



# Tlodi ac allgáu cymdeithasol: Adolygiad o anfantais o ran trafnidiaeth

## Cefndir

Comisiynwyd Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru gan Lywodraeth Cymru i adolygu strategaethau, rhaglenni ac ymyriadau tlodi ac allgáu cymdeithasol ledled y byd. Yn rhan o'r gwaith hwn, comisiynwyd y Ganolfan Dadansoddi Allgáu Cymdeithasol (CASE) yn Ysgol Economeg Llundain (LSE) i gynnal adolygiad o'r dystiolaeth ryngwladol ar bolisiau a rhaglenni addawol a gynlluniwyd i leihau tlodi ac allgáu cymdeithasol ar draws deuddeg maes polisi allweddol. Mae'r papur briffio hwn yn crynhoi'r canfyddiadau ar anfantais o ran trafndiaeth.

**Gallai canolbwyntio ar amcangyfrif gwerth cymdeithasol trafndiaeth gymunedol, yn hytrach nag ar asesiadau meintiol mwy cul, gynyddu buddsoddiad yn unol ag effaith.**

## Cyflwyniad

Mae mynediad gwael at drafndiaeth neu ddiffyg mynediad at drafndiaeth yn cynyddu'r risg o dlodi ac allgáu cymdeithasol, a hynny oherwydd bod yr elfennau hyn yn cyfyngu ar fynediad at gyfleoedd gwaith, addysg a hyfforddiant. Maent hefyd yn cyfyngu ar y gallu i gydbwysu cyfrifoldebau gofalu ag ymrwymadau gwaith, i fwynhau bywyd cymdeithasol, ac i dreulio amser

gyda theulu ehangach. Mae anfantais o ran trafndiaeth yn cael effaith negyddol ar fywoliaeth, cyfranogiad, ac ansawdd bywyd cyffredinol y rhai yr effeithir arnynt.

## Tystiolaeth o effeithiolrwydd polisi

Mae'r adolygiad hwn yn canolbwyntio ar dri maes rhyng-gysylltiedig sy'n ymwneud ag anfantais o ran trafndiaeth:

1. Trafndiaeth gymunedol;
2. Trafndiaeth a rennir; a
3. Trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw

Er mai dim ond un elfen fach o'r system drafndiaeth yw trafndiaeth gymunedol, gall chwarae rôl allweddol mewn perthynas â lleihau anfantais o ran trafndiaeth ymhlith rhai grwpiau.

Mae trafndiaeth a rennir yn mynd trwy gyfnod o dwf cyflym, ac mae iddo'r potensial i leihau costau teithio yn achos aelwydydd incwm is.

Gellir cyplysu technolegau a darpariaeth sy'n ymateb i'r galw â thrafndiaeth gymunedol neu drafndiaeth a rennir, yn ogystal â bysiau cyhoeddus, i helpu i leihau anfantais o ran trafndiaeth.

## Trafndiaeth gymunedol

Mae trafndiaeth gymunedol yn cynnwys:

- Cynlluniau ceir gwirfoddol;

- Gwasanaethau teithio i grwpiau a gwasanaethau 'deialu a theithio' o ddrws i ddrws i unigolion;
- 'Olwynion i'r gwaith', sy'n golygu cerbydau ar brydles;
- Gwasanaethau 'teithio â chymorth' dan gontract; a
- Gwasanaethau trafndiaeth cyfradd sefydlog neu sy'n ymateb i'r galw, sy'n gweithredu lle nad yw llwybrau bysiau masnachol yn hyfyw.

