



Comisiwn  
Cydraddoldeb a  
Hawliau Dynol

Equality and  
Human Rights  
Commission

Adroddiad ymchwil

# Trafnidiaeth gyhoeddus hygyrch i bobl hŷn ac anabl yng Nghymru

Rhagfyr 2020

Faye Prior, Geraint Rees

© 2020 Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol

Cyhoeddwyd yn gyntaf Tachwedd 2020

ISBN 978-1-84206-832-8

Adroddiad ymchwil 135

### **Cyfes Adroddiad Ymchwil y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol**

Cysylltwch â'r Tîm Ymchwil ar gyfer gwybodaeth am ein hadroddiadau ymchwil eraill, neu ymwelwch â'n [gwefan](#).

Post:           Research Team  
                  Equality and Human Rights Commission  
                  Arndale House  
                  The Arndale Centre  
                  Manchester M4 3AQ

E-bost:         [research@equalityhumanrights.com](mailto:research@equalityhumanrights.com)

Ar gyfer gwybodaeth ar fynediad i un o'n cyhoeddiadau mewn fformat amgenach, cysylltwch â: [correspondence@equalityhumanrights.com](mailto:correspondence@equalityhumanrights.com).

# Cynnwys

<b>Crynodeb gweithredol .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Cefndir.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Methodoleg .....</b>	<b>8</b>
<b>3. Canfyddiadau allweddol o'r dadansoddiad o strategaethau a pholisïau</b>	<b>10</b>
<b>4. Canfyddiadau allweddol y grwpiau ffocws .....</b>	<b>13</b>
<b>5. Casgliadau ac argymhellion.....</b>	<b>21</b>
<b>Llyfryddiaeth.....</b>	<b>25</b>
<b>Cysylltiadau .....</b>	<b>27</b>

## Crynodeb gweithredol

Un o'r nodau blaenoriaeth yn ein cynllun strategol ar gyfer 2019-22<sup>1</sup> yw gweld trafndiaeth gyhoeddus sy'n hygyrch ac sy'n cefnogi cynnwys pobl hŷn ac anabl. Fel rhan o'r gwaith i gefnogi'r nod hwn, gwnaethom archwilio i ba raddau y mae cydraddoldeb i bobl hŷn ac anabl yn cael ei hystyried mewn strategaethau a pholisïau trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru, megis strategaethau trafndiaeth lleol a chenedlaethol. Fe wnaethom hefyd gynnal grwpiau ffocws gyda phobl hŷn ac anabl, a'u cynrychiolwyr, i archwilio effaith yr ystyriaethau hyn ar eu profiadau o drafndiaeth gyhoeddus. Fe wnaethom orffen y gweithgareddau hyn cyn y pandemig coronafeirws, a drawsnewidiodd weithrediad a defnydd trafndiaeth gyhoeddus a chyflwyno rhwystrau newydd i deithio i bobl hŷn ac anabl.<sup>2</sup>

Gan ddefnyddio Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus (PSED) a dyletswyddau penodol Cymru fel fframwaith dadansoddi, gwelsom nad oedd ystyriaethau cydraddoldeb i bobl hŷn ac anabl wedi'u hintegreiddio'n gynhwysfawr i strategaethau a pholisïau. Roedd hyn yn amlwg o'r diffyg amcanion, ymyriadau a champau gweithredu i fynd i'r afael â'r anghydraddoldebau mwyaf dybryd a pharhaus mewn trafndiaeth gyhoeddus. Adlewyrchwyd hyn hefyd yng nghanfyddiadau'r grwpiau ffocws. Dywedodd pobl hŷn ac anabl wrthym eu bod yn gweld y system drafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru yn anhygyrch i raddau helaeth. Roeddent yn wynebu ystod eang o rwystrau i deithio o fewn system nad oedd yn cydymffurfio â'r model cymdeithasol o anabled, <sup>3</sup> nac yn cefnogi eu hannibyniaeth. O ganlyniad, roeddent yn teimlo bod eu cyfleoedd wedi bod yn gyfyngedig, a'u bod wedi cael eu gadael ar ôl.

---

<sup>1</sup> Gweler ein [cynllun strategol \(2019-22\)](#) am ragor o wybodaeth.

