnachol ac nid er elw, sydd fel arfer yn gwasanaethu cymunedau lleol, ac mae'n ymddangos bod y rhan fwyaf wedi cael eu dechrau a/neu eu hehangu gyda chymorth rhyw fath o arian grant. Dechreuodd twf cyflym clybiau ceir yn y DU ar ôl i'r Adran Drafndiaeth roi £0.5 miliwn i Carplus yn 2014 er mwyn datblygu ac ehangu clybiau ceir yn Lloegr, ynghyd ag £1.8 miliwn ychwanegol yn 2015 er mwyn ehangu'r prosiect a threialu cynlluniau beiciau trydan. Ymhlith yr enghreifftiau o gynlluniau clybiau ceir mae'r canlynol:

Clwb Ceir Co-Wheels, y DU

Mae Co-wheels yn galluogi pobl i ddefnyddio car lle na fyddent yn gallu gwneud hynny fel arall. Mae'n glwb car cymunedol sy'n darparu cerbydau am rent isel ledled y DU (ar hyn o bryd tua £4.50 yr awr gyda chyn lleied â 5 munud o rybudd). Derbyniodd y Clwb £0.5 miliwn o arian grant yn 2014-15 gan gronfeydd Buddsoddi Cymunedol Ignite a'r Big Issue i ehangu. Cynyddodd nifer y cyflogeion i 34 erbyn 2015; dyblodd nifer yr aelodau yn 2014-15 i 3,803 gyda 41% ohonynt ag incwm islaw'r cyfartaledd. Mae

cyfanswm o 480 o geir yn y fflyd yn 2015 y mae 33% ohonynt yn gerbydau allyriadau isel iawn.

Mae'r clwb yn gweithredu fel menter gymdeithasol gan reoli 4 masnachfaint a 50 o glybiau ceir ledled y DU. Er mwyn defnyddio car rhaid i bobl fod yn aelod (mae ffi gofrestru o £25 ar hyn o bryd ac mae'n rhaid gwario isafswm o £5 y mis). Gall aelodau ddefnyddio unrhyw gar yn y rhwydwaith Co-wheels ledled y DU, sy'n cynnwys 60 o leoliadau (rhai mewn ardaloedd gwledig), a gellir eu llogi fesul awr, dros nos, neu ar gyfraddau dyddiol. Mae proffiliau cwsmeriaid yn datgelu mai'r bobl sydd fwyaf tebygol o ddefnyddio Co-wheels yw 'Gweithwyr Proffesiynol Cefnog' a phobl sy'n perthyn i'r categori 'Gwasgfa Drefol' (h.y. llai cefnog na phoblogaeth y DU ar gyfartaledd, ifanc ac ethnig amrywiol, â llai o gymwysterau na'r cyfartaledd).

Mae Co-wheels Huntly yn glwb ceir cymunedol ar gyfer Huntly a'r Cyffiniau a hyrwyddir gan Ymddiriedolaeth Datblygu Huntly a'r Cyffiniau). Rhaid i ddefnyddwyr ymuno a chael cerdyn deallus y gallant ei ddefnyddio i logi cerbydau. Ariennir gan Gronfa Her yr Hinsawdd a Chyngor Swydd Aberdeen drwy brosiect 'Room to Roam Green Travel Hub' HDDT. Mae Co-wheels Huntly yn gweithredu fel masnachfaint o weithredwr y clwb ceir menter gymdeithasol, Co-wheels.

Mae Co-wheels Swydd Amwythig yn glwb ceir nid er elw a reolir yn lleol gan fwrdd cyfarwyddwyr gwirfoddol, sy'n cynnwys 50 o aelodau (cartrefi) ac mae saith car ar gael yn yr Amwythig a Llwydlo. Mae pob un o'r ceir yn un Ford sy'n effeithlon o ran tanwydd, ac maent yn amrywio o ran maint. Gellir llogi ceir am £3.75 yr awr, neu am gyfnodau hwy, ar £25 y dydd. Mae'r clwb ceir yn agored i unrhyw un dros 18 oed sydd wedi meddu ar drwydded yrru am o leiaf flwyddyn, ac sydd â chwe neu lai o bwyntiau cosb ar eu trwydded. Nid oes uchafswm oedran, ac ni chodir mwy ar yrwyr ifanc.