Mae gwasanaethau trafndiaeth gymunedol yn chwarae rhan unigryw o ran mynd i'r afael â'r bwlch hygyrchedd hwnnw nad yw trafndiaeth gyhoeddus gonfensiynol yn ei lenwi oherwydd cyllid, hygyrchedd neu gyfyngiadau gofodol. Gall trafndiaeth gymunedol hefyd ddarparu cyswllt hollbwysig rhwng cartrefi pobl a'r rhwydweithiau bysiau a rheilffyrdd cyhoeddus, gan gynyddu cysylltedd yn gyffredinol. I bobl â mathau penodol o nam a phobl hŷn, gall trafndiaeth gymunedol fod yn wasanaeth allweddol ar gyfer sicrhau teithiau di-dor rhwng y cartref a chyrchfannau terfynol nad ydynt ar gael ar y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus.

Mewn ardaloedd gwledig, mae diffyg trafndiaeth gyhoeddus yn arwain at fwy o ddibyniaeth ar geir, sy'n arwain at gostau trafndiaeth uwch, a all olygu bod aelwydydd incwm isel yn profi straen economaidd. Gall cynlluniau symudedd a rennir, megis llogi ceir a beiciau, weithio'n dda mewn ardaloedd poblog (gweler yr adran ganlynol), ond mewn ardaloedd prin eu poblogaeth ac ardaloedd gwledig lle mae amseroedd teithio yn hirach, mae'r cynlluniau hyn yn llai effeithiol. Mae trafndiaeth gymunedol yn chwarae rhan bwysig o ran diwallu anghenion trafndiaeth grwpiau difreintiedig sy'n byw mewn cymunedau gwledig.

Ceir enghreifftiau o drafndiaeth gymunedol mewn llawer o wledydd, er bod y dystiolaeth ryngwladol yn awgrymu bod trafndiaeth gymunedol ar ei mwyafr trefnus yn y DU, yr Unol Daleithiau ac Awstralia. Gall y cyd-destun y maent yn gweithredu ynddo a'r cyllid sydd ar gael fod yn ffactorau allweddol. Er enghraifft, yn

Awstralia mae trafndiaeth gymunedol yn cael ei threfnu fesul talaith, ac mae wedi'i thargedu at boblogaethau anabl ac eiddil. Mae hyn yn ganlyniad i gyfyngiadau cyllid sy'n lleihau gallu grwpiau trafndiaeth gymunedol i ddiwallu anghenion ehangach y gymuned yng nghydestun defnydd tir dwysedd is Awstralia.

Mae technolegau newydd wedi helpu i wella hyblygrwydd ac ymatebolrwydd trafndiaeth gymunedol. Mae integreiddio Technolegau Gwybodaeth a Chyfathrebu wedi caniatáu i welliannau gael eu gwneud o ran systemau archebu, taliadau, cyfathrebu amser real, a lleoli cerbydau mewn amser real. Mae'r holl welliannau hyn yn golygu gwell gwasanaeth, ond gall allgáu digidol gyfyngu ar y graddau y mae defnyddwyr yn elwa ohonynt.

Yn rhan o ymchwil ar ran Transport Scotland i fanteision cymdeithasol ac economaidd trafndiaeth gymunedol, gwerthuswyd pum astudiaeth achos ledled yr Alban. Canfu'r canlyniadau fanteision economaidd a chymdeithasol sylweddol, yn cynnwys cefnogi annibyniaeth; hyrwyddo llesiant, ansawdd bywyd ac iechyd meddwl; a helpu i leihau yr apwyntiadau meddygol a'r ddarpariaeth cartref a gollir. Roedd trafndiaeth gymunedol hefyd yn cyfrannu at gynaliadwyedd cymunedau gwledig.

Er gwaethaf y manteision hyn, cafodd nifer o faterion ariannu eu nodi. Mae'r rhain yn cynnwys diffyg canoli cyllid; diffyg cydgysylltu rhwng cyllidebau cyfalaf a referniw; a pheynnau ariannu â chyfyngiad amser, a oedd yn gwneud cynllunio buddsoddiad hirdymor yn anodd. Gellir ystyried cyllid grant yn hanfodol ar gyfer hyfywedd ariannol sefydliadau trafndiaeth gymunedol, a hefyd yn fygythiad i'w sefydlogrwydd ariannol oherwydd y ddibyniaeth ar benderfyniadau ariannu a wneir gan sefydliadau allanol.