<sup>2</sup> Mae rhai o'r rhwystrau newydd i deithio i bobl hŷn ac anabl wedi'u crynhoi yn ein [tystiolaeth i ymchwiliad y Pwyllgor Dethol Trafnidiaeth ar oblygiadau coronafeirws ar gyfer trafndiaeth](#), Mai 2020.

<sup>3</sup> Mae'r model cymdeithasol o anabled yn cydnabod bod pobl yn anabl oherwydd rhwystrau sy'n bodoli mewn cymdeithas, nid oherwydd eu nam.

Er mwyn i drafnidiaeth gyhoeddus ddod yn hygyrch a chynhwysol, rhaid i gyrff cyhoeddus ddatblygu a chyflawni gweithredoedd sy'n ymateb i anghenion pobl hŷn ac anabl. Mae'r ymchwil hon yn dangos y bydd ystyried ac integreiddio cydraddoldeb yn well mewn strategaethau a pholisïau trafndiaeth, gan ddefnyddio dyletswyddau penodol Cymru fel canllaw, yn sicrhau bod gyrff cyhoeddus yn cyflawni nodau'r PSED, ac yn adeiladu system drafnidiaeth gyhoeddus hygyrch a chynhwysol yng Nghymru. Ar ddiwedd yr adroddiad hwn, rydym yn gwneud argymhellion ar sut y gall gyrff cyhoeddus gyflawni hyn wrth ddatblygu strategaethau a pholisïau trafndiaeth gyhoeddus newydd ar gyfer Cymru.

# 1. Cefndir

Dylai trafndiaeth gyhoeddus fod yn hygyrch ac yn gynhwysol i bawb. Dylai gynorthwyo pobl i gymryd rhan lawn ym mhob agwedd ar fywyd, megis gwaith, gwirfoddoli, cymdeithasu a mynediad at wasanaethau. Dylai teithio ar drafnidiaeth gyhoeddus fod yn brofiad diogel a dymunol, sy'n hwyluso'r hawl i fyw'n annibynnol a hawliau dynol eraill.<sup>4</sup>

Fodd bynnag, tystiolaeth o'n hadroddiad 'A yw Cymru'n Decach?' (2018) yn dangos nad yw trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru yn aml yn diwallu anghenion pobl hŷn ac anabl. Nid yw hanner gorsafoedd rheilffordd Cymru, er enghraifft, yn gwbl hygyrch i bobl anabl, gyda 34% heb fynediad i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn. Gall y rhwystrau hyn i deithio annibynnol gyfyngu ar hawl pobl hŷn ac anabl i gymryd rhan mewn agweddau ar fywyd bob dydd.

Ers mis Ebrill 2011, o dan y Ddeddf Cydraddoldeb (2010), mae cyrff cyhoeddus yng Nghymru wedi bod yn ddarostyngedig i Ddyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus (PSED), a dyletswyddau penodol Cymru.<sup>5</sup> Nod y PSED yw sicrhau bod cyrff cyhoeddus yn ystyried sut y gallant gyfrannu'n gadarnhaol at gymdeithas decach trwy hyrwyddo cydraddoldeb a pherthnasau da yn eu gweithgareddau o ddydd i ddydd, megis datblygu polisi trafndiaeth a darparu gwasanaethau. Mae'r PSED yn ei gwneud yn ofynnol yn benodol i gyrff cyhoeddus, wrth arfer eu swyddogaethau, roi sylw dyledus i'r angen i:

- gael gwared ar wahaniaethu anghyfreithlon, aflonyddu ac erledigaeth ac ymddygiad arall a waharddir gan y Ddeddf
- symud cyfle cyfartal ymlaen rhwng pobl sy'n rhannu nodwedd warchoddedig<sup>6</sup> a'r rhai nad ydynt

---

<sup>4</sup> Yn ei ddehongliad o [Erthygl 9](#) o Gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau Pobl ag Anableddau (UNCRC), mae [pwyllgor UNCRPD \(2014\)](#) yn egluro bod trafndiaeth hygyrch yn rhag-amod ar gyfer byw'n annibynnol, cynhwysiant llawn, a mwynhau'r holl hawliau dynol eraill.

