

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a
Sgiliau
Ddatgarboneiddio trafndiaeth
EIS(5)DT08
Ymateb gan Cymdeithas cludiant
cymunedol

National Assembly for Wales
Economy, Infrastructure and Skills
Committee
Decarbonisation of Transport
Evidence from Community
transport association



Ymateb i ymchwiliad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau i Ddatgarboneiddio Trafnidiaeth

Awst 2019

Ynglŷn â Chludiant Cymunedol

Cyflwynir yr ymateb hwn gan y Gymdeithas Cludiant Cymunedol (CTA), elusen sy'n weithredol ar draws y DU ac yn gweithio gyda miloedd o elusennau a grwpiau cymunedol eraill ledled y DU sydd oll yn darparu ac yn cefnogi gwasanaethau trafndiaeth lleol sy'n cyflawni pwrpas cymdeithasol ac yn rhoi budd cymunedol.

Mae tua 30 y cant o 1,300 o aelodau CTA yn elusennau y mae darparu cludiant cymunedol yn brif waith iddynt a dyma'r label y maent yn dueddol o'i ddefnyddio i ddisgrifio eu gwaith. Mae'r math hwn o gludiant cymunedol yn helpu gydag ansawdd, fforddiadwyedd a hygyrchedd opsiynau trafndiaeth i bobl na allant yrru ac sydd heb fynediad at drafndiaeth gyhoeddus gonfensiynol, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Mae hefyd yn cydnabod mai'r ffordd orau o ddiwallu rhai anghenion yw trwy fod cymunedau yn gwneud pethau drostynt

eu hunain.

Golyga hyn ddarparu atebion hyblyg a hygyrch dan arweiniad y gymuned er mwyn ymateb i anghenion trafndiaeth lleol sydd heb eu diwallu, ac yn aml dyma'r unig ffordd o deithio i lawer o bobl sydd wedi'u hynysu ac sy'n agored i niwed.

Darperir gwasanaethau cludiant gymunedol yn bennaf naill ai trwy drwydded adran 19 sy'n cynnig cludiant o ddrws i ddrws yn bennaf ar gyfer pobl sydd â phroblemau symudedd, neu drwy wasanaethau adran 22 sydd wedi'u hamserlennu. Mae trwyddedau adran 22 yn galluogi cyrff dielw i redeg gwasanaethau bysiau lleol er budd y gymuned. Yn aml, byddant yn defnyddio bysiau mini yn hytrach na bysiau mwy, sy'n golygu y gallant gynnal llwybrau lle nad yw'r gwasanaeth yn rhedeg yn aml a lle mae niferoedd y teithwyr yn fach, megis y rhai sy'n gwasanaethu pentrefi gwledig, mewn ffordd gost-effeithiol.

Mae cyfranogiad gan niferoedd uchel o wirfoddolwyr, y gallu i gael cyllid o gronfeydd elusennol, cerbydau hygyrch a model busnes dielw i gyd yn golygu bod cludiant cymunedol yn aml yn ffordd fwy dibynadwy a gwydn o ddiwallu ystod fwy eang o anghenion trafndiaeth, yn enwedig ar gyfer ein dinasyddion mwyaf ynysig a bregus.

Mae'r 70 y cant arall o aelodau CTA yn elusennau, grwpiau cymunedol a chyrff dielw eraill sy'n defnyddio'r un gyfundrefn drwyddedau i gynnal cludiant i gefnogi eu prif weithgareddau elusennol, megis grwpiau ieuentid neu ganghennau RVS.

Cyflwyniad

Mae dyfodol gyda thrafnidiaeth lanach, mwy effeithlon a mwy cynaliadwy yn ddelfryd ar gyfer gweithredwyr cludiant cymunedol. Mae ein haelodau'n gofalu am lawer o bobl fwyaf bregus ein cymunedau, ac maen nhw'n ymwybodol iawn o'r problemau iechyd a symudedd a ddaw yn sgil llygredd aer. Mae ein sector yn gobeithio bod yn bartner cadarnhaol a rhagweithiol yn y broses o ddatgarboneiddio trafndiaeth ar gyfer y genhedlaeth nesaf.

