



Y Pwyllgor Deisebau

**Sicrhau y gall Pobl Anabl
Ddefnyddio Trafnidiaeth
Gyhoeddus Pryd Bynnag y Bo'i
Hangen Arnynt (P-05-710) -
Adroddiad ar Ystyriaeth o'r
Ddeiseb**

Hydref 2017



Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Deisebau

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

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliad.cymru/SeneddDeisebau

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

Y Pwyllgor Deisebau
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: **0300 200 6565**
E-bost: **SeneddDeisebau@cynulliad.cymru**
Twitter: **[@SeneddDeisebau](https://twitter.com/SeneddDeisebau)**

© **Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2017**

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

Y Pwyllgor Deisebau

**Sicrhau y gall Pobl Anabl
Ddefnyddio Trafnidiaeth
Gyhoeddus Pryd Bynnag y Bo'i
Hangen Arnynt (P-05-710) -
Adroddiad ar Ystyriaeth o'r
Ddeiseb**

Hydref 2017



Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Deisebau

Y Pwyllgor Deisebau

Sefydlwyd y Pwyllgor Deisebau ar 28 Mehefin 2016 i gyflawni swyddogaethau'r pwyllgor cyfrifol fel y'u nodir yn Rheol Sefydlog 23.

Ei rôl oedd ystyried yr holl ddeisebau derbyniadwy a gyflwynwyd gan y cyhoedd. Roedd yn rhaid i'r deisebau fod ar faterion yr oedd gan y Cynulliad y pŵer i weithredu arnynt. Roedd y broses ddeisebau yn galluogi'r cyhoedd i amlygu materion ac i ddylanwadu'n uniongyrchol ar waith y Cynulliad. Mae ei swyddogaethau penodol wedi'u nodi yn Rheol Sefydlog 23.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



David J Rowlands AC (Chair)
UKIP Cymru
Canol De Cymru



Mike Hedges AC (Cadeirydd)
Llafur Cymru
Dwyrain Abertawe



Janet Finch-Saunders AC
Ceidwadwyr Cymreig
Aberconwy

Roedd yr Aelodau canlynol hefyd yn aelodau o'r pwyllgor yn ystod yr ymchwiliad hwn:



Gareth Bennet AM
UKIP Cymru
Canol De Cymru



Neil McEvoy AC
Plaid Cymru
Canol De Cymru

Roedd yr Aelodau canlynol yn bresennol fel dirprwy yn ystod yr ymchwiliad hwn:



Angela Burns AM
Ceidwadwyr Cymreig
Gorllewin Caerfyrddin a De Sir
Benfro



David Melding AM
Ceidwadwyr Cymreig
Canol De Cymru

Cynnwys

Argymhellion y Pwyllgor	5
Y Ddeiseb	7
Trafodaeth y Pwyllgor ar y Ddeiseb	8
Gwasanaethau rheilffyrdd	11
Gwasanaethau bysiau	22
Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat	29
Casgliadau.....	38
Atodiad A – Rhestr o’r Tystion.....	39
Atodiad B – Rhestr o’r dystiolaeth ysgrifenedig.....	40

Argymhellion y Pwyllgor

Argymhelliad 1. Dylai Llywodraeth Cymru fwrw ymlaen â chyflwyno cynllun cymorth tebyg i'r waled oren ar gyfer pob gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd yng Nghymru ac ymchwilio i ba mor ymarferol yw ei ddefnyddio mewn taccis a cherbydau hurio preifat..... Tudalen 10

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru bwysu ar Network Rail a Llywodraeth y DU i wneud gwelliannau ffisegol i orsafoedd yng Nghymru sy'n anhygyrch i bobl ag anabledau, a defnyddio ei phwerau ei hun i barhau i fuddsoddi mewn seilwaith hygyrch fel y mae cyllidebau yn caniatáu..... Tudalen 14

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda phob cwmni trenau sy'n darparu gwasanaethau yng Nghymru i godi ymwybyddiaeth o'r cymorth sydd ar gael i deithwyr anabl, yn enwedig y posibilrwydd o ddarparu cludiant amgen addas i'r orsaf hygyrch agosaf i deithwyr anabl sy'n methu cael mynediad at wasanaethau yn yr orsaf o'u dewis..... Tudalen 14

Argymhelliad 4. Rhaid i Lywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru sicrhau bod y fanyleb derfynol ar gyfer masnachfaint rheilffyrdd nesaf Cymru a'r Gororau a datblygiadau'r Metro yn y dyfodol yn cynnwys gofyniad am welliannau sylweddol o ran hygyrchedd gwasanaethau trenau a seilwaith y Metro ar draws pob agwedd ar ddarparu gwasanaethau. Dylai ystyried cynnwys gwella hygyrchedd fel rhwymedigaeth gytundebol graidd i'r gweithredwr llwyddiannus a'r partner datblygu.Tudalen 17

Argymhelliad 5. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried sut y gellir cynnwys hygyrchedd fel mesur perfformiad yng nghyfundrefn rheoli perfformiad masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, gyda chymhellion a chosbau priodol.Tudalen 17

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried cynnwys gofyniad craidd ar gyfer hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd gorfodol i staff sy'n ymdrin â chwsmeriaid o dan fasnachfaint newydd Cymru a'r Gororau, a sut y gall annog gweithredwyr yng Nghymru i sicrhau bod staff yn ymgymryd â hyfforddiant penodol manwl fel sy'n briodol ac yn cynorthwyo teithwyr anabl i 'gyrraedd a mynd' pryd bynnag y bo modd..... Tudalen 21

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu a chyflwyno modiwl ymwybyddiaeth anabledd yng Nghymru, fel yr argymhellwyd yn flaenorol gan y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau, sy'n cwmpasu anableddau corfforol a meddyliol, a dylai ymchwilio i wneud hyn yn elfen orfodol o'r Dystysgrif Cymhwysedd Proffesiynol Gyrwyr (DCPC) ar gyfer gyrwyr bysiau sy'n gweithio yng Nghymru.

.....Tudalen 25

Argymhelliad 8. Rydym yn cefnogi cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer canllawiau statudol ynghylch disgwyliadau am wybodaeth i deithwyr, ansawdd gwasanaethau a seilwaith ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod unrhyw ganllawiau o'r fath yn adlewyrchu anghenion pobl anabl. Gallai hyn gynnwys gofyniad cryfach ar bob gweithredwr i ddarparu gwybodaeth glywedol a gweledol..... Tudalen 26

Argymhelliad 9. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen i ddatblygu safonau cenedlaethol cyffredin ar gyfer pob tacsï a cherbyd hurio preifat a gyrwyr pan fydd ganddi'r pwerau i wneud hynny, gan ystyried y safbwyntiau a fynegwyd yn yr ymgynghoriad cyhoeddus diweddar. Tudalen 34

Argymhelliad 10. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried a yw'n ddymunol cyflwyno gofynion neu gymhellion i weithredwyr cerbydau hurio preifat mawr gadw cwota penodol o gerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn yn eu fflydoedd, ac i awdurdodau lleol sicrhau bod cyfran resymol o dacsï trwyddedig yn eu hardaloedd yn hygyrch i gadeiriau olwyn..... Tudalen 34

Argymhelliad 11. Dylai'r safonau cenedlaethol cyffredin i'w datblygu gan Lywodraeth Cymru gynnwys gofyniad i bob gyrrwr yng Nghymru gwblhau hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd cyffredinol a hyfforddiant penodol yn ymwneud â'r math o gerbyd y mae'n ei yrru..... Tudalen 37

Argymhelliad 12. Dylai awdurdodau trwyddedu, gyda chymorth Llywodraeth Cymru yn ôl yr angen, gynnal y ddyletswydd yn Neddf Cydraddoldeb 2010 i beidio â chodi tâl ychwanegol am gludo teithwyr mewn cadeiriau olwyn. Dylid cymryd camau priodol pan fyddant yn cael eu hysbysu m sefyllfaoedd lle mae gyrwyr yn gadael mesuryddion i redeg wrth iddynt gynorthwyo teithwyr mewn cadeiriau olwyn i fynd i mewn i'w cerbydau neu glymu offer..... Tudalen 37

Y Ddeiseb

1. Cyflwynwyd y ddeiseb a ganlyn¹ gan ddefnyddio system ddeisebau ar-lein Cynulliad Cenedlaethol Cymru gan Grŵp Llysgenhadon Whizz-Kidz Caerdydd.

“Rydym yn galw ar Gynulliad Cenedlaethol Cymru i annog Llywodraeth Cymru i sicrhau bod pobl [ifanc] anabl yn cael yr hawl i drafnidiaeth gyhoeddus hygyrch pan fo’i angen heb yr angen i gynllunio cymorth o leiaf 24 awr ymlaen llaw. Bydd hyn yn ein galluogi i fod yn annibynnol, chwilio am swydd, teithio i’r gwaith a chwrdd â ffrindiau ar fyr rybudd. Mae Llysgenhadon Whizz-Kidz hefyd yn ymgyrchu i sicrhau hyfforddiant hanfodol mewn ymwybyddiaeth o anabledd a chymorth ym maes anabledd, ar gyfer gyrwyr tacsis a bysiau yn ogystal â staff ar drenau.”

2. Darparwyd y wybodaeth ychwanegol a ganlyn i ategu’r alwad yn y ddeiseb:

“Mae pobl ifanc yng Nghlwb Llysgenhadon Caerdydd wedi gweithio’n galed i ymgyrchu i wella trafnidiaeth gyhoeddus. Mae pob un ohonynt wedi cael anhawster gyda thacsis, bysiau a threnau dros y blynyddoedd ac mae eu hannibyniaeth yn cael ei gyfaddawdu am nad ydynt yn gallu teithio yn ôl yr angen. Er eu bod yn cydnabod bod gwelliannau wedi’u gwneud, mae llawer o waith i’w wneud o hyd.”

3. Casglodd y ddeiseb 97 o lofnodion ar bapur ac ar-lein.
4. Elusen yn y DU sy’n darparu cyngor, cymorth a hyfforddiant sgiliau bywyd i blant a phobl ifanc anabl a’u teuluoedd, yn ogystal â darparu offer symudedd, yw Whizz-Kidz. Mae yna 45 o glybiau llysgenhadon ar draws y DU sy’n lleoedd i bobl ifanc anabl gwrdd, gwneud ffrindiau a chael hwyl. Maent hefyd yn ceisio gwella bywydau pobl ifanc anabl drwy godi ymwybyddiaeth o faterion anabledd ac ymgyrchu i gael gwell cyfleusterau.²
5. Mae grŵp llysgenhadon Caerdydd yn cynnwys pobl ifanc ag anableddau o Dde Cymru. Cyflwynwyd y ddeiseb i aelodau'r Pwyllgor Deisebau ym mis Medi 2016.



¹ P-05-710 – Sicrhau y gall Pobl Anabl Ddefnyddio Trafnidiaeth Gyhoeddus Pryd Bynnag y Bo’i Hangen Arnynt

² www.whizz-kidz.org.uk/

Trafodaeth y Pwyllgor ar y Ddeiseb

6. Trafododd y Pwyllgor Deisebau (y Pwyllgor) y ddeiseb am y tro cyntaf ar 11 Hydref 2016 ochr yn ochr ag ymateb cychwynnol gan Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith. Cytunodd y Pwyllgor i wahodd y bobl ifanc a gyflwynodd y ddeiseb i gyflwyno rhagor o dystiolaeth anffurfiol.

7. Er mwyn galluogi'r cyfranogwyr i ateb cwestiynau'r Pwyllgor mor drylwyr â phosibl, cynhaliwyd y sesiwn hon yn breifat ar 31 Ionawr 2017, gyda chymorth gan Dîm Addysg Pobl Ifanc y Cynulliad. Amlinellodd y bobl ifanc brofiadau helaeth o dri math o drafnidiaeth gyhoeddus: trenau, bysiau a thacsis. Yn ogystal ag ateb cwestiynau gan aelodau'r Pwyllgor, creodd Whizz-Kidz fideo a chyflwyniad.³

8. Yna cytunodd y Pwyllgor i gynnal sesiynau pellach gydag ystod o ddarparwyr trafnidiaeth gyhoeddus, awdurdodau lleol ac Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith yn ystod gwanwyn 2017. Mae manylion llawn y sesiynau hyn yn Atodiad A.

Uchelgais a phrofiadau'r deisebwyr

9. Mae'r ddeiseb yn galw am welliannau i wahanol fathau o drafnidiaeth gyhoeddus er mwyn sicrhau eu bod yn hygyrch i bobl anabl. Yn benodol, mae'n galw ar Lywodraeth Cymru i sicrhau:

- Bod pobl ifanc anabl yn cael yr hawl i drafnidiaeth gyhoeddus hygyrch pan fo'i angen arnynt heb yr angen i gynllunio cymorth o leiaf 24 awr ymlaen llaw.
- Hyfforddiant hanfodol mewn ymwybyddiaeth o anabledd a chymorth ym maes anabledd, i yrwyr tacsis a bysiau yn ogystal â staff ar drenau.