<sup>5</sup> Mae rhagor o wybodaeth am ddyletswyddau penodol PSED a Chymru ar gael ar [ein gwefan](#).

<sup>6</sup> Mae yn erbyn y gyfraith i wahaniaethu yn erbyn rhywun oherwydd y nodweddion gwarchoddedig canlynol: oedran, anabledd, ailbennu rhywedd, priodas a phartneriaeth sifil, beichiogrwydd a mamolaeth, hil, crefydd neu gred, rhyw, cyfeiriadedd rhywiol.

- meithrin cysylltiadau da rhwng pobl sy'n rhannu nodwedd warchoddedig a'r rhai nad ydynt.

Weithiau gelwir y rhain yn dri nod y ddyletswydd gyffredinol. Mae dyletswyddau penodol Cymru yn nodi'r camau y mae'n rhaid i gyrff cyhoeddus yng Nghymru eu cymryd i ddangos eu bod yn talu sylw dyledus i'r nodau hyn.

Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru strategaeth drafnidiaeth genedlaethol Cymru yn 2008, gyda chynlluniau trafndiaeth lleol neu ranbarthol wedyn yn cael eu cyhoeddi bob pum mlynedd gan awdurdodau lleol. Pwrpas y cynlluniau hyn yw amlinellu nodau Llywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol ar gyfer gwella trafndiaeth yn genedlaethol ac yn lleol, yn y drefn honno. Gydag adolygiad o'r strategaeth drafnidiaeth genedlaethol yn cychwyn eleni, ac adolygiad o gynlluniau trafndiaeth lleol i'w dilyn, gwnaethom yr ymchwil hon i archwilio sut mae cydraddoldeb wedi'i ystyried mewn cynlluniau trafndiaeth gyhoeddus hyd yma. Fe ddefnyddion ni ddyletswyddau penodol PSED a Chymru fel fframwaith a dadansoddi sut mae cynlluniau trafndiaeth yn effeithio ar brofiadau pobl hŷn ac anabl o drafnidiaeth gyhoeddus.

## 2. Methodoleg

Mae ein cynllun strategol ar gyfer 2019-22 yn blaenoriaethu materion cydraddoldeb a hawliau dynol y gellir mynd i'r afael â nhw orau trwy ddefnyddio ein pwerau unigryw.<sup>7</sup> Mae'r ymchwil hon yn cefnogi ein hail nod blaenoriaeth i sicrhau bod trafndiaeth gyhoeddus yn hygyrch ac yn cefnogi cynhwysiant cymdeithasol ac economaidd pobl hŷn ac anabl.

Roedd dau nod allweddol i'r ymchwil hon:

- dadansoddi ansawdd ystyriaethau cydraddoldeb mewn strategaethau a pholisïau trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru, a nodi lle mae lle i wella, ac
- archwilio effaith y strategaethau a'r polisiau hyn trwy brofiadau teithwyr hŷn ac anabl.

Gwnaethom gynnal yr ymchwil mewn dau gam: adolygiad desg o strategaethau a pholisïau trafndiaeth gyhoeddus allweddol yng Nghymru, a thri grŵp ffocws gyda phobl hŷn ac anabl, a'u cynrychiolwyr, yng Nghymru.

---

### Adolygiad desg o strategaethau a pholisïau

Gwnaethom ddadansoddi ystyriaethau cydraddoldeb mewn strategaethau neu bolisïau trafndiaeth gyhoeddus allweddol a oedd ar waith yn 2019. Roedd hyn yn cynnwys strategaeth drafndiaeth genedlaethol Llywodraeth Cymru 'One Wales: Connecting the Nation' (2008), 'Datganiad Polisi - Amcanion ar gyfer Trafnidiaeth Gyhoeddus Hygyrch a Chynhwysol' (2017), a naw cynllun trafndiaeth lleol (CTLI)<sup>8</sup> sy'n ymdrin â Chymru am y cyfnod 2015-20.

---

<sup>7</sup> Gweler ein [cynllun strategol \(2019-22\)](#) am ragor o wybodaeth.