Yn ogystal â buddion iechyd a lles datgarboneiddio, bydd cerbydau trydan yn debygol o ddod â datblygiadau technegol arloesol a fydd yn rhoi manteision enfawr i'n gweithredwyr ac i ddefnyddwyr ein gwasanaeth fel ei gilydd. Er enghraifft, bydd llwyfannau datblygu newydd ar gyfer cerbydau trydan sy'n cynnwys lloriau cerbydau isel a gwastad (megis cyfres Mellor Coachcraft: <https://www.mellor-coachcraft.co.uk/>) yn hwyluso gwell mynediad i bobl sydd â phroblemau symudedd a mwy o hyblygrwydd i addasu cerbydau ar gyfer rhai sydd ag anabledau sylweddol. Gallai cerbydau trydan hefyd leihau'r gost fesul tro ar gyfer darparu cludiant heb fod mewn argyfwng i deithwyr ar gyfer apwyntiadau iechyd ac ar gyfer cynlluniau rhannu ceir cymunedol.

Er mwyn manteisio i'r eithaf ar y cyfleoedd y gallai cerbydau trydan eu cynnig, fodd bynnag, mae sawl rhwystr allweddol y mae'n rhaid eu goresgyn. Yn gyntaf, rhaid prawfesur datblygiad y seilwaith o safbwynt anghenion cefn gwlad er mwyn sicrhau nad yw ardaloedd sydd â

chysylltiadau gwael â'r rhwydwaith trafndiaeth gonfensiynol yn cael eu heithrio rhag cyfleoedd. Yn aml, mae'r galw mwyaf am gludiant cymunedol mewn cymunedau lle mae'r lleiaf o gyswllt â thrafnidiaeth gyhoeddus a phreifat traddodiadol. O ganlyniad, mae'r ardaloedd hyn yn annhebygol o fod yn lleoliadau hyfyw yn fasnachol ar gyfer gosod cyfleusterau gwefru yn gynnar gan y sector preifat; rhaid datblygu polisi i ddarparu ar gyfer y canlyniad hwn.

Yn ail, o gofio mai elusennau bach mewn cymunedau difreintiedig sydd heb gronfeydd cyllid mawr na llawer o gyfleoedd i godi arian yn eu hardal leol yw llawer o weithredwyr cludiant cymunedol yng Nghymru, dylid darparu cefnogaeth er mwyn sicrhau nad yw costau gosod seilwaith a phrynu fflyd drydan yn rhwystrau i weithredwyr.

Yn drydydd, dylai'r Pwyllgor ddod yn ymwybodol o'r anghenion sgiliau a ddaw yn sgil symud tuag at gerbydau trydan. Er mwyn gosod seilwaith gwefru trydanol a chynnal y dechnoleg newydd, dylid sicrhau bod hyfforddiant priodol ar gyfer mecanyddion ar gael.

Er gwaethaf yr heriau hyn, mae gan Gymru gyfoeth o adnoddau naturiol ac mae nifer o brosiectau cynhyrchu ynni cymunedol eisoes yn ymddangos ledled y wlad. Mae cyfle i Gymru adeiladu ei seilwaith EV o'r gymuned tuag allan, yn hytrach na dibynnu ar y sector preifat neu brosiectau seilwaith mawr yn y sector cyhoeddus. Byddai hyn yn sicrhau bod y seilwaith yn elwa o gefnogaeth leol, ac yn galluogi estyn allan yn well i gefn gwlad Cymru na phrosiect masnachol. Gallai partneriaeth rhwng ynni cymunedol a chludiant cymunedol helpu i ddarparu cludiant glân, rhad, hygyrch a chynhwysol hyd yn oed ar gyfer y cymunedau gwledig mwyaf ynysig, ac rydym yn awyddus i gefnogi datblygiad partneriaethau o'r fath yn y dyfodol.

Ymateb CTA:

A yw'r targedau, y polisiau a'r cynigion ar gyfer lleihau allyriadau trafndiaeth (a amlinellwyd yn Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel) yn gyraeddadwy ac yn ddigon uchelgeisiol?