10. Yn eu dystiolaeth i'r Pwyllgor, amlinellodd llysgenhadon Whizz-Kidz eu profiadau o wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru, gan ddisgrifio ystod eang o faterion a phroblemau. Roedd y rhain yn cynnwys:

- methu teithio ar fyr rybudd;
- anawsterau wrth ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus oherwydd seilwaith gwael neu anhygyrch, a all ymestyn amser teithio neu atal pobl yn llwyr rhag teithio;
- diffyg cymorth ar drafnidiaeth gyhoeddus; a,
- diffyg hyfforddiant i staff, sy'n golygu bod pobl anabl yn cael eu gwneud i deimlo fel 'baich'.

11. Hefyd, disgrifiodd y bobl ifanc ystod o effeithiau y gallai'r problemau hyn eu cael ar bobl ifanc ag anableddau, gan gynnwys:

- teimlo'u bod wedi'u hynysu ac effeithiau ar hyder a hunan-barch;
- pobl yn methu chwilio am waith na chymdeithasu oherwydd bod teithio'n rhy anodd;
- pobl yn teimlo'u bod yn methu teithio'n ddiogel; a
- phobl ifanc yn teimlo nad ydynt yn gydradd â'u cyfoedion.

³ www.senedd.cynulliad.cymru/mglIssueHistoryHome.aspx?lId=15979

12. Un thema bwysig yn y dystiolaeth a ddaeth i law oedd gwneud pobl ifanc ag anableddau yn fwy annibynnol. Cafodd hyn ei grynhoi'n dda gan un o'r deisebwyr:

“I’m thirteen now, I would like to be like everyone else, go around without telling someone twenty times...so I can get what I need straight away, [get] to go where I’m going and come back with no problems.”

13. Yn ogystal â'r anawsterau cyffredin hyn, disgrifiodd y deisebwyr nifer o faterion ynghylch mathau penodol o drafnidiaeth gyhoeddus. Mae gweddill yr adroddiad hwn yn ymchwilio i'r heriau y mae pobl ag anableddau yn eu hwynebu wrth ddefnyddio trenau, bysiau a thacsis, a'r cyfleoedd posibl i Lywodraeth Cymru ac eraill wneud gwelliannau.

14. Mae'r bobl ifanc a gyflwynodd y ddeiseb yn ddefnyddwyr cadeiriau olwyn ac roedd eu profiadau a'u pryderon yn ymwneud yn bennaf â defnyddio trafndiaeth gyhoeddus mewn cadair olwyn. Fodd bynnag, roedd pob tyst yn cydnabod y gall pobl ag ystod o anableddau a phroblemau symudedd eraill brofi anawsterau wrth gael mynediad at wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus sy'n diwallu eu hanghenion. Hefyd, cyfeiriwyd yn benodol, yn ystod y sesiynau tystiolaeth, at anghenion pobl â nam ar y synhwyrau ac anawsterau dysgu.

15. Rydym hefyd yn ymwybodol bod yr adroddiad hwn yn cael ei gyhoeddi ar adeg lle mae pwerau a chyfrifoldebau pellach dros bolisi trafndiaeth ar fin cael eu datganoli. Yn ogystal â gwneud pethau braidd yn ansicr, mae'r newidiadau a ragwelir yn debygol o roi cyfleoedd newydd i Lywodraeth Cymru wella profiadau pobl ag anableddau wrth ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Ceir rhagor o fanylion am hyn yn yr adrannau a ganlyn.

Dull gweithredu cyffredinol Llywodraeth Cymru

16. Rydym yn croesawu'r ymateb cadarnhaol a'r dystiolaeth a gawsom gan Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith. Yn ei sylwadau agoriadol i'r Pwyllgor ar 9 Mai 2017, amlinellodd Ysgrifennydd y Cabinet ei ddull gweithredu mewn perthynas â gwaith Llywodraeth Cymru yn y maes hwn:

“Although disabled access to public transport will continue to be a responsibility for the UK Government, there is nonetheless an opportunity for us to do a lot of work in Wales, within our powers, to improve accessibility and the quality of transport that is available to disabled people, and that includes not just rail, but also buses and taxis and private-hire vehicles.”⁴

17. Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu Panel Trafnidiaeth Hygyrch a disgrifiodd Ysgrifennydd y Cabinet fewnbwn y grŵp hwn o ran datblygu polisi a gwasanaethau trafndiaeth:

“I established an accessible transport panel and Whizz-Kidz are represented on that panel. It's already provided a huge amount of advice to me in terms of what's needed within the new rail franchise, how we can reform scheduled bus services to better meet the needs of disabled passengers, and also—as part of a forthcoming set of proposals for the reform of taxi services—how we can make

⁴ Cofnod y Trafodion, Para. 245 – 9 Mai 2017

sure that we drive up quality, and that we have a higher quality on a consistent basis across Wales for taxi and private-hire vehicle users.”⁵

Y Waled Oren

18. Mae Llywodraeth Cymru wedi ariannu'r Waled Oren, offeryn cyfathrebu y gellir ei ddefnyddio gan bobl sy'n ei chael yn anodd cyfleu eu hanghenion, o dan Strategaeth Cymru Gyfan Anhwylderau'r Sbectrum Awtistig. Mae'r waled yn cynnwys lle i'r defnyddiwr gynnwys awgrymiadau ysgrifenedig neu weledol i'w dangos i staff trafndiaeth a gall pobl ei ddefnyddio i'w helpu i brynu tocynnau neu ofyn am gyrchfannau, rhagor o wybodaeth neu gymorth. Yn ôl gwybodaeth hyrwyddo am y cynllun, mae'r rhan fwyaf o gwmnïau bysiau mawr yn ei dderbyn, yn ogystal â chwmnïau trenau sy'n gweithredu yng Nghymru.⁶

19. Dywedodd Trenau Arriva Cymru wrthym fod defnydd da yn cael ei wneud ar eu gwasanaethau a bod yr holl staff yn y swyddfeydd tocynnau ac ar drenau yn deall y cynllun. Fodd bynnag, cyfaddefodd Ysgrifennydd y Cabinet fod y cynllun yn gweithio'n anghyson o hyd ac yr hoffai weld rhagor o waith yn cael ei wneud yn hynny o beth.⁷

Ein safbwynt

20. Rydym yn credu y dylid cyflwyno'r cynllun waled oren yn llawn ar draws pob math o drafndiaeth gyhoeddus. Yn benodol, yn dilyn argymhelliad tebyg a wnaed gan Grŵp Ymgynghorol Polisi Bysiau'r Llywodraeth yn 2014, hoffem weld cynnydd pendant fel rhan o waith Llywodraeth Cymru i ddatblygu polisi bysiau yng Nghymru (mae rhagor o fanylion am hyn yn ddiweddarach yn yr adroddiad hwn). Roedd yr ateb canlynol gan Ysgrifennydd y Cabinet i'n cwestiynau yn galonogol:

“I'd like to examine the feasibility of rolling that out across Wales. I think there have been notable successes. I think it's valued by people who carry it. I wouldn't wish to make it obligatory for people to have to use an orange wallet in order to notify staff that they need assistance, but, as a discreet method of doing so, I think it's very useful and I'd like to see it rolled out.”⁸

Argymhelliad 1. Dylai Llywodraeth Cymru fwrw ymlaen â chyflwyno cynllun cymorth tebyg i'r waled oren ar gyfer pob gwasanaethau bysiau a rheilffyrdd yng Nghymru ac ymchwilio i ba mor ymarferol yw ei ddefnyddio mewn tacsis a cherbydau hurio preifat.

⁵ Cofnod y Trafodion, Para. 246 – 9 Mai 2017

⁶ http://www.asdinfo.wales.co.uk/home.php?page_id=8251&setLanguage=4

⁷ Cofnod y Trafodion, Para. 248 – 9 Mai 2017

⁸ Cofnod y Trafodion, Para. 274 – 9 Mai 2017

Gwasanaethau rheilffyrdd

21. Roedd y dystiolaeth gan Whizz-Kidz yn codi ystod eang o faterion yn ymwneud â gwasanaethau rheilffyrdd. Gellir grwpio'r rhain yn y prif themâu a ganlyn:

- hygyrchedd gorsafoedd a'r seilwaith ffisegol;
- hygyrchedd trenau; a'r
- cymorth y mae staff yn ei ddarparu ar drenau ac mewn gorsafoedd.

Pwerau dros seilwaith a gwasanaethau rheilffyrdd

22. Mae rhannu pŵer dros wasanaethau a seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru, a chyfrifoldeb amdanynt, yn gymhleth ac wrthi'n newid ar hyn o bryd. Llywodraeth y DU sydd â chyfrifoldeb statudol dros wasanaethau a seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru, ond Llywodraeth Cymru sy'n rheoli masnachfaint Cymru a'r Gororau. Mae'r pwerau gweithredol dros fasnachfaint Cymru a Gororau wrthi'n cael eu datganoli ac mae gan Lywodraeth Cymru bwerau eisoes i fuddsoddi mewn gwasanaethau a seilwaith.

Seilwaith

23. Er nad yw Llywodraeth Cymru yn uniongyrchol gyfrifol am fuddsoddi yn seilwaith y rheilffyrdd (sef cyfrifoldeb Llywodraeth y DU), mae ganddi bwerau eang o dan Ddeddf Rheilffyrdd 2005 i ddarparu cymorth ariannol i fuddsoddi yn y rheilffyrdd pan fo'n gwneud hynny at ddibenion Cymreig yn gyfan gwbl neu'n bennaf. Mae'r pwerau hyn yn caniatáu i Lywodraeth Cymru ddatblygu ei blaenoriaethau seilwaith ei hun, yn ogystal â gwasanaethau rheilffyrdd ychwanegol nad ydynt wedi'u cynnwys yng nghytundeb cyfredol y fasnachfaint.

24. Network Rail sy'n gyfrifol am gynnal a gwella seilwaith rhwydwaith y rheilffyrdd ledled Prydain. Mae'n nodi sut y bydd yn cyflawni'r gwelliannau mewn cynlluniau cyflawni pum mlynedd. Ar hyn o bryd cyfrifoldeb Trenau Arriva Cymru yw rheoli gorsafoedd yng Nghymru a staffio o dan fasnachfaint Cymru a'r Gororau. Mae Llywodraeth Cymru wedi awgrymu y gallai Trafnidiaeth Cymru reoli gorsafoedd ar ôl dyfarnu'r fasnachfaint newydd (ceir rhagor o fanylion am hyn isod).

25. Yn ystod y blynyddoedd diwethaf, mae Llywodraeth Cymru wedi defnyddio ei phwerau i ddatblygu gorsaf newydd yng Nglynebwy (gorsaf Tref Glynebwy)⁹ a buddsoddi mewn gwelliannau hygyrchedd mewn nifer o orsafoedd ar draws y rhwydwaith rheilffyrdd.

Pwerau caffael ar gyfer masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau

26. Yn 2014, cytunwyd y byddai'r pwerau masnachfreinio ar gyfer masnachfaint nesaf rheilffyrdd Cymru a'r Gororau yn cael eu datganoli i Gymru. Fodd bynnag, mae'r cyfrifoldeb yn parhau gyda Gweinidogion Llywodraeth y DU ym mis Hydref 2017.

27. Yn ddiweddar, archwiliwyd y trefniadau ar gyfer y fasnachfaint newydd yn fanwl gan Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Cyhoeddodd y Pwyllgor hwnnw adroddiad ym mis Mehefin 2017.¹⁰ Rydym ni'n llwyr gefnogi'r casgliadau y daeth iddynt mewn

⁹ <http://gov.wales/topics/transport/rail/rail-projects/south-east-wales/ebbw-vale-town/?skip=1&lang=cy>

¹⁰ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, [Ar y trywydd iawn? Masnachfaint y Rheilffyrdd a Metro De Cymru](#), Mehefin 2017

perthynas â hygyrchedd gwasanaethau rheilffyrdd ac rydym yn cyfeirio at y rhain yn fanylach yn nes ymlaen yn yr adran hon.

28. At ddibenion yr adroddiad hwn, mae'n werth nodi bod Trafnidiaeth Cymru yn mynd rhagddo i gaffael y fasnachfaint newydd yn seiliedig ar gytundeb 2014 a luniwyd rhwng Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru i drosglwyddo swyddogaethau masnachfreinio. Fodd bynnag, mewn tystiolaeth i Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, dywedodd Trafnidiaeth Cymru ac Ysgrifennydd y Cabinet fod cyflawni'r uchelgais ar gyfer y fasnachfaint yn ddibynnol ar Lywodraeth y DU yn bodloni disgwyliadau Llywodraeth Cymru ynghylch:

- trosglwyddo pwerau masnachfaint yn brydlon ac yn ôl y cytundeb;
- Llywodraeth y DU a Network Rail yn cytuno ar gynlluniau ar gyfer Cledrau'r Cymoedd, sy'n cael eu trafod ar hyn o bryd; a'r,
- adran Drafnidiaeth yn cytuno ar drefniadau ariannol addas ar gyfer seilwaith Cledrau'r Cymoedd.

29. Rydym yn gwybod am ohebiaeth bellach rhwng Ysgrifennydd y Cabinet a'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ym mis Awst 2017 ynghylch y posibilrwydd o oedi pellach i'r broses. Er bod yr ansicrwydd yn parhau, ar 28 Medi 2017 gwahoddodd Llywodraeth Cymru bedwar cwmni i gyflwyno tendrau terfynol ar gyfer gwasanaeth nesaf Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau.