Mae Gwasanaethau Iechyd Cymunedol Swydd Derby yn gweithio gyda Co-wheels er mwy darparu ceir at ddibenion busnes ac at ddefnydd preifat staff mewn rhai achosion. I ddechrau defnyddiwyd 10 cerbyd i'w rhannu ar bum safle ysbyty cymuned ledled Swydd Derby. Nawr mae'r fflyd yn cynnwys 20 o gerbydau i gwmpasu mwy o safleoedd ledled Swydd Derby, gan ei helpu i ddod yn glwb ceir cyhoeddus a chyflwyno mwy o ddefnydd busnes. Drwy gyfuno defnydd busnes a defnydd gan y cyhoedd mae'r clwb ceir wedi gallu sicrhau y gwneir mwy o ddefnydd ohono.

Good News Garage, Burlington, Vermont, UDA

Mae Vermont yn wynebu ystod eang o broblemau yn ymwneud â thrafnidiaeth wledig, yn enwedig diffyg mynediad i geir i gyrraedd y gwaith a/neu ddod o hyd i waith. Mae 'Wheels to work' a 'Ready to go' yn ddwy raglen sy'n seiliedig ar roi hen gerbydau yn rhodd. Wedyn,

cânt eu hatgyweirio a'u rhoi i deuluoedd incwm isel. Mae 'Ready to Go' yn rhaglen gludo i unigolion a theuluoedd yn Vermont sy'n defnyddio faniau mini a roddwyd yn rhodd er mwyn i gleientiaid allu gwneud gweithgareddau bob dydd, gan gynnwys gwaith, hyfforddiant a gofal plant. Mae'r rhaglen yn cyflawni mwy na 30,000 o deithiau bob blwyddyn yn Vermont ac mae'n gweithio mewn partneriaeth ag Is-adran Gwasanaethau Economaidd Adran Plant a Theuluoedd Vermont er mwyn darparu'r gwasanaeth.

Mae'r Good News Garage wedi darparu mwy na 4,600 o gerbydau i deuluoedd ledled Lloegr Newydd ers 1996 (Good News Garage, 2017). Caiff y ceir hynny a roddir yn rhodd eu towio o'r eiddo am ddim, ac mae didyniad treth. Mae'r Good News Garage hefyd yn nodi mai ei brif nod yw atgyweirio a darparu cynifer o geir â phosibl i deuluoedd lleol. Mae'n gweithredu rhaglenni sy'n darparu ac yn atgyweirio ceir i deuluoedd incwm isel. Mae Adroddiad Blyneddol 2015 yn nodi referniw o \$4.172 miliwn y rhoddir cyfrif am \$2.1 miliwn ohono gan werth y cerbydau a roddir yn rhodd, a thanlinellir y canlynol:

- 33,620 o deithiau wedi'u trefnu drwy raglen 'Ready To Go' yn Vermont,
- 4,400 o gerbydau dibynadwy wedi'u rhoi i deuluoedd mewn angen ers 1996
- 1,898 o gerbydau wedi'u rhoi yn rhodd i gyd, cynnydd o 17 y cant ers 2014.

Un enghraifft o'r ffordd y mae'r garej yn gweithredu yw'r system a sefydlwyd yn nhalaith gyfagos New Hampshire. Caiff cleientiaid y Good News Garage yn New Hampshire eu hatgyfeirio gan nifer o sefydliadau (e.e. Arbenigwyr Gwasanaethau Teuluol yr Is-adran Cynorthwyo Teuluoedd, Rhaglen Cyflogaeth New Hampshire, Arbenigwyr Cyngor ar Waith, neu eraill sy'n darparu gwasanaethau ôl-cyflogi). Rhaid i bob atgyfeiriad fodloni meini prawf penodol er mwyn bod yn gymwys i gael cerbyd:

- Mae gan yr ymgeisydd drwydded yrru New Hampshire ddilys
- Rhaid bod yr ymgeisydd yn rhan o raglen waith neu hyfforddi gymeradwy
- Nid oes gan yr ymgeisydd unrhyw gerbyd ar yr aelwyd ac ni all ddefnyddio unrhyw fath arall o gludiant