Mae'r sector cludiant cymunedol yn cydnabod yr angen am strategaeth Cymru Carbon Isel ac yn cefnogi'r nodau a osodwyd yn llwyr. Mae'n bwysig gosod targedau er mwyn sicrhau cynnydd ac mae'r CTA yn falch eu bod yn dargedau uchelgeisiol. Fodd bynnag, mae'r sector yn wynebu heriau wrth newid oherwydd cost uchel bysiau mini trydan a'r anallu i gynhyrchu'r elw sydd ei angen ar gyfer buddsoddi oherwydd gofynion y trwyddedau.

Yn gyntaf, gall targedau carbon isel olygu bod gweithredwyr cludiant cymunedol yn ystyried newid eu model gweithredu, gan newid i nifer o geir/MPVs gan fod modd prynu ceir allyriadau isel yn rhatach na bysiau mini. Yng Nghymru, mae'r sector wedi llwyddo i sicrhau cyllid gan ymddiriedolaethau ffermydd gwynt i gynyddu nifer y ceir trydan yn y fflyd ond er bod y cerbydau hyn yn fwy ecogyfeillgar, byddai newid i geir trydan o fysiau mini sydd â mwy o gapasiti uwch yn cynyddu nifer y cerbydau sydd ar y ffordd ac yn lleihau nifer y siwrneiau cymunedol, gan gael effaith negyddol ar dagfeydd.

Mae'r ffaith mai ar raddfa fach y mae llawer o weithrediadau cludiant cymunedol yn gweithio yn golygu bod cerbydau'n tueddu i fod yn hŷn ac mae'n anodd i weithredwyr gronni'r cyfalaf angenrheidiol i brynu cerbydau newydd, ôl-ffitio peiriannau priodol, neu amsugno costau rhedeg yn yr un modd ag y gall gweithredwr masnachol sy'n gweithio ar raddfa fwy. Mae cyfyngiadau pellach ar faint a pha fath o incwm y gall cludiant cymunedol ei gynhyrchu yn sgil yr amod rheoliadol na all gweithredwyr cludiant cymunedol wneud elw. Gall bws mini safonol newydd gostio mwy na £40,000 - swm y byddai'n arbennig o anodd i sefydliadau llai sy'n ddibynnol ar arian gwirfoddol ei godi - ac mae bysiau mini trydan yn costio tua thair gwaith yn fwy na'r rhai diesel cyfatebol.

Yn olaf, os yw'r costau ariannol ar gyfer uwchraddio cerbydau yn anghynladwy, gallai gweithredwyr cludiant cymunedol orfod rhoi'r gorau i wasanaethau yn gyfan gwbl, gan adael y rhai sydd â'r angen mwyaf, sy'n ddibynnol ar wasanaethau cludiant cymunedol oherwydd problemau symudedd, heb fynediad at drafnidiaeth nac wedyn at wasanaethau hanfodol. Yn y tymor hir, mae hyn yn debygol o ychwanegu at unigrwydd ac arwahanrwydd, gydag effaith o ganlyniad ar wasanaethau iechyd a gofal cymdeithasol, ar draul ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gyflawni'r Nodau Llesiant Cenedlaethol.

Cred CTA fod aer glân yn fater pwysig sy'n wynebu ein cymunedau yng Nghymru. Rydym yn cefnogi camau i wella ansawdd aer ar draws ein trefi a'n dinasoedd ac yn cydnabod bod allyriadau cerbydau yn cyfrannu at ansawdd aer gwael. Fodd bynnag, credwn y dylai Llywodraeth Cymru gofio am yr effaith gymdeithasol y bydd newidiadau arfaethedig yn ei chael ar deithwyr sy'n agored i niwed.

Mae'r CTA hefyd yn cefnogi mentrau sy'n helpu i dalu costau cydymffurfio ac yn amddiffyn gwasanaethau cludiant cymunedol.

Argymhelliad: Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod cymorth ariannol ar gael i ganiatáu i weithredwyr cludiant cymunedol gefnogi strategaeth Cymru Carbon Isel trwy newid i gerbydau glanach.