30. Rydym yn teimlo'r un mor rhwystredig â Phwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ynghylch yr oedi a'r ansicrwydd parhaus ynghylch pryd y bydd y pwerau hyn a addawyd ers tro yn cael eu datganoli, sy'n ei gwneud yn anodd asesu pryd y bydd gwasanaethau rheilffyrdd yng Nghymru yn gwbl hygyrch.

31. Wrth drafod y trefniadau newydd ar gyfer gosod masnachfaint newydd Cymru a'r Gororau o 2018, mae'r adroddiad hwn yn defnyddio'r term 'masnachfaint' er hwylustod. Fodd bynnag, rydym yn nodi y gallai'r contract terfynol fod ar ffurf consesiwn yn hytrach na masnachfaint safonol.

Hygyrchedd gorsafoedd

32. Soniodd aelodau Whizz-Kidz am nifer o anawsterau o ran dyluniad ffisegol gorsafoedd. Er enghraifft:

“From where I am in Trehafod I can get down to Cardiff no problem. There's a ramp at the station. I can't come back with my wheelchair. I have to get off at Pontypridd and change onto a bus, because at the Trehafod station there's steps, and obviously wheelchairs and steps don't really mix.”

The one time I went to Barry, on the way back there was no ramp. So you have to change [train].”

33. Codwyd y materion hyn yn ystod sesiwn dystiolaeth ynghylch gwasanaethau rheilffyrdd. Dywedodd Margaret Hickish MBE, yn cynrychioli Network Rail wrthym:

“...[the company has] been working a lot on the built environment and we have an inclusive design strategy. That is supported by something called our built environment accessibility panel, which is a group of disabled volunteers who

advise us on best practice and also innovations around the built environment.”¹¹

34. Dywedodd Barry Lloyd o Trenau Arriva Cymru, sy'n gweithredu masnachfaint Cymru a'r Gororau ar hyn o bryd:

“In terms of accessibility, we work jointly with Network Rail to make sure that as many of our stations are accessible as possible. There is a long-standing scheme and we have a number of enhancements that have been made over the last few years...we continue to work with Network Rail to get as much funding as possible to provide as much accessibility as we possibly can.”¹²

35. Y cynllun y cyfeirir ato uchod yw Access for All, rhaglen gwella hygyrchedd gorsafoedd ledled y DU a reolir gan Network Rail.¹³ Mae'r Adran Drafnidiaeth yn dewis pa orsafoedd i'w cynnwys yn y rhaglen ac mae wedi darparu £87.1m o gyllid yn y cyfnod 2014-2019. Yr amcan yw gwneud gorsafoedd yn fwy hygyrch drwy ddarparu 'llwybrau hygyrch' di-rwystr.

36. Mae 15 o orsafoedd yng Nghymru wedi'u rhestru o dan y rhaglen, ac mae gwaith gwella eisoes wedi'i gwblhau ym Mhen-y-bont ar Ogwr, y Waun, Prestatyn ac Ystrad Mynach. Mae gwaith yn mynd rhagddo yn Llandaf, Machynlleth a Radur, ac mae wyth gorsaf arall wedi'u rhestru ar gyfer gwelliannau yn y dyfodol.¹⁴

37. Ar y cyfan, nodwyd bod hygyrchedd gorsafoedd yng Nghymru yn dda:

“About 93 per cent of the stations are fully accessible. And by that, that means that you can cross between the station platforms if there's more than one platform. There are not many that you can't access.”¹⁵ – Joe Graham, Great Western Railway

38. Mae hyn yn amlwg i'w groesawu, ond mae'n dangos bod angen gwneud gwaith o hyd fel bod pobl ag anableddau yn gallu cael mynediad llawn at y rhwydwaith rheilffyrdd. Mae'r ganran gyffredinol hefyd yn cuddio problemau penodol mewn ardaloedd lleol sy'n golygu y gall pobl anabl sy'n byw, yn gweithio neu'n cymdeithasu yn agos at orsaf anhygyrch fod yn wynebu anawsterau mawr.

39. Amlinellodd gweithredwyr rheilffyrdd y cymorth a ddylai fod ar gael i bobl anabl yn y sefyllfa hon. Cadarnhaodd Great Western Railway a Trenau Arriva Cymru, os nad yw gorsafoedd yn hygyrch i bobl ag anableddau, y byddent yn cynnig cludiant amgen i'r orsaf agosaf sy'n hygyrch:

“[...] for those stations that aren't accessible, what we would always offer is the ability to take a particular person to the nearest accessible station for free...So, if your local station is not accessible, we will always pay for a taxi or similar equipment to get you to the nearest location that is accessible.”¹⁶ – Joe Graham, Great Western Railway

¹¹ Cofnod y Trafodion, Para. 57 – 21 Mawrth 2017

¹² Cofnod y Trafodion, Para. 66 – 21 Mawrth 2017

¹³ www.networkrail.co.uk/communities/passengers/station-improvements/access-for-all/

¹⁴ <http://archive.nr.co.uk/improvements/access-for-all/stations?status=all&category=all&location=wales>

¹⁵ Cofnod y Trafodion, Para. 71 – 21 Mawrth 2017

¹⁶ Cofnod y Trafodion, Para. 80 ac 88 – 21 Mawrth 2017

40. Hefyd, disgrifiodd Whizz-Kidz sefyllfaoedd lle mae'r seilwaith hygyrch presennol wedi methu:

“We were in Cardiff not long ago and the lifts had broken. I couldn't get off the station. I had to get off at Queen Street [station], get a taxi from Queen Street back to Central [station] so I could then get my connection train onwards.”

41. Dywedodd y ddau gwmni rheilffyrdd y byddai'r un polisiâu cymorth ar gyfer teithwyr anabl yn gymwys mewn amgylchiadau fel hyn:

“If the lift broke down at a station, that would be faulted through our control. And if a person was disadvantaged by not being able to access the correct platform, we would then make alternative travel arrangements to help them out to make sure they complete the journey.”¹⁷ – Geraint Morgan, Trenau Arriva Cymru

Ein safbwynt

42. Rydym yn croesawu'r gwelliannau cyffredinol a wnaed mewn perthynas â seilwaith hygyrch mewn gorsafoedd yng Nghymru yn ystod y blynyddoedd diwethaf.

43. Serch hynny, yn sgil y dystiolaeth a ddaeth i law, holwyd faint sy'n gwybod am y cymorth sydd ar gael, i ba raddau y mae'n cael ei hyrwyddo, neu i ba raddau y mae'n cael ei gynnig yn rhagweithiol mewn gwirionedd. Yn ystod ein sgysiau â'r deisebwyr – sydd oll yn defnyddio gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus yn rheolaidd – tynnwyd sylw at yr angen i ddefnyddwyr gwasanaethau rheilffyrdd fod yn fwy ymwybodol o'r cymorth a ddylai fod ar gael i deithwyr anabl. Rydym yn credu y dylai gweithredwyr rheilffyrdd wneud ymdrechion pellach i hyrwyddo'u polisiâu cymorth, er enghraifft drwy sicrhau bod gwybodaeth ar gael yn fwy amlwg ar wefannau gorsafoedd a chwmnïau (yn hytrach na mewn polisiâu manwl sydd ar gael i'w llwytho yn unig).

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru bwysu ar Network Rail a Llywodraeth y DU i wneud gwelliannau ffisegol i orsafoedd yng Nghymru sy'n anhygyrch i bobl ag anableddau, a defnyddio ei phwerau ei hun i barhau i fuddsoddi mewn seilwaith hygyrch fel y mae cyllidebau yn caniatáu.

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda phob cwmni trenau sy'n darparu gwasanaethau yng Nghymru i godi ymwybyddiaeth o'r cymorth sydd ar gael i deithwyr anabl, yn enwedig y posibilrwydd o ddarparu cludiant amgen addas i'r orsaf hygyrch agosaf i deithwyr anabl sy'n methu cael mynediad at wasanaethau yn yr orsaf o'u dewis.

¹⁷ Cofnod y Trafodion, Para. 108 – 21 Mawrth 2017

Hygyrchedd trenau

44. Roedd y dystiolaeth a gawsom gan Whizz-Kidz yn nodi bod trenau eu hunain hefyd yn broblem sylweddol. Cafwyd sylw arbennig i'r lle annigonol ar gyfer cadeiriau olwyn, a'r ffaith bod llefydd sydd wedi'u neilltuo yn aml yn cael eu cymryd gan deithwyr eraill, bagiau a beiciau.

“I can't always get into wheelchair spaces because there has been luggage there. And there's no attempt to remove the luggage. I have to sit in between the doors, and I don't always feel very safe.”

45. Disgrifiwyd diffyg hygyrchedd ar rai o'r cerbydau a ddefnyddir ar wasanaethau yng Nghymru fel rhwystr mawr. Mae hyn gan fwyaf yn adlewyrchu pa mor hen yw llawer o'r unedau sy'n cael eu defnyddio ar hyn o bryd.

46. Mewn datganiad ysgrifenedig ar ei gynlluniau ar gyfer cerbydau yng Nghymru yn y dyfodol, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith:

“Nid yw'r contract cyfredol [ar gyfer masnachfaint Cymru a'r Gororau] yn caniatáu ar gyfer twf ac nid yw ychwaith yn gorfodi'r Cwmni Trên i ddarparu cerbydau newydd. O ganlyniad, mae ein trenau mwyaf newydd yn fwy nag 20 mlwydd oed a'r hynaf yn agos iawn at fod yn 40 oed. Nid yw'r rhan fwyaf ohonynt yn cydymffurfio â'n gofynion o ran hygyrchedd, ac mae hynny ynddo'i hun yn her anferth.”¹⁸

47. Mae'r rheoliadau presennol yn mynnu bod yn rhaid i bob cerbyd rheilffordd fod yn hygyrch erbyn 1 Ionawr 2020 fan bellaf.¹⁹ Felly, lle bo modd, mae cwmnïau'n gwella'u trenau i sicrhau eu bod yn cydymffurfio. Cadarnhaodd Great Western Railway:

“[...] our high-speed trains all have disabled access at the moment. However, the new class 800 trains that will be coming in from October this year will also have new upgraded and modern disabled facilities and accessible facilities. The older stock that we have on the network...is in the middle of being modified at the moment. The first three units have gone through. The fourth one is in the works at the moment, and that will all be completed by early 2019.”²⁰

48. Fodd bynnag, mae'r materion mwyaf heriol yn ymwneud â'r trenau sy'n cael eu defnyddio ar fasnachfaint Cymru a'r Gororau. Rydym wedi clywed bod risg sylweddol na fydd cerbydau'n bodloni'r rhwymedigaethau cyfreithiol newydd pan fyddant yn dod i rym. Mae hyn yn ategu tystiolaeth y cafodd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, a glywodd gan yr Athro Stuart Cole nad yw tua 70% o'r fflyd a ddefnyddir ar fasnachfaint Cymru a'r Gororau yn cydymffurfio â'r rheoliadau newydd ar hyn o bryd.²¹

49. Cadarnhaodd y masnachfreiniwr presennol, Trenau Arriva Cymru, fod y mater o sicrhau bod trenau yn gwbl hygyrch ac yn cydymffurfio â'r gofynion cyfreithiol yn un cymhleth oherwydd yr amserlen ar gyfer dyfarnu'r fasnachfaint newydd:

¹⁸ Llywodraeth Cymru, [Datganiad Ysgrifenedig](#), 9 Tachwedd 2016

¹⁹ Manyleb Dechnegol Personau â Symudedd Is ar gyfer Rhyngweithrededd (PRM-TSI) www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/PRM-TSI.aspx

²⁰ Cofnod y Trafodion, Para. 150 – 21 Mawrth 2017

²¹ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, [Ar y trywydd iawn? Masnachfaint y Rheilffyrdd a Metro De Cymru](#), Mehefin 2017 (Para. 101)

“Ours is a little bit different, unfortunately. So, regulations come into force on 1 January 2020. At that point, we are not currently going to be the franchisee, so it’s not essentially a Wales and borders franchise issue. We’ve been advising Welsh Government on the matter for a number of years, really... Something needs to happen, but at this moment in time we can’t instigate any change because we may not be that franchisee. Obviously, when that franchise matter gets resolved at Christmas time this year [2017], we’ll be in a position to maybe do something about it, but if it’s not us, then ultimately, we’re looking at Welsh Government for support and advice on how to move forwards.”²²

50. Mae hyn yn peri pryder mawr. Ym mha bynnag ffordd y bydd Llywodraeth Cymru, Trafnidiaeth Cymru a’r cynigydd llwyddiannus yn dewis gweithredu – a allai gynnwys trenau newydd, prydlesu unedau eraill neu adnewyddu’r cerbydau cyfredol– mae’r amserlen i’w gweld yn dynn ofnadwy, os nad yn amhosibl. Rydym yn pwysleisio nad mater o gydymffurfiaeth gyfreithiol yn unig yw hwn, ond yn hollbwysig, ei fod yn fater o sicrhau bod elfen bwysig o drafndiaeth gyhoeddus ar gael i bawb.