Nododd Astudiaeth Effaith a gynhaliwyd gan Brifysgol Vermont ac Adran Tai a Datblygu Trefol yr UD yn 2006 yr allbynnau canlynol o arolwg sampl o'r rheini a gafodd eu cynorthwyo gan y rhaglen:

- Nododd 61% o'r rhai a arolygwyd eu bod yn dibynnu'n llai ar gymorth cyhoeddus (Cymorth Dros Dro i Deuluoedd Anghenus) oherwydd y cerbyd;
- Roedd y rhan fwyaf o'r bobl a oedd wedi lleihau eu dibyniaeth wedi gwneud hynny'n gyfan gwbl, hynny yw, nododd 49% o'r sampl nad oeddent yn dibynnu ar Gymorth Dros Dro o gwbl mwyach oherwydd y cerbyd
- Nododd 37% eu bod yn gorfod defnyddio stampiau bwyd yn llai oherwydd y car

- Priodolodd 60% cael gwaith i'r car
- Priodolodd 83% y gallu i gael swydd i'r car
- Nododd 58% eu bod yn ymwneud yn fwy â'r gymuned oherwydd y cerbyd
- Priodolodd 48% gynnydd yn eu lefel o addysg i'r car
- Priodolodd 60% gynnydd mewn hyfforddiant i'r car
- Nododd 90% eu bod yn fwy gobeithiol am y dyfodol iddynt hwy eu hunain a'u teuluoedd yn Vermont oherwydd y car
- Priodolodd 87% eu bod yn fwy hyderus oherwydd y car

Ar gyfartaledd, mae'r garej yn gwario mwy na \$1,500 ar bob car a ddarperir er mwyn sicrhau ei fod yn ddiogel ac yn ddibynadwy cyn rhoi'r cerbyd i'r rhai mewn angen. Caiff ceir nad ydynt yn addas, sy'n rhy ddrud i'w hatgyweirio, neu sydd â gwerth uchel iawn eu gwerthu mewn ocsiwn ac mae'r elw yn helpu i dalu am weithrediadau.

Rhaglen ATGYWEIRIO JumpStart

Cafodd y rhaglen ei sefydlu yn 2016 yn New Hampshire er mwyn rhoi hyd at \$500 mewn cymorth atgyweirio i unigolion. Darperir ffioedd i gefnogi'r fenter gan roddion preifat a chorfforaethol. Rhaid i unigolion fodloni'r meini prawf canlynol er mwyn cael eu hystyried:

- Meddu ar drwydded yrru ddilys yn y dalaith y maent yn byw ynddi
- Bod yn gyflogedig neu â chynnig swydd y gellir ei gadarnhau
- Darparu amcanbris ysgrifenedig gan fecanydd ardystiedig sy'n nodi'r gwaith atgyweirio sydd ei angen a'r gost
- Darparu Adroddiad ar Gyflwr y Cerbyd (yn y cais) a datganiad ysgrifenedig gan fecanydd ardystiedig sy'n nodi ei bod yn werth trwsio'r cerbyd
- Bod â "noddwr" a all gadarnhau beth yw sefyllfa'r ymgeisydd a bod angen car arno

Second Chances Garage, Frederick County, Maryland, UDA

Mae'r Second Chances Garage yn darparu trafndiaeth cost isel a gwasanaeth atgyweirio i deuluoedd incwm isel. Gweithgarwch nid er elw yw hwn a chaiff 90% o'r holl elw ei ailfuddsoddi yn y gymuned. Elusen yw'r garej sy'n gweithredu drwy gael cerbydau yn rhodd gan y gymuned leol, eu hatgyweirio, a'u rhoi i unigolion sy'n gyflogedig ac wedi'u hatgyfeirio

gan asiantaethau partner. Mae'r garej hefyd yn darparu Gwasanaeth Atgyweirio Cerbydau am Bris Is i unigolion cymwys.