A yw gweledigaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer datgarboneiddio trafnidiaeth yn ddigon arloesol, yn enwedig o ran hyrwyddo technolegau newydd?

Yn CTA, credwn y bydd mwy a mwy o bobl yn gwneud siwrneiau mewn cerbydau nad ydyn nhw'n berchen arny'n nhw yn y dyfodol, gyda phobl nad ydyn nhw'n eu hadnabod i ddechrau, a dyma sail cludiant cymunedol yn y bôn. Mae gweithredwyr yn darparu gwasanaethau teithio grŵp hyblyg, o ddrws i ddrws, sy'n ymateb i'r galw a bydd hyn, yn ein barn ni, yn rhan ganolog o'r cynnig trafnidiaeth gyhoeddus yn y dyfodol. Mae'r strategaeth yn cynnwys gweledigaeth ar gyfer newid moddol, cerbydau carbon isel a theithio llesol ond nid yw'n cynnig dim o ran modelau arloesol ar gyfer darparu cludiant.

Mae'r peilotiaid Trafnidiaeth Ymatebol Integredig sy'n cael eu sefydlu ar hyn o bryd yn gam cadarnhaol a hoffem i'r Llywodraeth gyfleu gweledigaeth uchelgeisiol ar gyfer dyfodol trafnidiaeth sy'n cynnwys ystod o wasanaethau gydag ymrwymiad cyllid sy'n brawf o'u dyheadau ar gyfer y dyfodol. Mae'r sector cludiant cymunedol wedi bod yn cynnig

gwasanaethau trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw ers degawdau ac maent yn arbenigwyr yn y maes felly credwn y dylai Llywodraeth Cymru ymrwymo i gefnogi ymdrechion y sector i weithio gyda chymunedau i ddatblygu atebion lleol.

Argymhelliad: Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod mesurau i gyflawni datgarboneiddio yn cynnwys gwahanol fodelau o ddarparu trafndiaeth er mwyn gwneud y gorau o'r holl gyfleoedd. Yn benodol, dylid cymryd camau i sicrhau bod yr arbenigedd sydd ar gael yn y sector cludiant cymunedol yn cael ei ddefnyddio'n llawn a bod gwasanaethau'n ehangu lle bo hynny'n bosibl er mwyn datblygu'r cynnig trafndiaeth sy'n ymateb i'r galw ar gyfer cymunedau ledled Cymru.

Pa gamau sy'n ofynnol, a chan bwy, i gyflawni'r targedau, y polisiau a'r amcanion?

Dylai datgarboneiddio fod yn gwbl ganolog i'r strategaeth drafndiaeth ar gyfer Cymru sy'n cael ei datblygu, gan ganolbwyntio ar symud pobl allan o geir preifat ac i ddewisiadau amgen a hyrwyddo cyfleoedd i deithio gyda'i gilydd. Hoffem hefyd weld mwy o gyfranogiad gan y gymuned wrth ddatblygu atebion lleol i anghenion trafndiaeth. Mae gweithredwyr cludiant cymunedol wrth galon eu cymunedau ac yn y sefyllfa orau i ddeall blaenoriaethau, adnoddau ac anghenion lleol, a nhw felly sy'n gallu mynd i'r afael â'u heriau trafndiaeth lleol orau. Trwy ein haelodau, rydym yn cael golwg unigryw hefyd ar fydoedd pobl y mae eu bywydau a'u dewisiadau'n cael eu cyfyngu oherwydd na allant gyrraedd y lleoedd y byddent yn dymuno eu cyrraedd neu lle mae angen iddynt fod, a dylid cydnabod y profiad a'r wybodaeth hon wrth roi cynlluniau strategol ar waith.