Canfu asesiad o Transport to Employment (T2E), sy'n cynnig trafndiaeth gymunedol â chymhorthdal ar alw a gwasanaethau tacsis a rennir yng nghefn gwlad yr Alban, fod y cynllun hwn yn symud pobl i gyflogaeth, a bod iddo fanteision cymdeithasol ac economaidd a oedd yn gorbwyso'r buddsoddiad 3:1.

Mae amcangyfrif gwerth trafndiaeth gymunedol yn fater cymhleth oherwydd nifer yr achosion o fanteision eilaidd a thrawsbynciol ar draws ystod o feysydd polisi. Gall maintoli cyffredinol y manteision ar draws meysydd polisi fod yn anodd eu nodi.

Mae manteision craidd yn deillio o well iechyd, mwy o gynhwysiant cymdeithasol, gwell mynediad at gyfleoedd cyflogaeth, addysg a hyfforddiant, a saerïo cymunedau cydlynol. Gall arwain at arbedion cost i awdurdodau lleol (e.e. trwy leihau costau gofal cymdeithasol os yw pobl hŷn yn gallu parhau i fyw'n annibynnol yn eu cartrefi eu hunain), y gwasanaeth iechyd (e.e. trwy leihau nifer yr apwyntiadau a gollir, ynghyd â'r buddion i iechyd o ganlyniad i leihau ynysigrwydd cymdeithasol ac unigrwydd), a chyrrff cyhoeddus eraill.

Gall trafndiaeth gymunedol hefyd fod yn bwysig ar gyfer cynaliadwyedd gwledig ac i fynd i'r afael ag amrywiaeth o anghydraddoldebau. Mae'r rhain hefyd yn fanteision posibl i deulu a ffrindiau a allai, fel arall, fod yn gorfod darparu cymorth.

**Gall systemau trafndiaeth cyflawn helpu i fynd i'r afael â systemau tameidiog, a gwella'r broses o integreiddio trafndiaeth gymunedol, trafndiaeth a rennir, a gwasanaethau trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw.**

Fodd bynnag, mae llawer o'r dystiolaeth werthuso yn canolbwyntio ar ddata allbwn – megis nifer y siwrneiau – sef data nad ydynt yn adlewyrchu gwerth cymdeithasol deilliedig (er enghraifft canlyniadau iechyd neu lesiant) trafndiaeth gymunedol. Yn ogystal, wrth arfarnu prosiectau trafndiaeth, pennir gwerth y costau o ddarparu mynediad, ond nid y buddion. Mae'r modd yr eir i'r afael ag effeithiau dosbarthu,

tegwch ac allgáu cymdeithasol mewn arfarniadau o drafnidiaeth yn gyffredinol wael, ac yn arbennig lle bo dadansoddiadau cost a budd dan sylw. Mae hyn yn bwysig gan y bydd penderfyniadau buddsoddi sy'n seiliedig ar gostau yn unig, ac nad ydynt yn rhoi ystyriaeth i werth buddion, yn diystyru buddsoddiad hanfodol, gan gynnwys buddsoddiad mewn trafndiaeth gymunedol.

## **Trafnidiaeth a rennir**

Mae trafndiaeth a rennir yn cynnwys rhannu cerbydau preifat, rhannu reidiau mewn tacsis, ceir cronfa, faniau cronfa, rhannu sgwteri, rhentu cerbydau am y byrdymor, a rhannu beiciau.