<sup>8</sup> CTLI Pen-y-bont ar Ogwr, CCLI Caerdydd, CTLI ar y cyd Canolbarth Cymru, CTLI Sir Fynwy, CCLI Casnewydd, CTLI ar y cyd Gogledd Cymru, CTLI cymoedd De Ddwyrain Cymru, CTLI De Orllewin Cymru, CTLI Dyffryn Morgannwg.



Gwnaethom ddefnyddio fframwaith dadansoddol yn seiliedig ar ddyletswyddau penodol PSED a Chymru,<sup>9</sup> gan fod y dyletswyddau statudol hyn yn cyflwyno camau i gyrrff cyhoeddus eu dilyn i gynnwys ystyriaethau cydraddoldeb wrth ddylunio polisiâu a darparu gwasanaethau. Gwnaethom geisio nodi arfer da yn y meysydd a ganlyn sy'n ymwneud â dyletswyddau penodol Cymru: cwrdd â nodau'r ddyletswydd gyffredinol, gwneud penderfyniadau strategol, ymgysylltu â chynrychiolwyr pobl hŷn ac anabl, tystiolaethu gwybodaeth cydraddoldeb, cynnal asesiad effaith cydraddoldeb, cael cynllun monitro a gwerthuso, ac agwedd at gaffael. Gwnaethom hefyd werthuso'r strategaethau a'r polisiâu yn eu cyfanrwydd i nodi a oeddent yn debygol o ddiwallu anghenion pobl hŷn ac anabl, megis trwy nodi unrhyw amcanion, ymyriadau neu gamau gweithredu arfaethedig sy'n gysylltiedig â gwella cynhwysiant a hygyrchedd.

Roedd ein dadansoddiad wedi'i gyfyngu i'r wybodaeth a oedd ar gael inni yn gyhoeddus. Mewn rhai achosion, gwnaethom gysylltu â chyrrff cyhoeddus i gael rhagor o wybodaeth, megis eu hasesiad effaith cydraddoldeb neu adroddiad ymgynghori â rhanddeiliaid, ond ni chawsom ymatebion gan bawb y cysylltwyd â hwy.

---

## Grwpiau ffocws ac arolygon

Fe wnaethon ni gynnal tri grŵp ffocws – un yng Ngogledd Cymru a dau yn Ne Cymru – gyda phobl hŷn ac anabl, a'u cynrychiolwyr. Nod y grwpiau ffocws oedd deall profiadau pobl hŷn ac anabl o drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru. Yn gyfan gwbl, gwnaethom ymgysylltu â 28 o unigolion gan gynnwys aelodau hŷn ac anabl o'r cyhoedd, cynrychiolwyr o sefydliadau lleol megis grwpiau mynediad i'r anabl a fforymau dros 50 oed, a chynrychiolwyr o sefydliadau cenedlaethol megis Guide Dogs Cymru, Anableded Dysgu Cymru, Leonard Cheshire a Cynghrair Pobl Hŷn Cymru.

---

<sup>9</sup> Wrth i'r Strategaeth Drafnidiaeth Genedlaethol gael ei chyhoeddi cyn y PSED a dyletswyddau penodol Cymru, gwnaethom ddadansoddi aliniad â'r dyletswyddau yn ôl-weithredol.

### 3. Canfyddiadau allweddol o'r dadansoddiad o strategaethau a pholisïau

At ei gilydd, nid oedd ystyriaethau cydraddoldeb yn thema ganolog mewn strategaethau a pholisïau trafndiaeth gyhoeddus, ac eithrio 'Amcanion ar gyfer Trafnidiaeth Gyhoeddus Hygrych a Chynhwysol' Llywodraeth Cymru (2017). Gwelsom rai enghreifftiau cadarnhaol o ystyriaethau cydraddoldeb. Fodd bynnag, ni wnaethom nodi strategaeth na pholisi a oedd yn cynnwys ystyriaethau cydraddoldeb yn gyson drwyddi draw, er gwaethaf y cyfan a gyhoeddwyd ar ôl cyflwyno'r PSED.