Yn allweddol fodd bynnag, yr hyn sydd ei angen er mwyn cyflawni datgarboneiddio mewn trafndiaeth gyhoeddus yw cyllid digonol ar gyfer cludiant bysiau a chludiant cymunedol er mwyn gwneud y newid. Fel y nodwyd yn gynharach yn yr ymateb hwn, nid yw gweithredwyr cludiant cymunedol mewn sefyllfa i godi'r arian angenrheidiol ar gyfer bysiau mini trydan oherwydd cost uchel cerbydau ac amodau trwyddedu sy'n mynnu na ellir creu elw. Gall fod cyfleoedd i ôl-ffitio'r cerbydau, fyddai'n golygu y gellid trosi'r fflyd am gost is. Er bod y prosiect Cysylltu Cymunedau yng Nghymru wedi llwyddo i ddenu arian ar gyfer prosiectau cludiant cymunedol sydd wedi caniatáu i weithredwyr gynyddu nifer y ceir trydan yn y fflyd, mae cost bysiau mini trydan yn parhau i fod yn afresymol ac er bod ceir trydan yn gam cadarnhaol, mae'r sector yn ymwybodol o'r angen i leihau nifer y cerbydau sydd ar y ffordd. Mae tîm y prosiect wedi canfod ei bod yn anodd sicrhau cyllid cyfalaf ac felly byddai angen i fysiau mini newydd gael eu cefnogi gan gynllun grant.

Lle mae'r newid i gerbydau trydan wedi bod yn llwyddiannus mewn rhannau eraill o'r DU, mae cyllid sylweddol, cefnogaeth awdurdodau lleol a chynllunio gan weithredwyr cludiant cymunedol wedi bod y tu ôl i hynny. Er enghraifft, gweithiodd Holderness Area Rural Transport (HART) mewn partneriaeth â'u hawdurdod lleol i dderbyn grant gan E.ON a LEADER Coast, Wolds, Wetlands and Waterways a oedd yn ddigonol i brynu dau gerbyd trydan newydd: Nissan Combi pum sedd a bws mini Orion 14 sedd (y cerbyd hwnnw'n un wedi'i

wneud yn arbennig gan Mellor Coachworks oherwydd diffyg argaeledd bysiau mini trydan), ynghyd â seilwaith gwefru.

Yn y cyfamser yn Nottingham, mae gosod 40 gorsaf wefru yn safleoedd y cyngor gyda 60 arall ar y gweill, ynghyd â darparu 95 o bwyntiau gwefru cyhoeddus yn y ddinas gyda 55 arall i gael eu gosod, fel rhan o brosiect 'Go Ultra Low' Cyngor Dinas Nottingham, wedi golygu y gall y cyngor fod yn hyderus yn eu cynlluniau i gyfnewid saith o'r bysiau mini diesel yn eu fflyd am bump o fysiau mini trydan. Mae'n debygol y bydd darparu seilwaith priodol fel hyn yn hwyluso trydaneiddio fflydoedd mewn sefydliadau eraill yn y dyfodol hefyd.

Dylai Llywodraeth Cymru hefyd gofio cynnwys y sector gwirfoddol yn weithredol mewn unrhyw gynllun cyllido yn y dyfodol. Er enghraifft, er bod Cronfa Bysiau Gwyrdd Transport Scotland yn gam cadarnhaol tuag at helpu gweithredwyr bysiau i gydymffurfio â thargedau ynni, dim ond ceisiadau am gymorth i brynu Bysiau Allyriadau Isel roedd eu cronfa yn 2018 yn ei ganiatáu, yn hytrach na bysiau mini, sef y rhan fwyaf o gerbydau cludiant cymunedol. Yn yr un modd, er fod Rhaglen Ôl-ffitio Lleihau Allyriadau Bysiau'r Alban (BEAR) yr Ymddiriedolaeth Arbed Ynni yn caniatáu i weithredwyr cludiant cymunedol wneud cais am gyllid, hyd yma dim ond i weithredwyr mawr a masnachol yn bennaf y mae cyllid wedi'i ddyfarnu. Dylid gwneud mwy i estyn allan at sefydliadau llai, fel gweithredwyr cludiant cymunedol, i'w cynorthwyo i wneud ceisiadau am arian.

Argymhelliad: Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod cyllid ar gael i gefnogi'r newid i gerbydau trydan a sicrhau bod y gefnogaeth hon yn cynnwys bysiau mini.

Sut dylai Strategaeth Drafnidiaeth newydd Cymru adlewyrchu'r camau sydd eu hangen i ddatgarboneiddio trafnidiaeth?