Prif fantais trafndiaeth a rennir yw nad yw defnyddwyr yn ysgwyddo'r gost o fod yn berchen ar gerbyd nac o'i gynnal a'i gadw; maent yn talu am deithiau yn ôl yr angen yn unig, ac felly'n lleihau costau teithio. Mae TGCh yn darparu atebion i ddefnyddwyr a pherchnogion trwy hwyluso systemau archebu, trwy System Leoli Fyd-eang (GPS) sy'n olrhain cerbydau, a thrwy rybuddion sy'n rhoi gwybod i berchnogion pan fydd gwaith cynnal a chadw yn ofynnol.

Mae trafndiaeth a rennir yn fwyaf cyffredin mewn dinasoedd gan fod y systemau hyn yn seiliedig ar fodel economaidd o ddwysedd poblogaeth uchel a'r galw am deithiau byr. Mae adolygiad cynhwysfawr diweddar o'r llenyddiaeth ryngwladol ar drafnidiaeth a rennir wedi dod i'r casgliad ei bod wedi cael effaith sylweddol a chadarnhaol ar fywydau llawer o unigolion, a hynny ochr yn ochr â darparu manteision i'r economi, yr amgylchedd a'r gymdeithas yn ehangach.

Un math o drafnidiaeth a rennir yw rhannu lifftiau, sydd, ar sail anffurfiol (trwy ffrindiau, cymdogion a chyd-weithwyr), yn meddu ar hanes hir ac yn estyn cyrhaeddiad trafndiaeth a rennir y tu hwnt i ddinasoedd ac i ardaloedd gwledig. Mae digideiddio wedi caniatáu i'r arfer hwn ehangu a dod yn fwy trefnus o ganlyniad i'r defnydd o apiau sy'n cysylltu gyrywyr preifat â

theithwyr sydd am wneud yr un daith a rhannu'r gost.

Ymhlith yr enghreifftiau llwyddiannus y mae'r BlaBlaCar Ffrengig, a sefydlwyd yn 2006 ac sydd bellach yn gweithredu mewn 22 o wledydd, yn bennaf yn Ewrop ac America Ladin.

Enghraifft arall yw'r rhaglen rhannu lifftiau Green Raiteros, sy'n gynllun nid-er-elw sy'n gweithredu yng Nghaliffornia ac yn darparu trafndiaeth gan ddefnyddio cerbydau gwyrdd (trydan), a hynny ar gyfer gweithwyr sy'n byw mewn cymunedau gwledig. Mae'n cysylltu teuluoedd Latino ac amaethyddol yng nghanol California â Fresno yn bennaf. Mae gyrwyr gwirfoddol yn cael iawndal am nifer y milltiroedd y maent yn eu gyrru.

Mae'r rhaglen Raiteros Gwyrdd yn tynnu sylw at y ffaith y gallai buddsoddi mewn seilwaith trafndiaeth hefyd helpu Llywodraeth Cymru i gyrraedd ei thargedau o ran lleihau allyriadau carbon. Un opsiwn yw darparu grantiau i ddarparwyr trafndiaeth gymunedol brynu cerbydau sy'n effeithlon o ran ynni, a/neu ar gyfer rhaglen sgrapio ar gyfer cerbydau hŷn, mwy llygredig. Gallai buddsoddi mewn trafndiaeth gymunedol sy'n effeithlon o ran ynni hefyd fod â'r fantais ychwanegol o leihau costau rhedeg gwasanaethau.

### Trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw.

Ymhlith y gwasanaethau trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw y mae rhannu lifftiau a cheir cronfa.

Mae rhannu lifftiau a cheir cronfa yn ffurfiau ar wasanaethau sy'n ymateb i'r galw. Gall gwasanaethau sy'n ymateb i'r galw hefyd gael eu rhedeg er elw gan gwmnïau yn y sector preifat, neu gallant gael eu darparu ar ffurf math o drafnidiaeth gyhoeddus â chymhorthdal. Mae'r math hwn o drafnidiaeth fel arfer yn defnyddio cerbydau llai (gan gynnwys tacsis) yn lle bysiau confensiynol (er nad yw hyn bob amser yn wir mewn ardaloedd dwysedd poblogaeth uwch). Codir tâl ar deithwyr, ond gall y llwybr a'r amserlen amrywio yn ôl galw'r teithwyr.