Gwnaethom ganolbwyntio ein dadansoddiad ar nodi arfer da ym mhob un o ddyletswyddau penodol PSED Cymru. Mae'r dyletswyddau hyn yn ysgogiadau sydd, o'u gweithredu'n dda, yn helpu cyrff cyhoeddus i ymgorffori ystyriaethau cydraddoldeb mewn strategaethau a pholisïau fel eu bod yn cwrdd â nodau'r ddyletswydd gyffredinol. Gwelsom fod cyrff cyhoeddus yn dangos cydymffurfriad amrywiol â'r dyletswyddau hyn, o'r wybodaeth a oedd ar gael. Er bod sawl corff cyhoeddus wedi dangos eu bod wedi cyflawni o leiaf rai o'r dyletswyddau, roedd angen i lawer wella er mwyn dangos arfer da mewn meysydd pwysig megis ymgysylltu, tystiolaethu gwybodaeth am gydraddoldeb, cwblhau asesiad effaith cydraddoldeb, a monitro a gwerthuso. O ganlyniad, ni chafodd ystyriaethau cydraddoldeb eu hintegreiddio'n gynhwysfawr mewn strategaethau a pholisïau. Roedd lefel wael o ystyriaeth hefyd yn amlwg o'r diffyg amcanion, ymyriadau a champau gweithredu i fynd i'r afael â'r anghydraddoldebau mwyaf dybryd a pharhaus mewn trafndiaeth gyhoeddus.

O ganlyniad, nid oedd y rhan fwyaf o'r strategaethau a'r polisïau wedi'u halinio â pholisïau a deddfwriaeth genedlaethol i hyrwyddo cyfle cyfartal yng Nghymru, megis y Strategaeth ar gyfer Pobl Hŷn yng Nghymru (2013-23), neu Ddeddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) (2015). At hynny, nid oedd y strategaethau a'r polisïau yn cyd-fynd â'r model cymdeithasol o anabled, a fabwysiadodd Cynulliad Cenedlaethol Cymru (Senedd Cymru bellach) yn 2002, neu Gonfensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau Pobl ag Anabledau (UNCRPD).

Gwnaethom gydnabod cyfeiriad cadarnhaol 'Amcanion ar gyfer Trafnidiaeth Gyhoeddus Hygyrch a Chynhwysol' Llywodraeth Cymru (2017), wrth ddefnyddio tystiolaeth cydraddoldeb a datblygu amcanion cydraddoldeb i gyflawni nodau'r ddyletswydd gyffredinol. Mae hyn yn dangos rhagor o ystyriaeth i gydraddoldeb ar lefel genedlaethol ers cyhoeddi'r strategaeth drafndiaeth genedlaethol ddiwethaf.

Roedd rhai o'n harsylwadau allweddol o'r dadansoddiad yn cynnwys:

- Ni ddefnyddiodd cyrff cyhoeddus ddyletswyddau penodol Cymru fel ysgogiadau i ymgorffori ystyriaethau cydraddoldeb mewn strategaethau a pholisïau.
- Nid oedd strategaethau trafndiaeth cenedlaethol a lleol yn cydnabod hygyrchedd a chynhwysoldeb fel mater a chyfle allweddol yn y system drafndiaeth gyhoeddus, yn enwedig i bobl hŷn ac anabl. Mae nodi materion a chyfleoedd fel arfer yn arwain at gynnwys amcanion, ymyriadau a dangosyddion perfformiad allweddol mewn strategaethau i fynd i'r afael â'r rhain. Felly, prin oedd y dystiolaeth o amcanion ac ymyriadau i fynd i'r afael â'r anghydraddoldebau mwyaf dybryd mewn trafndiaeth gyhoeddus i bobl hŷn ac anabl.
- Roedd diffyg ymgysylltiad â chynrychiolwyr ar gyfer neu gyda phobl hŷn ac anabl, sy'n arbenigwyr yn ôl profiad, wrth ddatblygu strategaethau a pholisïau. Mae'n ofynnol i ymgysylltu alinio â deddfwriaeth a chonfensiynau megis [Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol \(Cymru\) \(2015\)](#) ac [Erthygl 4.3 UNCRPD](#). Lle roedd ymgysylltu yn amlwg, ni fu arddangosiad clir o sut yr oedd wedi llywio'r asesiad effaith cydraddoldeb, nac ystyriaethau cydraddoldeb yn y strategaeth yn gyffredinol.
- Nododd sawl corff cyhoeddus nad oeddent wedi cynnal asesiad effaith cydraddoldeb. O'r rhai a oedd wedi gwneud hynny, roedd cydymffuriad amrywiol ag elfennau o arfer da, megis darparu rhesymeg dros yr effeithiau disgwylidig, darparu cynlluniau gweithredu i liniaru effeithiau negyddol, a nodi sut roedd y canfyddiadau wedi llywio'r strategaeth neu'r polisi terfynol.
- Roedd y dystiolaeth a ddarparwyd i nodi'r themâu cydraddoldeb allweddol ar gyfer yr asesiad effaith cydraddoldeb, ac i'w hymgorffori yn y strategaeth neu'r polisi, yn amrywio o ran dyfnder ac ansawdd. Mae casglu'r dystiolaeth hon yn un ffordd o alinio ag [Erthygl 9 UNCRPD](#). Nid oedd bob amser yn glir sut roedd y dystiolaeth hon wedi llywio datblygiad y strategaeth neu'r polisi. Rydym yn cydnabod, yn enwedig ar lefel leol a rhanbarthol, y gallai fod bylchau yn y data sydd ar gael i gefnogi tystiolaeth cydraddoldeb a monitro a gwerthuso.