Archwilir cerbydau a roddir yn rhodd er mwyn gweld beth sydd angen ei atgyweirio neu ei newid. Os yw'r cerbyd mewn cyflwr da (a bod llai na 200,000 milltir ar y cloc), caiff ei drwsio, ei arolygu (yn debyg i brawf MoT yn y DU), a'i roi yn y "rhaglen". Fe'i cedwir yn y system nes iddo gael ei roi, am ffi fechan, i unigolyn neu deulu a atgyfeiriwyd gan un o fwy nag 20 o asiantaethau partner yn ardal Frederick. Os nad yw'r cerbyd yn bodloni meini prawf llym bod yn gerbyd 'rhaglen', caiff ei atgyweirio a'i werthu i'r cyhoedd o safle ceir ail-law'r garej.

Hefyd, mae Rhaglen Atgyweirio Cerbydau am Bris Is ar gael i unigolion a theuluoedd sydd â cherbyd y mae angen ei atgyweirio. Bydd trigolion lleol sy'n cymhwys ar sail ariannol yn gallu cael atgyweiriadau i'w cerbydau am tua hanner cost garej cyffredin am yr un gwaith. I fod yn gymwys, rhaid bod unigolion yn cael cymorth neu wasanaethau gan asiantaeth arall (e.e. stampiau bwyd, cymorth tai/meddygol), a bod ag incwm cartref gros blynyddol sydd o dan lefel benodol.

Ymhlith y gofynion sylfaenol o ran cymhwysedd i gleientiaid ymuno â'r Rhaglen Ceir Cost Isel mae'r canlynol:

- Rhaid bod yn breswlydd cyfreithlon o'r Unol Daleithiau.
- Rhaid bod yn gyflogedig.
- Rhaid bod â pherthynas barhaus, weithredol ag Asiantaeth Bartner neu fod wedi graddio o'r rhaglen yn ddiweddar.
- Rhaid bod yn 25 oed o leiaf (gellir bod yn iau os oes plant dibynnol yn y cartref).
- Rhaid bod yn gallu fforddio bod yn berchen ar gar gyda thua \$200 y mis o incwm gwariadwy i dalu am yswiriant, tanwydd, gwaith atgyweirio/cynnal a chadw, a chynilion ar gyfer car mewn dwy neu dair blynedd.
- Ni ellir bod yn berchen ar gerbyd, na bod â cherbyd yn ei enw, na bod â mynediad i gerbyd yn y cartref.
- Ni ellir bod ag unrhyw gyhuddiadau troseddol cyfredol nac i ddod, nac unrhyw droseddau gyrru dan ddylanwad.
- Ni ddylid bod wedi torri'r gyfraith mewn perthynas ag yswiriant.

Dim ond drwy wneud cais ffurfiol drwy asiantaeth bartner, ynghyd â thalu 'ffi Rhaglen' o \$500 a \$278 arall (o fis Chwefror 2017 i dalu ffioedd teitl/tagiau/cofrestru) y gall cleientiaid ymuno â'r rhaglen. Rhaid i geisiadau hefyd gael eu hategu gan lythyr atgyfeirio gan Sefydliad Partner sy'n egluro pam y byddai'r unigolyn yn ymgeisydd da ar gyfer y rhaglen. Rhaid i Asiantaethau Partner fod ynghlwm wrth helpu eu cleientiaid i gael cerbyd.

Wheels to work, Swydd Nottingham, Lloegr

Mae Wheels to work yn gynllun benthycu mopedau a beiciau i bobl sydd angen mynd i'r gwaith neu i'r ysgol/coleg, ac roedd o leiaf 25 o gynlluniau ar waith ledled y wlad yn 2013 (ACRE, 2013). Mae Wheels to Work Swydd Nottingham yn rhedeg Cynllun Llogi Moped, a weithredir gan Rural Community Action, Swydd Nottingham, lle caiff unigolion logi moped am hyd at chwe mis, am £25 yr wythnos (£12.50 i brentisiaid a myfyrwyr coleg amser llawn). Mae'r ffi yn talu am yswiriant, treth, yswiriant torri i lawr, gwasanaethu a chynnal a chadw, hyfforddiant sylfaenol gorfodol, dillad diogelu a chymorth parhaus gan dîm Wheels to Work. Rhaid i'r rheini sy'n benthycu moped fod â thrwydded dros dro a gofalu amdano (e.e. ei lanhau'n rheolaidd a gwneud gwaith cynnal a chadw sylfaenol arno fel ychwanegu olew).