51. Mae Llywodraeth Cymru wedi bod mewn proses o ‘ddeialog gystadleuol’ â phedwar cynigydd posibl ar gyfer masnachfaint nesaf Cymru a’r Gororau. Mae’r broses hon yn cynnwys trafod sut y bydd y cynigydd llwyddiannus yn diwallu anghenion teithwyr anabl. O safbwynt Llywodraeth Cymru, mae wedi datgan bod yn rhaid i gerbydau gydymffurfio â’r Fanyleb Dechnegol ar gyfer Rhyngweithredu i Bobl â Symudedd Is.²³

52. Amlinellodd Ysgrifennydd y Cabinet fanylion y broses bresennol yn ei dystiolaeth lafar:

“I think the next rail franchise will offer us a step-change opportunity in terms of the provision that’s made available to all passengers, but particularly to disabled passengers and passengers with impaired sight and hearing. The accessible transport panel is currently speaking with the bidders that are taking part in the procurement exercise. It’s my view that, as part of the open dialogue that we’re having with the bidders, disabled passengers’ needs are fully addressed within the proposals that those four bidders come forward with. I can’t talk about any details at this stage because the process is ongoing, but, essentially, we’ve asked them to meet the needs of disabled passengers and to provide us with the details of how they’re going to do that.”²⁴

53. Rydym yn croesawu’r bwriad hwn. Fodd bynnag, mae’n aneglur o hyd sut y bydd y gofyniad i gerbydau fod yn hygyrch erbyn 2020 yn cael ei gyflawni’n ymarferol, hyd yn oed gan ystyried y cyhoeddiad diweddar bod rhagor o drenau ar gael ar gyfer gwasanaethau Cymru a’r Gororau.²⁵ Opsiwn olaf posibl yw ceisio rhanddirymiad sy’n caniatáu i drenau nad ydynt yn cydymffurfio barhau i redeg am gyfnod o amser. Rydym wedi clywed rhai o’r rhesymau posibl dros ganiatáu rhanddirymiad:

“A derogation could be for a number of reasons. For example, if a train was going to be around for another three to six months, say, after the deadline, and

²² Cofnod y Trafodion, Para. 151 – 21 Mawrth 2017

²³ Llywodraeth Cymru, **Datganiad Ysgrifenedig**, 9 Tachwedd 2016

²⁴ Cofnod y Trafodion, Para. 249 – 9 Mai 2017

²⁵ <http://gov.wales/newsroom/transport/2017/170717-welsh-government-announce-extra-rolling-stock-to-improve-rail-services/?skip=1&lang=cy>

it would cost hundreds of thousands of pounds, you might allow that train to continue running so the service wasn't completely removed. But, again, it's something that the department and the different authorities would make a decision on. It's not something the operator can implement."²⁶ – Joe Graham, Great Western Railway

54. Fodd bynnag, mae'n amlwg y byddai hyn yn ganlyniad anfoddhaol i bobl ag anableddau. Hefyd, hyd yn hyn mae'r Adran Drafndiaeth wedi nodi ei hamharodrwydd i ystyried caniatáu rhanddirymiad ac mae Llywodraeth Cymru hefyd wedi bod yn amharod i ystyried ceisio rhanddirymiad yn gyhoeddus.

Ein safbwynt

55. Rydym yn pwysleisio casgliadau Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ynghylch y mater hwn, gan gynnwys ei siom nad yw'r Adran Drafndiaeth wedi cymryd camau cynharach i fynd i'r afael â'r mater o gerbydau is-safonol ym masnachfaint Cymru a'r Gororau. Rydym yn nodi bod oedi wrth drosglwyddo pwerau gweithredol dros ddyfarnu'r fasnachfaint newydd i Lywodraeth Cymru, fel y cytunwyd yn wreiddiol yn 2014, wedi gwneud y diffyg gweithredu hwn yn waeth byth.

56. Rydym yn annog Ysgrifennydd y Cabinet i sicrhau bod cerbydau yng Nghymru yn diwallu'r gofynion cyfreithiol o ran hygyrchedd i bobl ag anableddau fel blaenoriaeth gychwynnol ar gyfer y fasnachfaint newydd. Rydym hefyd yn aros yn eiddgar am ymateb Ysgrifennydd y Cabinet i argymhelliad diweddar Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, "Rhaid i Lywodraeth Cymru sicrhau bod ganddi gynllun wrth gefn addas ar waith os bydd yn amhosibl i'r cynigydd [llwyddiannus] gydymffurfio".²⁷

57. Yn gyffredinol, rydym yn croesawu dull gweithredu cyffredinol Llywodraeth Cymru o ran sicrhau bod anghenion teithwyr anabl yn cael eu cynnwys yn nhrefniadau'r fasnachfaint a'r gwaith cynllunio ar gyfer Metro De Cymru. Yn benodol, mae'n gadarnhaol bod y Panel Trafndiaeth Hygyrch, sy'n cynghori Llywodraeth Cymru ac yn cynnwys aelodau o Whizz-Kidz, wedi bod yn trafod y fasnachfaint â'r cynigwyr.

Argymhelliad 4. Rhaid i Lywodraeth Cymru a Thrafndiaeth Cymru sicrhau bod y fanyleb derfynol ar gyfer masnachfaint rheilffyrdd nesaf Cymru a'r Gororau a datblygiadau'r Metro yn y dyfodol yn cynnwys gofyniad am welliannau sylweddol o ran hygyrchedd gwasanaethau trenau a seilwaith y Metro ar draws pob agwedd ar ddarparu gwasanaethau. Dylai ystyried cynnwys gwella hygyrchedd fel rhwymedigaeth gytundebol graidd i'r gweithredwr llwyddiannus a'r partner datblygu.

Argymhelliad 5. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried sut y gellir cynnwys hygyrchedd fel mesur perfformiad yng nghyfundrefn rheoli perfformiad masnachfaint nesaf Cymru a'r Gororau, gyda chymhellion a chosbau priodol.

Cymorth ar drenau ac mewn gorsafoedd

58. Ynghyd â sicrhau bod seilwaith gorsafoedd a'r trenau eu hunain yn hygyrch i bobl ag anableddau, mae'r holl dystiolaeth a ddaeth i law yn awgrymu ei bod yr un mor bwysig bod staff ar

²⁶ Cofnod y Trafodion, Para. 154-155 – 21 Mawrth 2017

²⁷ Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau, Ar y trywydd iawn? [Masnachfaint y Rheilffyrdd a Metro De Cymru](#), Mehefin 2017 (Argymhelliad 11).

drenau ac mewn gorsafoedd yn ymateb i anghenion pob teithiwr a bod ganddynt y sgiliau gofynnol i gynnig y cymorth angenrheidiol.

Cymorth i archebu ymlaen llaw

59. Nododd Llysgenhadon Whizz-Kidz nifer o faterion ynghylch y system Cymorth i Deithwyr a'r cyngor i bobl sydd angen cymorth i archebu eu taith rheilffordd o leiaf 24 awr ymlaen llaw. Roedd hyn yn cynnwys anawsterau wrth geisio ffonio i gael cymorth archebu:

“Every time I have to go on the train, I have to ring them between 24 and 48 hours beforehand. To be honest, if it's an emergency and I have to get somewhere, for just 10 minutes, sometimes there's a hold up with phone calls because they get so many.”

60. Cafwyd enghreifftiau hefyd lle cafodd cymorth ei archebu ymlaen llaw ond lle nad oedd ar gael adeg teithio:

“The pressure then to get off the train so it can depart, that is one of the key issues. They [the staff] just aren't there. I know they're busy. I know they have other people to assist. But when you've phoned up and booked all your transport and nobody's there; it's frustrating.”

61. Yn gyffredinol, amlinellodd y deisebwyr yr awydd i allu 'gyrraedd a mynd' oherwydd bod y gofyniad i archebu cymorth o flaen llaw yn rhoi cyfyngiadau ar allu pobl ag anabledau i deithio ar fyr rybudd:

“With the train, to be honest with you, if I want to go out last minute I'm not able to because they want to know when I want the ramp. I don't get why I have to ring every time 48 hours ahead before I can get into town. I think that's a bit unfair [...] it's frustrating that I have to make a 10 minute call every single time because I want the ramp. What I mean is I have to organise my journey before I actually do it. Like, if I had to go somewhere in an emergency, I'm not going to be able to ring and say 'I need the ramp now'.”

62. Esboniodd Great Western Railway, er ei fod yn cynghori pobl i archebu cymorth ymlaen llaw, nad yw hyn yn ofynnol:

“The purpose of asking people to book is to ensure that things are in place prior to them travelling, to give them the best journey experience. Last year, Great Western did about 300,000 disabled assists, of which only 160,000 were booked. So, to give you some idea, it's about half and half.”²⁸

63. Fodd bynnag, mae Great Western Railway yn gweithredu o orsafoedd mawr y brif reilffordd yn y De. Yr her fawr yn achos y gwasanaethau sy'n cael eu gweithredu drwy fasnachfaint Cymru a'r Gororau yw'r ffaith nad oes staff yn y mwyafrif o orsafoedd yng Nghymru. Felly, esboniodd Trenau Arriva Cymru fod unrhyw gymorth y mae ei angen ar deithwyr yn y gorsafoedd hynny yn cael ei ddarparu gan staff trenau fel arfer:

²⁸ Cofnod y Trafodion, Para. 181 – 21 Mawrth 2017

“Twenty per cent of our stations are staffed; for the unstaffed stations, we rely on the train crew to support anybody who needs any assistance getting on or off the train. So, all the conductors are trained in anything to do with accessibility.”²⁹

64. Ymhelaethodd y cwmni ar y cymorth a ddylai fod ar gael i deithwyr anabl sy'n gadael ac yn cyrraedd gorsafoedd di-griw:

“So, if they turn up and go at an unmanned station, if they can, obviously, get access to the platform, the conductor will support them in their journey from the point that that train turns up until the point they need to get off or change trains to another destination. The conductors are fully trained in supporting people with accessibility problems, whether they will be in a wheelchair or just need support on the train. They just need to make themselves known to the conductor when the train pulls into the platform. If they can't get access to that station, there's a helpline they can call, which goes through to our control team, which will then...get accessible transport to a station that is accessible.”³⁰

65. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym ei fod yn gefnogol iawn o'r cynigion 'cyrraedd a mynd' sydd wrth wraidd y ddeiseb hon.³¹ Rydym yn annog Llywodraeth Cymru a Thrafnidiaeth Cymru i weithio gyda gweithredwyr masnachfaint rheilffyrdd yn y dyfodol sy'n gweithredu yng Nghymru i gynnig mwy o hyblygrwydd i deithwyr anabl, gan sicrhau y gall pobl deithio a chael gwasanaethau cadarnhaol, p'un a ydynt wedi archebu cymorth ymlaen llaw ai peidio.

Hyfforddi staff

66. Mae'n hanfodol bod staff ar y rhwydwaith rheilffyrdd yn cael yr hyfforddiant priodol i'w helpu i gyfathrebu â theithwyr anabl a'u cynorthwyo. Yn wir, hyfforddiant, dealltwriaeth ac agweddu staff ar drenau ac mewn gorsafoedd oedd un o brif bryderon y deisebwyr:

“I find that a lot of the staff, the drivers and train staff, they're not clued up. They're don't have enough training. They don't have the understanding or empathy to help. It's just “oh, just get on with it, you must be used to it”. And yeah, we are used to it because it's an everyday thing but a little bit of help every now and then.”

67. Dylai hyfforddiant gynnwys y sbectrwm eang o anghenion posibl sydd gan deithwyr. Mae hyn felly'n golygu y dylai staff gael eu hyfforddi'n dda ynghylch ymwybyddiaeth anabled a meddu ar y sgiliau sydd eu hangen i ymateb i ofynion unigol teithwyr.