- Roedd gan bob strategaeth drafnidiaeth genedlaethol a lleol gynllun monitro a gwerthuso ond dim dangosyddion cydraddoldeb clir, cynlluniau gweladwy i fonitro canlyniadau yn ôl nodwedd warchoddedig, na chynlluniau gweladwy i fonitro effaith ddisgwyliedig yr asesiad effaith cydraddoldeb yn erbyn yr effaith wirioneddol.
- Ni chyfeiriodd yr un o'r strategaethau na'r polisiau at y dull o gaffael, na sut yr oedd cyrff cyhoeddus yn bwriadu cynnwys ystyriaethau cydraddoldeb yn y broses gaffael, fel bod prosesau a gwasanaethau a gaffaelir yn cwrdd â nodau'r ddyletswydd gyffredinol.

Ar ddiwedd yr adroddiad hwn rydym yn gwneud argymhellion ar sut y gall cyrff cyhoeddus ddangos arfer da wrth gyflawni dyletswyddau PSED a dyletswyddau penodol Cymru, wrth ddatblygu strategaethau a pholisiau trafndiaeth gyhoeddus. Bydd hyn yn eu helpu i gyflawni nodau'r ddyletswydd gyffredinol ac yn arwain at system drafnidiaeth gyhoeddus fwy hygyrch a chynhwysol.

## 4. Canfyddiadau allweddol y grwpiau ffocws

Nod y grwpiau ffocws oedd deall effaith strategaethau a pholisïau trafndiaeth gyhoeddus, trwy archwilio profiad beunyddiol pobl hŷn ac anabl o ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru. Gwelsom fod y diffyg ffocws ar fynd i'r afael ag anghydraddoldebau parhaus i bobl hŷn ac anabl mewn strategaethau a pholisïau yn cael ei adlewyrchu trwy brofiadau pobl.

Dywedodd pobl hŷn ac anabl wrthym eu bod yn ystyried bod trafndiaeth gyhoeddus yn anhygyrch i raddau helaeth. Roeddent yn wynebu ystod eang o rwystrau rhag teithio'n annibynnol mewn system nad oedd yn cydymffurfio â'r model cymdeithasol o anabledd. Effeithiodd y rhwystrau hyn ar eu mynediad at gyflogaeth, gwasanaethau a chyfleoedd i gymdeithasu ag eraill, ac o ganlyniad effeithiwyd yn negyddol ar eu hiechyd corfforol a meddyliol. Felly, nid oedd trafndiaeth gyhoeddus yn cefnogi cynhwysiant a byw'n annibynnol. Oherwydd hygyrchedd annigonol, dywedodd pobl hŷn ac anabl wrthym na allent deithio gyda'r hyder y byddent yn cael taith lwyddiannus, ac mewn rhai achosion, roeddent yn ei chael hi'n haws peidio â theithio o gwbl. O'u profiadau nhw, nid oedd trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru yn cwrdd â thri nod y ddyletswydd gyffredinol.