Yn ei adroddiad yn 2013, awgrymodd ACRE, er bod 25 o gynlluniau ar waith, mai dim ond saith Cyngor Cymuned Gwledig oedd yn ystyried cynlluniau newydd, er bod rhestrau aros hir ar gyfer cynlluniau a fodolai eisoes. Nodwyd bod cyllid yn rhwystro mawr o ran sefydlu a gweithredu cynlluniau, a bod angen buddsoddiad cyfalaf mawr. Hefyd roedd costau uchel ynghlwm wrth gefnogi unigolyn. Gydag awdurdodau lleol yn darparu llai o gymorth ariannol, roedd yr agweddau ariannol ar gynlluniau o'r fath yn ansicr.

Cynllun Wheels to Work (W2W) yng Ngogledd-orllewin Lloegr

Nod cynllun W2W oedd cefnogi symudedd pobl ifanc mewn ardaloedd gwledig yng Ngogledd-orllewin Lloegr drwy fenthycu mopedau. Er bod y rhan hon o Loegr yn gysylltiedig â threfi mawr a dinasoedd, gan gynnwys Manceinion a Lerpwl, mae un rhan o chwech o boblogaeth y rhanbarth, sef 7 miliwn, yn byw mewn ardaloedd gwledig. Yn dilyn cynnig rhanbarthol a arweiniwyd gan Cumbria Connexions yn 2005, dyfarnwyd cyllid gan RDA Gogledd-orllewin Lloegr fel yr oedd ar y pryd. Yna cafodd y rhaglen ei gweithredu tan 2008.

Cynhaliwyd gwerthusiad yn 2008

(<http://www.wheels2workassociation.org/docs/W2WNWFinalEvaluationReport.pdf>)

a nododd fod y rhan fwyaf o bobl yn defnyddio'r gwasanaeth am 6-9 mis. Erbyn diwedd y cynllun, roedd 437 o unigolion wedi cymryd rhan a daeth dadansoddiad cost a budd i'r casgliad bod y cynllun, i gyfranogwyr a oedd ar fudd-daliadau yn gyfan gwbl, wedi arbed £2,670 fesul cyfranogwr i'r trethdalwr yn bennaf oherwydd bod y cynllun, yn ogystal â benthycu sgwteri, wedi darparu amrywiaeth o gymorth ychwanegol (gan gynnwys hyfforddiant ar sut i'w gyrru). Roedd cost cymryd rhan yn y cynllun yn amrywio i unigolion o £13 i £26 y mis (neu £312 y flwyddyn fan bellaf). Er na roddir manylion am union gost y prosiect yn y gwerthusiad, mae data cymharol rhwng cost a budd cyfle'r cynllun yn awgrymu bod cost uned y cynllun (sgwter a'r gwasanaethau gwirioneddol ac mewn da cysylltiedig) yn £2,639 i'r rhanbarth.

Prosiect Broceriaeth Trafnidiaeth Tees Valley, Gorllewin Tees Valley, Lloegr

Arweinir y Prosiect hwn gan Gyngor Cymuned Gwledig Tees Valley (TVRCC), Link-Up yn Nwyrain Cleveland, ac eVOLution yn Darlington. Mae'n brosiect tair blynedd a ariennir gan Raglen Grant Cyrraedd Cymunedau'r Loteri Fawr ac ACRE (Action with Communities in Rural England) sy'n anelu at ehangu cynllun broceriaeth bws mini TVRCC yn Nwyrain Cleveland i gwmpasu Gorllewin Tees Valley.

Nid yw'r cynllun hwn yn darparu cerbydau, ond mae'n darparu mynediad i gerbydau drwy gysylltu sefydliadau sydd â bws mini â'r rhai sydd ei angen, felly mae'n fwy o system cytundeb rhentu. Mae'r cynllun yn wasanaeth broceriaeth bws mini sy'n dwyn ynghyd unigolion a grwpiau sydd angen cludiant fforddiadwy â bysiau mini â pherchenogion lleol. Mae'r gwasanaeth broceriaeth yn rhoi mwy o gyfleoedd teithio i drigolion tra'n cynyddu refeniw perchenogion/gweithredwyr bysiau mini drwy gynyddu'r defnydd a wneir o'u cerbydau. Mae cymunedau yn cael budd o fwy o gyfleoedd i deithio, o ddefnyddio 'siop un stop' sy'n ymdrin ag archebion ac yn dyrannu cerbydau a gyrwyr, ac mae'r defnydd o fysiau mini lleol yn cynyddu.