68. Amlinellodd y ddau weithredwr rheilffyrdd a Network Rail yr hyfforddiant y maent yn ei ddarparu ar hyn o bryd. Mae gan bob un ohonynt bolisiau amddiffyn pobl anabl sy'n gwneud ymrwymiadau cadarnhaol cryf i'r agenda hon. Mewn tystiolaeth lafar i'r Pwyllgor, amlinellodd Trenau Arriva Cymru yr hyfforddiant cychwynol y mae'n ei ddarparu i recriwtiaid newydd:

²⁹ Cofnod y Trafodion, Para. 65 – 21 Mawrth 2017

³⁰ Cofnod y Trafodion, Para. 185 – 21 Mawrth 2017

³¹ Cofnod y Trafodion, Para. 249 – 9 Mai 2017

“When staff join the business, they have basic awareness training. It’s not specific to any particular disability; it’s how they can assist a person at a station: for example, if they have sight loss, how to correctly guide them through the station, how to use the ramp correctly. So that’s the training that we have. But we’re always keen to improve the awareness of every type of disability.”³²

69. Nodwyd bod rheolwyr llinell yn cynnig hyfforddiant gloywi a bod staff yn cael asesiadau yn y gwaith i sicrhau eu bod yn defnyddio offer yn gywir. Mae’r cwmni hefyd yn gweithio gyda grwpiau o bobl anabl i fonitro’r ffordd y caiff cymorth ei ddarparu mewn amgylchedd byd go iawn:

“There’s a group in Cardiff called Vision 21 [...] they travel very regularly by train and by bus and they provide very helpful feedback to us on their journey experiences. I’ve travelled with them many times. I don’t brief the crew that we’re coming—they experience the journey as it is and it’s been okay.”³³

70. Amlinellodd Great Western Railway bolisi tebyg i’w weithwyr, gyda diwrnod llawn o hyfforddiant ymwybyddiaeth i staff newydd, a diweddariadau blynyddol wedi hynny.³⁴ Ychwanegodd:

“[...] we’ve worked with the charity KIDS to develop a training video. The idea there is that we scoped out a number of scenarios that might happen to a colleague, and so they can then see—and then we’ll put them through a discussion in teams to understand what they could have done differently, or what could be done differently, to support the person and to make the whole experience better.”³⁵

71. Roedd y math o hyfforddiant a amlinellwyd gan Network Rail i sicrhau bod gan ei weithwyr ddealltwriaeth well o’r profiad cyffredinol o deithio gydag anabledd yn arbennig o dda:

“It’s specifically around understanding the lives of disabled people when they travel. One of the things that we want people to understand is that when a disabled person turns up and they’ve actually got a big smile on their face, that the staff need to understand that means they’ve had a good journey up until now, and when they haven’t, it doesn’t mean that people have got a chip on their shoulder but, actually, they may have had a bad journey up until now, and it’s not anything related to them. So, it is about them starting to understand the challenges that disabled people have in life, and that’s one of the reasons why we use disabled people. We get them to talk about what their last journey was like, and how they feel, and how they would feel if they’d had that experience. And in doing that, it’s about trying to immerse them in the experience without mocking up being a disabled person.”³⁶

³² Cofnod y Trafodion, Para. 101 – 21 Mawrth 2017

³³ Cofnod y Trafodion, Para. 106 – 21 Mawrth 2017

³⁴ Cofnod y Trafodion, Para. 104 – 21 Mawrth 2017

³⁵ Cofnod y Trafodion, Para. 133 – 21 Mawrth 2017

³⁶ Cofnod y Trafodion, Para. 135 – 21 Mawrth 2017

Ein safbwynt

72. Mae'r dystiolaeth a ddaeth i law yn awgrymu bod pob aelod o staff mewn gorsafoedd ac ar drenau yng Nghymru yn cael hyfforddiant cychwynnol ar gyfer ymwybyddiaeth anabledd, ac naill ai'n cael hyfforddiant gloywi neu'n cael eu monitro o ran eu perfformiad yn y swydd. Rydym yn croesawu hyn. Serch hynny, mae'r enghreifftiau a gyflwynwyd gan Whizz-Kidz yn ein harwain i'r casgliad bod profiadau go iawn pobl ag anableddau o ddefnyddio gwasanaethau rheilffyrdd yn amrywiol, a'i fod weithiau'n disgyn islaw'r safonau y dylid eu disgwyl.

73. Rydym yn credu bod y gwaith o lunio a chaffael masnachfaint newydd Cymru a'r Gororau, a'i chyfraniad at y gwaith o gaffael masnachfaint newydd Great Western cyn ei dyfarniad disgwyledig ym mis Ebrill 2019, yn rhoi cyfle gwell i Lywodraeth Cymru fynegi ei disgwyliadau bod pobl anabl yn cael profiadau cadarnhaol cyson.

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried cynnwys gofyniad craidd ar gyfer hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd gorfodol i staff sy'n ymdrin â chwsmeriaid o dan fasnachfaint newydd Cymru a'r Gororau, a sut y gall annog gweithredwyr yng Nghymru i sicrhau bod staff yn ymgymryd â hyfforddiant penodol manwl fel sy'n briodol ac yn cynorthwyo teithwyr anabl i 'gyrraedd a mynd' pryd bynnag y bo modd.

Gwasanaethau bysiau

Pwerau

- 74.** Llywodraeth y DU sy'n gyfrifol am y rheoliadau sy'n rheoli hygyrchedd bysiau. Mae'r rhain yn mynnu bod pob cerbyd trafniadaeth gyhoeddus newydd ar dir (trenau, tacsis, bysiau a choetsys) yn hygyrch i bobl anabl, gan gynnwys y rheini mewn cadeiriau olwyn.
- 75.** Ers 1 Ionawr 2017, mae'n rhaid i bob bws maint llawn dros 7.5 tunnell fod yn gwbl hygyrch, ac mae bysiau newydd wedi bod yn destun y gofyniad hwn ers 2015. Bydd yn ofynnol i goetsys fod yn gwbl hygyrch o 1 Ionawr 2020. Mae'r gofynion hyn yn rhan o'r Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus 2000 (PSVAR) sy'n gymwys i bob cerbyd gwasanaeth cyhoeddus newydd (bysiau neu goetsys) yng Nghymru a gyflwynwyd ers 31 Rhagfyr 2000 ac sydd â lle i fwy na 22 o deithwyr.
- 76.** Yng Nghymru, mae Llywodraeth Cymru yn datblygu polisi bysiau y mae'n ei weithredu i raddau helaeth drwy'r cyllid a ddarperir i awdurdodau lleol i gefnogi gwasanaethau bysiau yn eu hardaloedd.
- 77.** Yn 2016 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Safon Wirfoddol Ansawdd Bysiau Cymru sy'n cynnwys gofynion 'Craidd' ac 'Uwch'. Mae wedi datgan "Ni fyddai gan weithredwyr nad oeddent yn cyrraedd y safon graidd y cytunwyd arni yr hawl i wneud cais am arian cyhoeddus a ryddheir o'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau [(BSSG)]".³⁷ Mae'n ddull ariannu allweddol gan Lywodraeth Cymru i gefnogi gwasanaethau bysiau a chaiff ei weinyddu drwy awdurdodau lleol.
- 78.** Mae'r gofynion craidd ynghylch hygyrchedd yn nodi bod yn rhaid i gerbydau gydymffurfio â safonau rheoleiddio a deddfwriaethol priodol, ac yn achos gweithredwyr â 50 o gerbydau neu fwy yn gweithredu yng Nghymru, mae'n rhaid gosod offer clywedol a gweledol am yr arhosfan nesaf ar gerbydau a gaffaelwyd ar ôl 2015 ac sy'n cael eu defnyddio i gludo teithwyr.
- 79.** Mae'r gofynion uwch yn cynnwys gofyniad ynghylch "cyfran y gyrwyr sydd wedi cwblhau modiwl CPC [Tystysgrif Cymhwysedd Proffesiynol] mewn Ymwybyddiaeth o Anabledd a Chydarddoldeb." Dylai cyflawni'r gofynion uwch roi'r hawl i weithredwyr gael taliad premiwm gan eu hawdurdod lleol.
- 80.** Yn ddiweddar, cynhaliodd Llywodraeth Cymru ymgynghoriad cyhoeddus ynghylch gwella gwasanaethau bysiau lleol. Roedd hyn yn cynnwys cynigion i sefydlu disgwyliadau ansawdd gwasanaeth ar gyfer gwasanaethau bysiau drwy ganllawiau statudol, gan gynnwys mewn perthynas â'r canlynol:
- y ffordd y caiff gwybodaeth ei chyflwyno i deithwyr a chynllunio newidiadau i wasanaethau;
 - trefniadau ar gyfer hyfforddi staff a gofal i gwsmeriaid; ac
 - ymgysylltu â theithwyr a hygyrchedd gwasanaethau.³⁸

³⁷ Llywodraeth Cymru, Safon Wirfoddol Ansawdd Bysiau Cymru – Canllawiau, 2016

³⁸ Llywodraeth Cymru, Trafodaeth am y Polisi ynglŷn â Gwasanaethau Bysiau: Gwella gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru, Mawrth 2017

Hyfforddiant gyrwyr

81. Roedd diffyg ymwybyddiaeth o anabledd ymysg gyrwyr bysiau yn fater allweddol a ddaeth i'r amlwg yn y dystiolaeth gan Whizz-Kidz. Roedd yr enghreifftiau a roddwyd yn cynnwys:

- nid yw gyrwyr yn stopio mewn lleoliadau sy'n addas i ddefnyddio rampiau mynediad;
- amharodwydd rhai gyrwyr i ddefnyddio rampiau a gostwng lefel system hydrologig y bws i gyd-fynd â lefel y palmant;
- diffyg amser i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn symud i'r lleoedd sydd wedi'u neilltuo a diffyg amynedd tuag at ddefnyddwyr cadeiriau olwyn wrth iddynt fynd ar fysiau a'u gadael; a
- cystadleuaeth am le (e.e. rhwng cadeiriau gwthio a chadeiriau olwyn).

82. Gall hyn arwain at bobl anabl yn teimlo fel baich, neu'n gyfrifol am oedi mewn rhyw ffordd:

“For a bus I've had it where...they've got their hydraulic system there on the bus and they've [the driver] got the ramp, sometimes they don't like to take the ramp out. And I have it out with the bus driver, and say “well I need the ramp down”...But I think they need to be a bit more aware of people's disabilities and be more aware that they need to do it more often than not.”

83. Ar ben hyn, gall diffyg amynedd rhai gyrwyr hefyd effeithio ar ddiogelwch pobl ar y bws:

“The driver pulled off before my sister could get me in [to the bus].”

84. Rydym yn cydnabod bod gyrwyr o dan bwysau wrth ymgymryd â'u rolau, gan gynnwys dilyn yr amserlen. Fodd bynnag, ni ddylai hyn arwain at brofiadau sy'n atal pobl anabl rhag defnyddio gwasanaethau. Clywsom gan dystion y gallai hyfforddiant gwell i yrwyr – ac ailhyfforddi – gael effaith gadarnhaol ar brofiadau pobl o wasanaethau.

85. Disgrifiodd Cynthia Ogbonna, yn cynrychioli Bws Caerdydd, y pwysigrwydd y mae'r cwmni'n ei roi ar y cyswllt rhwng y gyrwyr a theithwyr ag anableddau:

“For us, the most important point of this is the way our drivers, who are our ambassadors, interact with and assist people who have all forms of disability.”³⁹

86. Amlinellodd ddull gweithredu'r cwmni mewn perthynas â hyfforddi ac ailhyfforddi:

“Disability awareness training is given to our drivers, and where we have issues such as customers reporting incidents, which does happen from time to time, we have a procedure about how we look at that to deal with that, and we refer the drivers back to the training school.”⁴⁰

87. Clywsom hefyd fod y ddarpariaeth gynyddol o hyfforddiant i yrwyr drwy'r Dystysgrif Cymhwysedd Proffesiynol Gyrwyr (DCPC) eisoes wedi helpu i wella eu canfyddiad o brofiadau teithwyr. Dywedodd Simon Cursio o First Group:

³⁹ Cofnod y Trafodion, Para. 205 – 21 Mawrth 2017

⁴⁰ Ibid.

“Unquestionably. When I review the level of my complaints or the type of complaint that comes through my business, the nature of those types of complaints, sometimes from family members or friends, not necessarily the person themselves—they have reduced significantly.”⁴¹

88. Fodd bynnag, awgrymodd tystion hefyd y gallai'r gofynion hyfforddi cyfredol fod yn achosi rhywfaint o'r anghysondeb y mae teithwyr anabl yn ei wynebu:

“There are no mandatory criteria that you must do certain [modules]. All that is important is that you have a card that qualifies you to drive. So, the companies choose which [modules] they want to deliver.”⁴² – Cynthia Ogbonna, Bws Caerdydd

89. O 1 Mawrth 2018, bydd yn rhaid i bob cwmni bws ddarparu hyfforddiant anabledd fel rhan o'r DCPC. Dylai hyn helpu i wella safonau ar draws y diwydiant a sicrhau profiadau mwy cyson i gwsmeriaid. Mae Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru yn cefnogi mwy o gysondeb o ran safonau:

“I would just say that I think that that is for whoever's going to take on the regulatory role, and they need to set the standard. We want consistent standards for everybody so that everybody complies, and that that is properly enforced.”⁴³

90. Rydym yn cytuno â hyn, ac yn ystod ein sesiwn gydag Ysgrifennydd y Cabinet holwyd ynghylch y posibilrwydd o gyflwyno modiwl ar ymwybyddiaeth anabledd fel rhan o hyfforddiant gyrwyr yng Nghymru. Ymatebodd yn gadarnhaol:

“I think that makes perfect sense. I think we should expect that. We should expect consistency in terms of customer delivery and in terms of assistance that's given to disabled passengers.”⁴⁴

91. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet hefyd ei fod yn cefnogi hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd a chydraddoldeb fel elfen graidd o gymhwyster ar gyfer cyllid grant:

“I think it should. In terms of buses, we've got the consultation taking place at the moment on reform and improvements to bus services, but I think making it a condition is certainly something that we would wish to explore and to implement. I think it's an expectation that people have and I think it would make sense to do that.”⁴⁵

Ein safbwynt

92. Rydym yn credu ei bod yn galonogol bod Llywodraeth Cymru yn ystyried ymestyn y gofynion i yrwyr bws gael hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd. Rydym yn credu y gallai'r Llywodraeth fynd gam ymhellach trwy weithredu'r argymhelliad a wnaed yn flaenorol gan y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau i ddatblygu modiwl ymwybyddiaeth anabledd yng Nghymru a'i wneud yn orfodol i bob gyrwr,

⁴¹ Cofnod y Trafodion, Para. 273 – 21 Mawrth 2017

⁴² Cofnod y Trafodion, Para. 294 – 21 Mawrth 2017

⁴³ Cofnod y Trafodion, Para. 296 – 21 Mawrth 2017

⁴⁴ Cofnod y Trafodion, Para. 272 – 9 Mai 2017

⁴⁵ Cofnod y Trafodion, Para. 278 – 9 Mai 2017

yn hytrach na modiwl dewisol. Byddai hyn yn helpu i gyfleu neges gref am y gwerth rydym yn ei roi ar wasanaeth da i gwsmeriaid a chymorth i bobl ag anableddau – pwyntiau y cododd Ysgrifennydd y Cabinet yn ei dystiolaeth i ni dro ar ôl tro – ac yn arwain at brofiadau mwy cyson ledled Cymru.