Ar ddiwedd yr adroddiad hwn, rydym yn gwneud argymhellion yn seiliedig ar y rhwystrau allweddol i drafndiaeth gyhoeddus hygyrch a chynhwysol a nodwyd yn y grwpiau ffocws. Dylai cyrff cyhoeddus ddatblygu eu hamcanion, ymyriadau a'u gweithredoedd mewn strategaethau a pholisïau yn y dyfodol o amgylch yr argymhellion hyn.

---

### Ymgysylltu â phobl hŷn ac anabl

Dywedodd pobl hŷn ac anabl wrthym nad oeddent yn teimlo bod cyrff cyhoeddus yn mynd yn ddigon pell i ymgysylltu â phobl sy'n rhannu rhai nodweddion gwarchoddedig, megis henaint ac anabledd, wrth ddatblygu trafndiaeth gyhoeddus. Roedd llawer yn teimlo eu bod yn annhebygol o ddod ar draws cyfleoedd megis ymgynghoriadau cyhoeddus, oni bai eu bod wrthi'n chwilio amdanynt. Roeddent yn cwestiynu i ba raddau yr oedd ymgynghoriadau cyhoeddus wedi bod yn hygyrch ac wedi cyrraedd y rhai a oedd yn wynebu'r anghydraddoldebau mwyaf dybryd yn y system drafndiaeth gyhoeddus.

Hoffai pobl deimlo eu bod wedi cael cyfle i ddweud eu dweud ynglŷn â thrafnidiaeth gyhoeddus.

(Cynrychiolydd dros ddefnyddwyr trafndiaeth hŷn ac anabl)

Disgrifiodd y rhai a oedd wedi ymgysylltu â chyrrff cyhoeddus a gweithredwyr trafndiaeth yn y gorffennol eu gwahoddiad a'u cyfranogiad fel 'ymarfer ticio blwch' i gyflawni dyletswydd statudol. Nid oeddent yn teimlo bod rhywun yn gwrandio arnynt, na bod eu hadborth wedi'i ystyried yn ymwybodol. Roeddent o'r farn bod y rhai a oedd yn datblygu strategaethau, polisïau a gwasanaethau wedi dibynnu yn lle hynny ar ganllawiau ysgrifenedig a rhagdybiaethau o'r hyn sy'n gweithio'n dda i bobl hŷn ac anabl, a oedd, yn eu barn hwy, wedi arwain at ddatblygiad parhaus trafndiaeth gyhoeddus anhygyrch. Roedd y canfyddiadau hyn yn gyson â'n casgliadau ar y strategaethau a'r polisïau a ddadansoddiwyd gennym. Roedd awydd ymhlith pawb yn y grwpiau ffocws i gael cyfle i roi eu hadborth ar drafndiaeth gyhoeddus yn gynnar, ac roedd rhai o'r farn y dylai o leiaf un rhanddeiliad allanol eistedd ar bwyllgor cynllunio trafndiaeth gyhoeddus, i gynrychioli eu barn.

---

## Cynllunio teithiau ar drafndiaeth gyhoeddus

Roedd pobl hŷn ac anabl yn teimlo bod yn rhaid iddynt dreulio amser a gwneud ymdrech anghymesur yn cynllunio eu teithiau ar drafndiaeth gyhoeddus, heb unrhyw sicrwydd y byddent yn cwblhau eu taith yn llwyddiannus heb ddod ar draws problemau neu rwystrau o ryw fath. Roedd hyn yn cynnwys yr holl weithgareddau a oedd yn gysylltiedig â chynllunio sut i fynd o A i B, megis: chwilio am lwybrau teithiau, amserlenni a gwybodaeth am docynnau; nodi argaeledd a hygyrchedd cyfleusterau a gwasanaethau; a gwneud trefniadau ar gyfer cymorth i deithwyr. Roedd pobl hŷn ac anabl eisiau cynllunio eu teithiau i'r un graddau ag y gwnaeth pawb arall, ond hyd yn hyn roedd y broses wedi bod yn rhwystr anodd a llafurus i deithio'n ddigymell a byw'n annibynnol. Weithiau, arweiniodd rhwystrau yn y cam cynllunio teithiau at bobl hŷn ac anabl yn dewis peidio â theithio o gwbl.