Mae gan drafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw nifer o fanteision dros wasanaethau deialu a theithio.

Mae'r rhain wedi dod dan y lach oherwydd eu cost gymharol uchel, eu diffyg hyblygrwydd mewn perthynas â chynllunio llwybrau (gydag archebion fel arfer yn gorfod cael eu gwneud ddyddiau ymlaen llaw), a'u hanallu i reoli galw mawr. Mae sicrhau mwy o hyblygrwydd yn achos trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw yn arwain at nifer o fanteision, ond gall diffyg amserlen sefydlog greu anawsterau i deithwyr y mae arnynt angen cynllunio taith a chyrraedd cyrchfan erbyn amser penodol (er enghraifft i fynd i'r gwaith neu i apwyntiadau iechyd, neu i ymuno â thaith gysylltiol sydd wedi'i threfnu ymlaen llaw).

### Camau gweithredu addawol

Daw'r adolygiad i ben gyda chamau gweithredu addawol i'w hystyried yng nghyd-destun Cymru, a'r rheiny'n rhai sy'n deillio o'r dadansoddiad o'r llenyddiaeth ryngwladol:

1. Mae cynyddu'r **ddarpariaeth o ran trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw yn cynnig mwy o hyblygrwydd na llwybrau/amserlenni sefydlog**. Fodd bynnag, gall allgáu digidol olygu nad oes gan bawb fynediad at y math hwn o ddarpariaeth.
2. Gall defnyddio **cerbydau gwyrdd**, boed ar gyfer trafndiaeth gymunedol, trafndiaeth a rennir neu, yn fwy cyffredinol, ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus, helpu i leihau allyriadau carbon.
3. Gall **systemau trafndiaeth cyflawn** helpu i fynd i'r afael â systemau tameidiog, a gwella'r broses o integreiddio trafndiaeth gymunedol, trafndiaeth a rennir, a gwasanaethau trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw.
4. Gallai canolbwyntio ar amcangyfrif **gwerth cymdeithasol trafndiaeth gymunedol**, yn hytrach nag ar asesiadau meintiol mwy cul (e.e. nifer y siwrneiau) gynyddu buddsoddiad yn unol ag effaith.

## Rhagor o wybodaeth

I gael yr adroddiad llawn gweler Bucelli, I., a McKnight, A. (2022). *Poverty and social exclusion: review of international evidence on transport disadvantage*. Caerdydd: Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru.



## Ynghylch Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru

Yma yn y Ganolfan, rydym yn cydweithio ag arbenigwyr polisi blaenllaw i roi tystiolaeth a chynghor annibynnol o ansawdd uchel i weinidogion, y gwasanaeth sifil a gwasanaethau cyhoeddus Cymru, sy'n eu helpu i wella penderfyniadau a chanlyniadau polisi.

Mae'r Ganolfan, sy'n cael ei hariannu gan y Cynghor Ymchwil Economaidd a Chymdeithasol

a Llywodraeth Cymru, yn rhan o Brifysgol Caerdydd ac yn aelod o What Works Network y Deyrnas Unedig.

I gael rhagor o wybodaeth, cysylltwch â:

**Dan Bristow**

+44 (0)29 2087 5345

[dan.bristow@wcpp.org.uk](mailto:dan.bristow@wcpp.org.uk)

### Canolfan Polisi Cyhoeddus Cymru

Prifysgol Caerdydd, Sbarc/Spark, Ffordd Maindy, Caerdydd CF24 4HQ



[www.wcpp.org.uk/cy](http://www.wcpp.org.uk/cy)



029 2087 5345



[info@wcpp.org.uk](mailto:info@wcpp.org.uk)



@WCfPP