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu a chyflwyno modiwl ymwybyddiaeth anabledd yng Nghymru, fel yr argymhellwyd yn flaenorol gan y Grŵp Cynghori ar Bolisi Bysiau, sy'n cwmpasu anableddau corfforol a meddyliol, a dylai ymchwilio i wneud hyn yn elfen orfodol o'r Dystysgrif Cymhwysedd Proffesiynol Gyrrwyr (DCPC) ar gyfer gyrrwyr bysiau sy'n gweithio yng Nghymru.

Mynediad at wybodaeth am wasanaethau

93. Tynnodd Whizz-Kidz sylw at heriau o ran mynediad at wybodaeth am wasanaethau bysiau, gan gynnwys amserlenni. Roedd hyn yn ymwneud yn bennaf â seilwaith ffisegol, er enghraifft wrth safleoedd bysiau:

“The information is high, it’s very difficult if you’re sat in a wheelchair to see it.”

94. Yn ogystal ag ar y bysiau eu hunain:

“The other issues are that you can’t see or know what stop it is next. Buses should have the TVs with spoken and written; what stop’s next, how far. And then that way, myself as a partially blind person I can hear. I know what step is next and I know when to get ready. And then that would actually cut out a lot of the disabilities issues on public transport.”

95. Mae rhwystrau ymarferol fel hyn yn dangos y problemau byd go iawn y mae pobl anabl yn eu hwynebu wrth geisio defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus. Yn achos gwybodaeth weledol wrth safleoedd bysiau, byddai hefyd yn syml ac yn rhad i unioni hyn. Ymddengys hefyd fod y cwmnïau bysiau y buom yn siarad â nhw wedi bod yn buddsoddi yn eu fflydoedd i wella'r wybodaeth a ddarperir i bob teithiwr, ac yn enwedig y rheini ag anableddau. Er enghraifft, cadarnhaodd Bws Caerdydd:

“[...] at least 40 per cent of our vehicles are fitted with screens. They also have next-stop destination on audio. All the buses we have acquired in the last four years have had those fitted—that’s the standard for us now. So, if you’re partially sighted or you’re hard of hearing, you’re able to understand where you are because this is visual and it’s audio.”⁴⁶

96. Cadarnhaodd First Group fod yna bolisi tebyg ar gyfer darparu gwybodaeth sain ar ei fysiau:

“We have worked for a number of years with associations on the audio—the Royal National Institute of Blind People, for example, and the Guide Dog Alliance—to provide audio on buses and work with partially sighted organisations, or organisations with an interest in partially sighted issues. Our

⁴⁶ Cofnod y Trafodion, Para. 204 – 21 Mawrth 2017

fleet is not fully audio equipped. However, all of the new vehicles of course come with that functionality.”⁴⁷

97. Serch hynny, mae profiadau'r deisebwyr yn dangos nad dyma'r arfer cyffredinol yn achos pob darparwr, llwybr a cherbyd. Yn ein barn ni, mae achos cryf o blaid gweithredu pellach gan Lywodraeth Cymru i annog pob darparwr i fabwysiadu safon ofynnol ar gyfer bysiau sy'n gweithredu yng Nghymru, ac i sicrhau bod gwasanaethau'n dod yn fwy hygyrch o fewn cyfnod resymol.

98. Roedd ymateb Ysgrifennydd y Cabinet i'n cwestiynau am ei fwriad i ofyn am wybodaeth glywedol a gweledol ar fysiau yn un calonogol:

“Yes, there was a bit of a pushback on our proposals for this at the time when we said we wanted to see it introduced for companies of a certain size. There was some pushback. Some companies argued that it wasn't necessary because most people use apps now, but, actually, for a huge number of passengers, it really is still relevant and it is a valued service.

So, I wish to see—and it was quite groundbreaking for us to take the step to say, ‘It must be provided’. I think we need to go further with it and I think utilising the support, the financial resource that we have, as a lever to make sure that more bus operators introduce that sort of provision is essential.”⁴⁸

Ein safbwynt

99. Rydym yn cydnabod bod angen cydbwysu rhwng gofyn am ragor o gyfleusterau ar fysiau ac wrth safleoedd bws a'r angen i sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn hyfyw yn ariannol. Nid oes gan unrhyw un awydd colli gwasanaethau. Serch hynny, rydym yn credu y dylai Llywodraeth Cymru ystyried sut i annog darpariaeth well o wybodaeth i bobl ag anableddau.

Argymhelliad 8. Rydym yn cefnogi cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer canllawiau statudol ynghylch disgwyliadau am wybodaeth i deithwyr, ansawdd gwasanaethau a seilwaith ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod unrhyw ganllawiau o'r fath yn adlewyrchu anghenion pobl anabl. Gallai hyn gynnwys gofyniad cryfach ar bob gweithredwr i ddarparu gwybodaeth glywedol a gweledol.

Seilwaith ffisegol

100. Soniodd aelodau Whizz-Kidz am nifer o faterion yn ymwneud â hygyrchedd ffisegol bysiau. Roedd hyn yn cynnwys mynd ar gerbydau ac oddi arnynt, a lle diogel i gadeiriau olwyn ar fysiau. Dyma ddwy enghraifft o'r dystiolaeth y gwnaethom ei chlywed:

“A couple of times I have been in my manual chair and the ramp wasn't working. So we had to wait for the next bus in the cold.”

⁴⁷ Cofnod y Trafodion, Para. 208 – 21 Mawrth 2017

⁴⁸ Cofnod y Trafodion, Para. 280-281 – 9 Mai 2017

“The public buses with the manual chairs especially, there’s more chance they’ll tip over rather than the electric ones. Because the electric ones, they’re heavy. There’s no way of planting it [a manual wheelchair] down in the bus where it doesn’t move.”

101. Holwyd y cwmnïau bysiau am hygyrchedd bysiau yn eu fflydoedd a materion mynediad at fysiau. Cadarnhaodd First Group a Bws Caerdydd fod gan bob cerbyd yn eu fflydoedd rampiau neu eu bod yn gallu gostwng i lefel y palmant i helpu pobl ag anableddau i fynd arnynt neu eu gadael yn ddiogel.

102. Hyd yn oed lle mae bysiau yn hygyrch, problem arall yw’r ffaith na all bysiau stopio yn y safle angenrheidiol er mwyn defnyddio ramp neu lawr hydrolig. Yn y rhan fwyaf o achosion, roedd hyn yn cael ei briodoli i gerbydau’n cael eu parcio’n amhriodol wrth safleoedd bysiau:

[...] that’s the real issue—car parking and enforcement of infringements in bus stops. Whether the bus stop is built out into the road to enable the vehicle not to lower, and for wheelchair users and pram users to just roll on and roll off—. But that is the real challenge for every bus operator.

[...] I think that’s the real-world problem, if you like—the accidents that that causes for people getting on or getting off buses, particularly if somebody has got shopping or is a little infirm, or has a walking stick or whatever it might be. That does lead to accidents as a result of indiscriminate parking and lack of enforcement—not enough enforcement.”⁴⁹

103. Mynegodd y Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr rwystredigaeth y diwydiant bysiau:

“I think it’s a nonsense, really, that bus companies have spent money on upgrading their fleet, local authorities have spent lots of money on raising kerbs, and it’s all spoiled by selfish car owners.”⁵⁰

104. Rhoddodd aelod o Whizz-Kidz enghraifft go iawn o’r effaith y gall hyn ei chael ar bobl ag anableddau sy’n defnyddio bysiau:

“We always hold our meetings at the Wales Millennium Centre when we get together. There’s a big bus stop outside the Wales Millennium Centre. There’s very often cars parked in there. And there’s a dropped kerb along there specifically for the purpose of pick up for wheelchairs users, very often we have to wait there quite a while.”

Ein safbwynt

105. Rydym yn credu y gallai Llywodraeth Cymru chwarae rôl o ran hyrwyddo mwy o gydweithio rhwng swyddogion gorfodaeth parcio (p’un ai’n cael eu cyflogi gan awdurdodau lleol neu’r heddlu) a phartneriaethau gweithredwyr bysiau i fynd i’r afael â’r mater o barcio di-ofal sy’n effeithio ar bob teithiwr bws – ac ar deithwyr anabl yn arbennig.

⁴⁹ Cofnod y Trafodion, Para. 254-258 – 21 Mawrth 2017

⁵⁰ Cofnod y Trafodion, Para. 257 – 21 Mawrth 2017

106. Clywsom gan dystion y gall hyn fod yn llwyddiannus yn lleol – er enghraifft, dywedodd First Group y gall swyddogion yr heddlu, swyddogion cymorth cymunedol yr heddlu a wardeiniaid traffig deithio am ddim ar eu bysiau – ond mai gweddol anaml y bydd hyn yn digwydd mewn gwirionedd. Mae'n hanfodol bod hawliau a rhyddid teithwyr â phroblemau symudedd yn cael eu diogelu'n ddigonol.

Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat

107. Disgrifiodd y deisebwyr nifer o brofiadau lle'r oeddent hwy a'u cyfoedion wedi'i chael yn anodd defnyddio tacsis. Er gwaethaf hyn, mae llawer o bobl anabl yn defnyddio tacsis fel eu prif ddull trafnidiaeth gyhoeddus, yn rhannol oherwydd yr heriau sydd ynghlwm â mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus a amlinellwyd yn gynharach yn yr adroddiad hwn. Mae hyn yn dangos pwysigrwydd sicrhau bod cerbydau'n hygyrch a bod gyrwyr yn darparu gwasanaethau diogel a dibynadwy.

108. Mae'r profiadau negyddol y mae'r deisebwyr wedi dod ar eu traws gyda thacsis yn disgyn i'r categorïau bras canlynol:

- prinder cerbydau hygyrch mewn rhai ardaloedd, gan gynnwys anhawster yn archebu tacsis ymlaen llaw neu'n eu dal yn y stryd; a
- diffyg dealltwriaeth ac ymddygiad gwael gan yrwyr.

109. Er mwyn ymchwilio i'r materion hyn, cynhaliwyd sesiwn dystiolaeth â'r Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig (LPHCA) a Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC). Ni chafwyd tystiolaeth gan y Gymdeithas Tacsis Genedlaethol er gwaethaf cynnig y cyfle iddi roi ei barn yn bersonol neu'n ysgrifenedig.

Trwyddedu a chofrestru tacsis

110. Yng Nghymru a Lloegr, caiff tacsis a cherbydau hurio preifat eu trwyddedu gan awdurdodau lleol. Mae'r broses drwyddedu yn cael ei gweithredu ar sail system dwy haen sy'n gwahaniaethu rhwng tacsis y gellir eu dal yn y stryd yn ogystal â'u harchebu ymlaen llaw, a cherbydau hurio preifat y mae'n rhaid eu harchebu ymlaen llaw. Er hwylustod, mae'r adroddiad hwn yn defnyddio'r term 'taksi' i gyfeirio at y ddau fath o gerbyd, lle bo'n briodol.

111. Mae amodau trwyddedu gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat, gan gynnwys safonau cerbydau, yn cael eu pennu gan bob awdurdod lleol ac maent yn amrywio o ardal i ardal. Rhagwelir y bydd y pwerau gweithredol a'r cymhwysedd i ddeddfu ym maes trwyddedu gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat, cerbydau a gweithredwyr yn cael eu datganoli i Weinidogion Cymru a'r Cynulliad yn 2018.

Camau gweithredu Llywodraeth Cymru

112. Mae Llywodraeth Cymru wedi datgan bod "tacsis a cherbydau hurio preifat yn rhan hanfodol o'r system drafnidiaeth gyhoeddus. Maent yn ategu'r system drafnidiaeth gyhoeddus ac yn sicrhau cynhwysiant cymdeithasol, yn enwedig i bobl anabl".⁵¹

113. Cynhaliodd Comisiwn y Gyfraith adolygiad o wasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat rhwng 2012 a 2014.⁵² Mewn ymateb i ymgynghoriad Comisiwn y Gyfraith, dywedodd Llywodraeth Cymru ar y pryd:

"Legislation already requires that all buses and coaches must be accessible within a specified timeframe. There may be an argument that this should be extended to taxis and PHVs."