Nododd ACRE (2013) fod y gwasanaeth yn cael ei reoli gan ganolfan trafndiaeth gymunedol, a all hefyd drefnu gwasanaethau TG eraill fel trafndiaeth ceir gwirfoddol. Gweithredodd y prosiect bws mini â chyllid LEADER rhwng mis Hydref 2011 a mis Hydref 2012, ac yna dair blynedd o arian y Loteri Fawr yn 2013. O dan LEADER, cyflawnodd y cynllun tua 3,000 o deithiau gan unigolion gan gludo cymysgedd o 56% o bobl hŷn (teithiau siopa, digwyddiadau chwaraeon, apwyntiadau meddygol, digwyddiadau cymdeithasol), 28% o blant bach a phlant ysgol (gweithgareddau allgyrsiol, hyfforddiant chwaraeon, gwersi dawnsio, i gwrdd â chludiant ysgol, clwb ieuentid/brownîs ac ati). Y gweddill yw grwpiau cymunedol sy'n mynd i ddigwyddiadau

Nodwyd bod y costau cyfartalog yn £1.80 y filltir am gerbyd 12-16 sedd; roedd yr henoed yn cael budd o lai o ynswch cymdeithasol tra bod rhannau eraill o'r gymuned wledig yn gallu cael gafael ar nwyddau a gwasanaethau'n haws. Hefyd cafodd 26 o yrwyr eu hyfforddi (gyda phump yn dod o asiantaethau allanol).

LincShare, Swydd Lincoln

Ar ben arall y sbectwm o ddarparu ceir mae cynlluniau sy'n ymwneud â rhannu cerbydau a/neu gostau teithio. Mae LincShare yn gynllun rhannu ceir er mwyn lleihau costau teithio a galluogi pobl heb geir i gael gafael ar drafndiaeth.

Mae mwy na 1300 o bobl wedi cofrestru â LincShare - 'gwasanaeth paru' rhannu ceir am ddim i bawb sy'n byw, yn gweithio ac yn teithio o amgylch Swydd Lincoln. Gall pobl nad ydynt yn gyrru neu sydd heb fynediad i gar hefyd rannu car. Pan fydd yr unigolyn yn cofrestru â'r gwasanaeth, bydd yn nodi ei ofynion teithio, o ran beth a phryd, ac nid oes rhaid i'r rheini sy'n cofrestru rannu car drwy'r amser. Mae'r wefan yn awgrymu y gwelir y nifer fwyaf o

achosion o rannu ceir fwy na thebyg ar lwybrau trafndiaeth llinellol sy'n cysylltu ardaloedd gwledig a threfol (h.y. canolfannau cyflogaeth), ac mae'n awgrymu bod rhai pobl yn arbed dros £1,000 y flwyddyn ar gostau tanwydd.

Manylion yr Awduron

Mae **John Powell** yn Uwch Gymrawd Ymchwil yn Sefydliad Ymchwil Cefn Gwlad a'r Gymuned, Prifysgol Swydd Gaerloyw.

Mae **Dan Keech** yn Gymrawd Ymchwil yn Sefydliad Ymchwil Cefn Gwlad a'r Gymuned, Prifysgol Swydd Gaerloyw.

Mae **Matt Reed** yn Uwch Gymrawd Ymchwil yn Sefydliad Ymchwil Cefn Gwlad a'r Gymuned, Prifysgol Swydd Gaerloyw.

Am ragor o wybodaeth, cysylltwch â:

Emyr Williams

Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru

+44 (0) 29 2087 5345

info@wcpp.org.uk

OGL Mae'r adroddiad hwn wedi'i drwyddedu o dan delerau Trwydded Llywodraeth Agored