Dylai Strategaeth Drafnidiaeth newydd Cymru ganolbwyntio ar ddiwygio trafnidiaeth er mwyn cefnogi nodau'r strategaeth carbon isel ac ymateb i ddatganiad Llywodraeth Cymru o argyfwng hinsawdd. Dylai'r cynlluniau wrth symud ymlaen fod yn seiliedig ar yr hierarchaeth drafnidiaeth newydd a hyrwyddo modelau newydd fel trafnidiaeth sy'n ymateb i'r galw a pherchnogaeth gymunedol. Mae'r economi rhannu yn tyfu ac yn dod yn rhan ganolog o arloesi ym myd trafnidiaeth trwy ddatblygiadau fel Uber, Blablacar, nextbike ac ati, gan gynyddu cyfleoedd ar gyfer symudedd heb fod angen bod yn berchennog cerbyd. Mae angen i'r strategaeth gydnabod bod trafnidiaeth yn newid ac y bydd yn gwednewid bron yn llwyr dros y degawd nesaf. Rhaid i bolisi greu amgylchedd lle gall cerbydau newydd, carbon isel, a rennir lwyddo.

Fel y cydnabuwyd gan strategaeth Cymru Carbon Isel, mae angen 'gwednewid delwedd a realiti trafnidiaeth gyhoeddus er mwyn ei wneud yn ddewis arall mwy deniadol i'r cerbyd preifat.' Er ein bod yn cytuno y bydd symud tuag at fflyd o fysiau heb unrhyw allyriadau yn cyfrannu at wneud teithio ar fws yn fwy atyniadol, mae angen nifer o fesurau pellach ochr yn ochr â hyn er mwyn sicrhau bod trafnidiaeth gyhoeddus yn cael ei ystyried yn ddewis arall go iawn i ddefnyddwyr ceir cyfredol. Er enghraifft, rhaid i Lywodraeth Cymru sicrhau bod trafnidiaeth yn cael ei gynllunio a'i weithredu mewn dull mwy cydlynus fel bod pobl yn gallu

teithio ar draws gwahanol ddulliau cludo yn ddi-dor - yng Nghaerdydd, er enghraifft, mae colli'r depo bysiau wrth yr orsaf drenau yn anfantais ac yn golygu bod pobl sydd â phroblemau symudedd yn llai tebygol o deithio.

At hynny, dim ond pan fydd datblygiadau arloesol yn ystyried yr ystod lawn o anghenion teithwyr y gellir sicrhau newid moddol. Mae darparu datrysiadau o ansawdd uchel sy'n hygyrch ac yn ymatebol i'r galw gan sefydliadau cludiant cymunedol yn golygu eu bod yn aml yn gallu darparu'r filltir gyntaf a'r filltir olaf ar deithiau sy'n gwneud y daith gyfan aml-foddol yn bosibl, lle byddai rhywun fel arall wedi gyrru, neu gael ei yrru, yr holl ffordd, oherwydd bod gorsaf neu stop ar daith yn rhy bell i ffwrdd neu'n anhygyrch i rywun, yn enwedig rhywun ag anawsterau symudedd, ei chyrraedd. Felly mae'n hanfodol bod gwaith ar Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yn cydgysylltu â grwpiau cymunedol er mwyn sicrhau bod gan y rhai sy'n cael eu gadael ar ôl gan y rhwydwaith trafndiaeth gyfredol lais wrth lunio darpariaeth drafnidiaeth y dyfodol a bod newidiadau trafndiaeth gyhoeddus yn wirioneddol hygyrch a chynhwysol i bawb, gan gynnwys i'r rhai sydd dan anfantais ar hyn o bryd.

Argymhelliad: Dylai Strategaeth Drafnidiaeth Cymru sicrhau ei bod yn darparu ar gyfer yr ystod lawn o opsiynau trafndiaeth ac yn benodol, dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda grwpiau lleol i sicrhau y gall y rhai sy'n cael eu gadael ar ôl gan y strategaeth drafnidiaeth gyfredol gael llais wrth lunio cynlluniau ar gyfer y dyfodol.