⁵¹ Llywodraeth Cymru, [Tacsis a cherbydau hurio preifat](#), 2016

⁵² Comisiwn y Gyfraith, [Gwasanaethau Tacsi a Llogi Preifat](#), 2014

“[...] A 100%-accessible fleet should be made a requirement, phased-in over a period of time sufficient for the industry to take the necessary steps (perhaps five to 10 years). The unit cost of each vehicle would reduce over time.”⁵³

114. Hefyd, cymeradwyodd swyddogion Llywodraeth Cymru gynnig i gynnwys hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd cydnabyddedig yn y safonau cenedlaethol ar gyfer gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat.

115. Roedd adroddiad terfynol Comisiwn y Gyfraith, a gyhoeddwyd ym mis Mai 2014, yn argymhell:

- Safonau cenedlaethol cyffredin ar gyfer cerbydau, gyrwyr a dosbarthwyr i gael eu pennu gan yr Ysgrifennydd Gwladol gydag awdurdodau lleol yn gyfrifol am drwyddedu.
- Gwell cydraddoldeb a hygyrchedd wrth ei wneud yn ofynnol i bob gyrrwr gael hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd.
- Dylai awdurdodau trwyddedu ailystyried dyluniad safleoedd tacsis i sicrhau cydymffurfiaeth â Deddf Cydraddoldeb 2010.
- Dylai fod gan yr Ysgrifennydd Gwladol y pŵer i osod gofynion hygyrchedd ar weithredwyr/dosbarthwyr mawr, fel y pŵer i osod cwota o gerbydau hygyrch y mae'n rhaid iddynt fod ar gael i ddosbarthwyr o'r fath.⁵⁴

116. Nid yw Llywodraeth y DU wedi cyhoeddi ymateb i argymhellion terfynol Comisiwn y Gyfraith. Fodd bynnag, wrth ragweld datganoli pwerau yn 2018, mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi ymgynghoriad cyhoeddus ynghylch trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru, ac yn bwriadu gweithredu llawer o'r argymhellion. Mewn perthynas â hygyrchedd, mae'r rhain yn cynnwys:

- cyflwyno safonau cenedlaethol ar gyfer pob tacsis a cherbyd hurio preifat, i'w pennu gan Weinidogion Cymru, gyda'r pŵer i awdurdodau trwyddedu lleol bennu safonau ychwanegol;
- cyflwyno hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd gorfodol ar gyfer pob gyrrwr tacsis a cherbydau hurio preifat; a
- phŵer i awdurdodau trwyddedu lleol roi dyletswydd ar dacsis i stopio pan fyddant yn cael eu galw ar y stryd, a hynny er mwyn helpu i fynd i'r afael â'r broblem lle mae rhai gyrwyr yn gyrru heibio pobl anabl.⁵⁵

Hygyrchedd tacsis a cherbydau hurio preifat

Safonau cenedlaethol

117. Pan ofynnwyd iddo a yw'r trefniadau trwyddedu presennol yn cynnig tacsis a cherbydau hurio o ansawdd a hygyrchedd dymunol i bobl ag anabledau, atebodd Steve Wright o'r LPHCA yn bendant:

“Clearly it's not. I've been involved in transport since 1967, in one way or another, and there are lots of good things—wheelchair accessibility and what have you—but there's still a lot to be done on the front line with regard to training and delivery for people [...] Yes, things have come along and, yes,

⁵³ Llywodraeth Cymru, [Ymateb i ymgynghoriad Comisiwn y Gyfraith – Diwygio'r gyfraith ynghylch gwasanaethau tacsis a hurio preifat, 2012](#) (PDF)

⁵⁴ Comisiwn y Gyfraith, [Gwasanaethau tacsis a llogi preifat, 2014](#)

⁵⁵ Llywodraeth Cymru, [Trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru](#) (ymgynghoriad), 2017

there is better provision but, at the front line, it doesn't happen and a lot of the points that Whizz-Kidz have made in the petition are very valid.”⁵⁶

118. Cyfeiriodd CLILC at brofiadau amrywiol mewn gwahanol rannau o Gymru:

“I think there is a mixed provision across Wales. I think there are some local authorities that are pushing the boundaries a little bit. I think there's a lot that other local authorities could do to perhaps be a little bit more proactive in this area.”⁵⁷

119. Holwyd y dystion ynghylch y posibilrwydd o bennu safonau cenedlaethol cyffredin i wneud gwahaniaeth. Dywedodd LPHCA:

“I think, if we do get some national standards, the inconsistency between local authority and local authority will improve. I think national standards are a good thing. I think, if the bar is set at a level, everybody can aspire to it, and the delivery for disabled people will become better.”⁵⁸

120. Roedd CLILC hefyd o blaid mwy o gysondeb:

“As local authorities and licensing authorities, we'd welcome a more consistent approach, and to replace the perhaps antiquated legislation such as the Town Police Clauses Act 1847, I believe it is. There is a desire, I think, for some form of consistency across Wales.”⁵⁹

121. Un rheswm a roddwyd dros fynd ar drywydd dull gweithredu cenedlaethol mwy cyson oedd y mater o weithio 'trawsffiniol' (yn yr achos hwn, gyrwyr yn gweithio ar draws cyfundrefnau trwyddedu gwahanol awdurdodau lleol). Clywsom fod hyn yn dod yn gynyddol gyffredin, yn rhannol oherwydd technoleg newydd sy'n rhoi mwy o gyfle i yrwyr weithio y tu allan i'w hardaloedd trwyddedig:

“I think there is a problem with that [...] I think the legislation doesn't need to be protectionist, but it does need to take account of local provision. Local provision, including disabled provision, will be harmed if people from outside that don't meet the regime's standards and requirements come into an area. It devalues it.”⁶⁰ – Steve Wright, LPHCA

122. Nodwyd bod mathau eraill o drafndiaeth gyhoeddus eisoes yn gweithredu fel hyn:

“I'm absolutely clear that taxi licensing is a form of public transport, and, if we're going to apply good-quality standards to buses, perhaps there should be a similar consistent quality to other forms of transport that complement the bus and the train networks, such as community transport and taxis.”⁶¹ – John Forsey, CLILC

⁵⁶ Cofnod y Trafodion, Para. 80 – 4 Ebrill 2017

⁵⁷ Cofnod y Trafodion, Para. 81 – 4 Ebrill 2017

⁵⁸ Cofnod y Trafodion, Para. 83 – 4 Ebrill 2017

⁵⁹ Cofnod y Trafodion, Para. 84 – 4 Ebrill 2017

⁶⁰ Cofnod y Trafodion, Para. 87 – 4 Ebrill 2017

⁶¹ Cofnod y Trafodion, Para. 105 – 4 Ebrill 2017

123. Yn ein tystiolaeth gydag Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith, amlinellodd ddull gweithredu arfaethedig Llywodraeth Cymru yn y maes hwn (cyn lansio'r ymgynghoriad cyhoeddus):

“It’s my intention to consult on a number of proposals regarding taxis and private hire vehicles in order to implement national standards that will not distinguish between taxis and private hire companies. There’s evidence out there that suggests that disabled people are being disadvantaged in terms of private hire vehicles, and we wish to see this end. Introducing national standards that are implemented consistently across Wales will help achieve this, and it will relate not just to the quality and the safety of the passenger experience, but also to the training that’s provided to drivers, the availability of vehicles that can carry wheelchairs and also the expectation on carriers to ensure that passengers feel safe and comfortable and pay a fare that is reasonable and standard.”⁶²

Argaeledd cerbydau hygyrch

124. Mater arall a godwyd gan y deisebwyr oedd diffyg argaeledd cerbydau sy’n gallu cario pobl mewn cadeiriau olwyn â modur neu heb fodur. Os nad oes digon o’r rhain ar gael, gall olygu bod pobl yn gorfod aros am amser hir neu eu bod yn methu teithio. Roedd y deisebwyr yn teimlo’n hynod o rwystredig am hyn:

“I often have trouble with taxis the most in Newport. Obviously with cabs you have to book in advance, you can’t go straight away. That’s a problem if I need to go somewhere.”

125. Nodwyd bod dibynadwyedd tacsis yn broblem, hyd yn oed pan fyddant yn cael eu harchebu:

“A friend has had a situation where a taxi is organised via contract to get them to college, but they’ve been late for lessons because the taxi’s been late.”

126. Esboniodd staff sy’n gweithio i Whizz-Kidz fod hon yn broblem gyffredin y maent wedi dod ar ei thraws wrth helpu pobl ifanc i fynd i gyfarfodydd a digwyddiadau:

“We have accounts with a couple of taxi firms in Cardiff, some better than others, who we use if we’re doing events with Whizz-Kidz. And I, for example booked three weeks in advance of this morning and Sam was still half an hour late being picked up despite me ringing and booking.”

127. Ymchwiliwyd i’r posibilrwydd o ddefnyddio amodau trwyddedu i geisio sicrhau bod darpariaeth ddigonol o gerbydau hygyrch mewn ardal benodol. Dywedodd tystion fod hwn yn fater cymhleth lle mae’n rhaid cydbwyso gwahanol ofynion hygyrchedd, ac mai archebu ymlaen llaw oedd y ffordd orau o sicrhau bod cerbyd addas ar gael:

“[This is] one of the more difficult things to resolve. [...] The being instantly available is not easy. If you try to make every single vehicle wheelchair accessible, for example, that wouldn’t help blind people and people that want a

⁶² Cofnod y Trafodion, Para. 298 – 9 Mai 2017

low seat and not to have to climb. There are various trade-offs, and the one thing that's not easily resolved by regulating or any other method is guaranteed fast provision.

A little bit of pre-booking would help, and I think that's advice for the people. That way, they get a good spread of private-hire vehicles and taxis that can do the various different jobs. Some are special needs, some are blind people, and some are deaf people. We used to take all sorts of disabled people, and I think, in fairness to the trade, a little bit of notification will get you the vehicle that you want.”⁶³ – Steve Wright, LPHCA

128. Mater arall a godwyd oedd y posibilrwydd o osod cwtâu ar gyfer nifer y cerbydau hygyrch mewn ardal neu gwmni. Fodd bynnag, clywsom nad oedd hyn yn gwarantu bod cerbydau addas ar gael, heb oedi, bob amser o'r dydd:

“I think there are examples where local authorities are buying in wheelchair-accessible vehicles to take learners with special needs, for example, to school. The taxi company may take the view that they've earned enough money there, 'Thanks very much, I don't want to be out on a Friday and Saturday night.' Quite how we encourage or regulate or make those vehicles available throughout the day for a longer period of time is a challenge.”⁶⁴ – John Forsey, CLILC

129. O safbwynt y diwydiant, esboniodd Steve Wright o'r LPHCA y byddai perchenogaeth y cerbydau eu hunain yn rhwystr o ran gweithredu system o'r fath:

“From my perspective, obviously having run a fleet, in the industry that I'm in, as a private-hire operator, most people are self-employed. So, which drivers would you choose to tell, 'Well, you 10, out of the 100 I've got, have this type of vehicle'? It just doesn't work, applying it. I think it's difficult to do that. There aren't many owned fleets. It's a bit of a myth that the taxi operator owns all the vehicles. It isn't that way; it's usually the driver who owns the vehicle...So, I don't think that's the solution.”⁶⁵

130. O safbwynt LPHCA, yr ateb posibl i gynyddu nifer y cerbydau hygyrch yw rhoi cymhellion i yrwyr neu weithredwyr fuddsoddi mewn mathau penodol o gerbydau:

“What some drivers will say is, 'Well, if I get a specialist vehicle, it actually is going to cost me an extra £3,000 or £4,000 to get the testing, the wheelchair fittings done, seatbelt anchorage points, and all those sorts of things. There's no extra money for doing this, so if I can get some sort of subsidy, I'm the type of person who would like to do this.' And I think there are more subtle ways,

⁶³ Cofnod y Trafodion, Para. 129 – 4 Ebrill 2017

⁶⁴ Cofnod y Trafodion, Para. 132 – 4 Ebrill 2017

⁶⁵ Cofnod y Trafodion, Para. 133 – 4 Ebrill 2017

rather than mandating that 10 per cent of the fleet should be wheelchair accessible or specialist needs.”⁶⁶

131. Roeddent hefyd yn awgrymu y gallai caffael gwasanaethau gan awdurdodau lleol hefyd fod yn ffordd o wella argaeledd, er enghraifft pan fydd cwmnïau’n gwneud cais am gontractau:

“Councils also procure and have the opportunity through their procurement to say, ‘Well, you’ve got a better chance of this contract if 25 per cent of your vehicles are wheelchair accessible.’ There’s a sort of subtle way of doing it without mandating it on fleets.”⁶⁷

132. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet y gallai hyn wella’n naturiol dros amser⁶⁸ ac y gellid hefyd mynd i’r afael â hynny’n lleol:

“Yes, local authorities will be able to address this through licencing regimes, and this is something that we’re proposing as part of the consultation. So, we would hope that, in the future, through local authority licencing, sufficient vehicles to carry out the sort of service provision that you’ve outlined will be available.”⁶⁹

Ein safbwynt

133. Rydym yn croesawu’r dull gweithredu a amlinellir yn ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ynghylch trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru. Dylai gweithredu argymhellion Comisiwn y Gyfraith ar gyfer gwella hygyrchedd tacsis a cherbydau hurio preifat, gan gynnwys safonau cenedlaethol cyffredin, arwain at brofiad gwell a mwy cyson i deithwyr anabl, yn ogystal ag i ddefnyddwyr tacsis eraill.

134. Rydym yn cydnabod bod sicrhau bod digon o gerbydau hygyrch ar gael yn rhan gymhleth o’r polisi trwyddedu, gyda llawer o ffactorau sy’n cystadlu â’i gilydd. Rydym yn dod i’r casgliad mai defnyddio dulliau fel cymhellion ariannol i yrwyr brynu cerbydau hygyrch ac anogaeth ‘feddal’ trwy gaffael contract gan awdurdodau lleol i annog mwy o ddarpariaeth o gerbydau hygyrch a allai arwain at y canlyniadau gorau i bobl ag anableddau.

Argymhelliad 9. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen i ddatblygu safonau cenedlaethol cyffredin ar gyfer pob tacsî a cherbyd hurio preifat a gyrwyr pan fydd ganddi’r pwerau i wneud hynny, gan ystyried y safbwyntiau a fynegwyd yn yr ymgynghoriad cyhoeddus diweddar.

Argymhelliad 10. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried a yw’n ddymunol cyflwyno gofynion neu gymhellion i weithredwyr cerbydau hurio preifat mawr gadw cwota penodol o gerbydau sy’n hygyrch i gadeiriau olwyn yn eu fflydoedd, ac i awdurdodau lleol sicrhau bod cyfran resymol o dacsîs trwyddedig yn eu hardaloedd yn hygyrch i gadeiriau olwyn.

Hyfforddiant gyrwyr

⁶⁶ Cofnod y Trafodion, Para. 134 – 4 Ebrill 2017

⁶⁷ Cofnod y Trafodion, Para. 136 – 4 Ebrill 2017

⁶⁸ Cofnod y Trafodion, Para. 300-302 – 9 Mai 2017

⁶⁹ Cofnod y Trafodion, Para. 308 – 9 Mai 2017

135. Roedd y dystiolaeth a gafwyd gan Whizz-Kidz mewn perthynas ag agweddau ac ymddygiad rhai gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yn peri pryder sylweddol. Roedd yn codi nifer o faterion, gan gynnwys:

- gyrwyr yn amharod i glymu cadeiriau olwynion i mewn;
- gyrwyr yn cychwyn y mesurydd wrth i ddefnyddwyr cadair olwyn fynd i mewn i'r cerbyd yn hytrach nag ar ôl i'r daith ddechrau; a
- gyrwyr yn gwrthod cymryd defnyddwyr cadair olwyn er bod ganddynt gerbydau hygrych.

136. Dyma sampl fechan o'r enghreifftiau a gafwyd gan y deisebwyr:

“Sometimes you just get one or two [drivers] who can't be bothered basically, to put the wheelchair in or say 'the car's too small for the chair'. And there's just no reason, no reason at all.”

“Some drivers don't see the point of [strapping the wheelchair in], and I have to remind them why I need to be strapped in, because some people believe “well, you're already strapped to the chair”. But at the end of the day, the chair's not strapped to the taxi. It's almost like saying “you're strapped in with a seatbelt” but then the seat not being attached to the taxi.”

“It depends who they send really. If they send a good driver, like we ask for, we have no problem... If they send someone who doesn't have a clue, then I'm a bit stuck [...] because I can come out of my chair myself but I can't put it [my wheelchair] in the car myself. So I'd need someone to help me.”

137. Roedd y deisebwyr yn glir o'r farn bod angen i lawer o yrwyr ddeall anghenion unigolion yn well. Tynnodd CLILC sylw at newidiadau diweddar i'r gyfraith a allai helpu i atal rhai o'r enghreifftiau gwaethaf a nodwyd gan Whizz-Kidz:

“There are amendments to the Equality Act 2010 that mean, if you have a disabled-access vehicle registered with a local authority come 6 April this year, it will become an offence if the taxi driver discriminates. So, hopefully, it may resolve some of the issues that Whizz-Kidz were referring to, in that taxi drivers were refusing to take people in wheelchairs. Hopefully, that may start to address the issue.”⁷⁰

138. Roedd pob un o'r tystion o'r farn mai gwella hyfforddiant gyrwyr, a sicrhau ei fod yn gyson ac yn ofynnol ledled Cymru, yw'r ffordd orau o fynd i'r afael â llawer o'r problemau y mae'r deisebwyr wedi dod ar eu traws:

“Absolutely. In my mind, I think there's an opportunity if local authorities looked at it holistically, in terms of, if we're the licensing authority, we're also buying in large numbers of transport, especially for learners with special

⁷⁰ Cofnod y Trafodion, Para. 109 – 4 Ebrill 2017

educational needs and more rural transport. There's an opportunity there to mandate some quite specific and appropriate training across the board for a taxi licensing company, which shouldn't be too onerous either."⁷¹ – John Forsey, CLILC

139. Clywsom gan Whizz-Kidz fod enghreifftiau da hefyd o yrwyr yn darparu cymorth o safon uchel i deithwyr ag anabledau:

“A couple of drivers, for example, in Capital [a local taxi company] I believe have had training because they're really, really good. But others haven't and there is no consistency.”

140. Yn wir, clywsom gan CLILC fod gofynion lleol ar gyfer hyfforddiant gyrwyr yn amrywio'n sylweddol:

“[...] there's about three or four local authorities in Wales that mandate that, in order to gain a licence, you have to follow some form of disability training. That could be a BTEC in the professional standards for taxi drivers. Ceredigion, for example, use a condensed version of the MiDAS training, which again helps deliver outcomes in terms of securing passengers properly into their vehicles and just creating that awareness around DDA issues as well.”⁷²

141. O ran yr awdurdodau lleol sy'n fwyaf blaengar yn hyn o beth, clywsom y canlynol:

“The city and county of Cardiff, which mandates disability training and BTEC, Rhondda Cynon Taf, Bridgend, and Ceredigion, I think, are the four that I've been made aware of [that mandate disability training for drivers]. I think there's a lot of scope for other local authorities to perhaps catch up with those four, specifically on this issue.”⁷³

142. Dyweodd LPHCA y dylai unrhyw hyfforddiant gyd-fynd ag anghenion y gyrrwr sy'n cael ei hyfforddi:

“Training should be modular. It's no good training a private-hire driver who hasn't got a wheelchair ramp in the back of the vehicle to be able to use a hoist. It really does need to be modular and appropriate and fit for purpose.”⁷⁴

143. Roedd Ysgrifennydd y Cabinet yn cytuno'i bod yn bwysig hyfforddi gyrwyr a phwysleisiodd fod hyn ar frig agenda Llywodraeth Cymru yn y maes hwn:

“I think the key piece of work for us is with training. That's where we can, with our responsibilities and our existing powers, have the greatest influence in

⁷¹ Cofnod y Trafodion, Para. 111 – 4 Ebrill 2017

⁷² Cofnod y Trafodion, Para. 95 – 4 Ebrill 2017

⁷³ Cofnod y Trafodion, Para. 109 – 4 Ebrill 2017

⁷⁴ Cofnod y Trafodion, Para. 113 – 4 Ebrill 2017

terms of making sure that drivers are fully trained in terms of passenger needs and expectations.”⁷⁵

144. Cyfeiriodd Ysgrifennydd y Cabinet at y bwriad i ddatblygu safonau cenedlaethol fel ffordd o fwrw ymlaen â hyn:

“Through the introduction of national standards, which can be enhanced by local authorities where it’s considered something that is desirable, I think we can, then, ensure that we have a standard degree of consistency in terms of quality.”⁷⁶

145. Roeddem yn hynod bryderus o glywed tystiolaeth gan Whizz-Kidz am sefyllfaoedd lle cychwynwyd mesuryddion cyn i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn fynd i mewn i gerbydau’n ddiogel, neu wrth i yrwr lwytho cadeiriau olwyn neu offer arall yn eu cerbydau.

146. Ein barn ni yw bod hyn yn annerbyniol ac rydym yn credu bod hyn yn debygol o dorri’r ddyletswydd yn Neddf Cydraddoldeb 2010 i yrwr “cerbydau dynodedig” (y rheini sydd ar restr cerbydau dynodedig awdurdod trwyddedu) gynorthwyo teithwyr mewn cadeiriau olwyn, gan gynnwys: cludo’r teithiwr pan fydd mewn cadair olwyn a pheidio â chodi tâl ychwanegol am wneud hynny.

Ein safbwynt

147. Yn sgil tystiolaeth y deisebwyr, dylai Llywodraeth Cymru roi blaenoriaeth i sicrhau mwy o gysondeb o ran yr hyfforddiant a ddarperir i yrwr tacsis a cherbydau hurio preifat wrth iddi ddatblygu polisiau a safonau. Hefyd, dylai awdurdodau lleol gael eu grymuso i gymryd camau cadarn pan gyflwynir tystiolaeth iddynt nad yw gyrwr yn darparu safonau gwasanaethau derbyniol i bobl ag anableddau, gan gynnwys ailhyfforddi neu ddileu trwyddedau lle bo angen.

Argymhelliad 11. Dylai’r safonau cenedlaethol cyffredin i’w datblygu gan Lywodraeth Cymru gynnwys gofyniad i bob gyrrwr yng Nghymru gwblhau hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd cyffredinol a hyfforddiant penodol yn ymwneud â’r math o gerbyd y mae’n ei yrru.

Argymhelliad 12. Dylai awdurdodau trwyddedu, gyda chymorth Llywodraeth Cymru yn ôl yr angen, gynnal y ddyletswydd yn Neddf Cydraddoldeb 2010 i beidio â chodi tâl ychwanegol am gludo teithwyr mewn cadeiriau olwyn. Dylid cymryd camau priodol pan fyddant yn cael eu hysbysu am sefyllfaoedd lle mae gyrwr yn gadael mesuryddion i redeg wrth iddynt gynorthwyo teithwyr mewn cadeiriau olwyn i fynd i mewn i’w cerbydau neu glymu offer.

⁷⁵ Cofnod y Trafodion, Para. 302 – 9 Mai 2017

⁷⁶ Cofnod y Trafodion, Para. 306 – 9 Mai 2017

Casgliadau

148. Hoffem ddiolch i Whizz-Kidz, ac yn arbennig i'r bobl ifanc sy'n rhan o Grŵp Llysgenhadon Caerdydd, am ddwyn y mater pwysig hwn i'n sylw drwy eu deiseb wreiddiol ac am ein helpu gyda'n hymholiadau drwy ddarparu gwybodaeth inni'n bersonol, drwy fideo a thrwy roi cyflwyniad.

149. Hoffem gydnabod cymorth timau allgymorth ac ymgysylltu â phobl ifanc Cynulliad Cenedlaethol Cymru sydd wedi helpu Whizz-Kidz i ddatblygu'r ddeiseb a'r sesiwn dystiolaeth.

150. Hoffem hefyd gofnodi ein diolch i bawb a gyflwynodd dystiolaeth i'r Pwyllgor, gan gynnwys Trenau Arriva Cymru, Great Western Railway, Network Rail, Bws Caerdydd, First Group, Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru, y Gymdeithas Cerbydau Hurio Preifat Trwyddedig, Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith a'i swyddogion.

Atodiad A – Rhestr o’r Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i’r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Gellir gweld trawsgrifiadau o’r holl sesiynau tystiolaeth lafar yn llawn yn

www.senedd.cynulliad.cymru/mglIssueHistoryHome.aspx?Ild=15162

31 Ionawr 2017 (preifat)

Enw	Sefydliad
Alex Bird	Grŵp Llysgenhadon Whizz-Kidz Caerdydd
Samuel Fox	Grŵp Llysgenhadon Whizz-Kidz Caerdydd
Ayesha Khan	Grŵp Llysgenhadon Whizz-Kidz Caerdydd
Joshua Rosenthal	Grŵp Llysgenhadon Whizz-Kidz Caerdydd

21 Mawrth 2017

Sesiwn 1 – Rheilffyrdd

Enw	Sefydliad
Barry Lloyd	Trenau Arriva Cymru
Geraint Morgan	Trenau Arriva Cymru
Joe Graham	Great Western Railway
Margaret Hickish MBE	Network Rail

Sesiwn 2 – Bysiau

Enw	Sefydliad
Cynthia Ogbonna	Bws Caerdydd
John Pockett	Cyddfederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru
Simon Cursio	First Cymru

4 Ebrill 2017

Enw	Sefydliad
Steve Wright MBE	Y Gymdeithas Cerbydau Hurio Preifat Trwyddedig (LPHCA)
John Forsey	Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC)

9 Mai 2017

Enw	Sefydliad
Ken Skates AC	Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a’r Seilwaith
Rhodri Griffiths	Dirprwy Gyfarwyddwr - Polisi Trafnidiaeth, Cynllunio a Phartneriaethau, Llywodraeth Cymru

Atodiad B – Rhestr o’r dystiolaeth ysgrifenedig

Rhoddodd y bobl a’r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i’r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn llawn yn

www.senedd.cynulliad.cymru/mgIssueHistoryHome.aspx?IId=15979

Enw	Cyfarfod pryd yr ystyriwyd
Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a’r Seilwaith	10 Medi 2016
Cyflwyniad Whizz-Kidz i’r Pwyllgor a fideo	31 Ionawr 2017