Un o'r rhwystrau allweddol i rai pobl hŷn ac anabl oedd y newid mewn cynllunio teithiau o all-lein yn bennaf i weithgaredd ar-lein. Fe wnaethant nodi na allai rhai pobl fforddio mynediad i'r rhyngwrwd a dyfeisiau clyfar, ac nid oedd pawb eisiau eu defnyddio, nac yn gwybod sut i'w defnyddio. Roedd pobl hŷn, yn benodol, yn teimlo nad oedd addasiadau rhesymol ar waith i'r rheini heb fynediad i'r rhyngwrwd, gyda diffyg adnoddau all-lein hygyrch sydd ar gael yn hawdd. Roeddent hefyd yn teimlo elfen o wahaniaethu, pe gallai'r rhai sy'n gallu cyrchu'r rhyngwrwd fanteisio ar brisiau tocynnau is.

---

## Trafnidiaeth gyhoeddus hygyrch i bobl hŷn ac anabl yng Nghymru

Mewn 15, 20 mlynedd arall bydd yn genhedlaeth hollol wahanol, bydd pawb yn gyfarwydd gyda thechnoleg, ond rydyn ni mewn cyfnod pontio ar hyn o bryd ac nid ydyn nhw wedi mynd i'r afael â hynny.

(Cynrychiolydd dros ddefnyddwyr trafndiaeth hŷn ac anabl)

Bu pobl hŷn ac anabl hefyd yn trafod rhai o'r anawsterau yr oeddent wedi'u profi wrth geisio dod o hyd i wybodaeth ar-lein ac all-lein, a pha mor hygyrch oedd y wybodaeth. Roeddent yn teimlo bod argaeledd a hygyrchedd gwybodaeth wedi amrywio ar draws ardaloedd lleol, dulliau trafndiaeth a gweithredwyr trafndiaeth. Ymhlith yr enghreifftiau, yn aml nad oedd adnoddau printiedig ar gael (e.e. posteri amserlen mewn arosfannau bysiau neu lyfrynnau), hygyrchedd adnoddau (e.e. maint ffont bach amserlenni printiedig ac ar-lein), a chydawsedd apiau a gwefannau cynllunio teithiau â thechnolegau cynorthwyol, megis darllenwyr sgrin. Nododd rhai hefyd fod gwybodaeth am drefniadau hygyrchedd, megis argaeledd lifftiau a rampiau, a ddarperir dros y ffôn neu ar wefannau yn aml wedi bod yn anghywir ac wedi dyddio. Dim ond yn ystod eu taith y sylweddolodd rhai pobl hyn, megis pan gyrhaeddod nhw orsaf reilffordd nad oedd ganddi ramp iddyn nhw ddringo oddi ar y trê. Oherwydd y rhwystrau amrywiol a brofwyd, mynegodd pobl hŷn ac anabl awydd i wybodaeth cynllunio teithiau fod ar gael ar-lein ac all-lein, iddi fod yn gyfoes ac yn gywir, ac iddi gydymffurfio â safon hygyrchedd.

---

## Ymddygiad a hyfforddiant staff

Pan nad yw system drafnidiaeth gyhoeddus yn gwbl hygyrch a chynhwysol, mae cefnogaeth staff yn bwysig i alluogi pobl hŷn ac anabl i deithio. Er bod pobl hŷn ac anabl wedi nodi rhai profiadau cadarnhaol, ar y cyfan roeddent yn teimlo nad oeddent wedi derbyn unrhyw gysondeb mewn profiad na chymorth gan staff rheng flaen wrth deithio ar drafnidiaeth gyhoeddus. Roedd yn amlwg, er y gall rhyngweithio a digwyddiadau ymddangos yn hawdd eu hanghofio i staff, gall pob profiad negyddol adael atgof parhaus ac effeithio ar hunan-werth a hyder pobl hŷn ac anabl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn y dyfodol.

Rwy'n adnabod pobl nad ydyn nhw'n mynd ar fysiau, nad ydyn nhw'n mynd ar drenau neu mewn tacsis oherwydd eu bod nhw'n sylwi'r twt, yr ochenaid, ac effaith hyn yn achosi problemau iechyd meddwl ... Rydych chi'n teimlo'n ddi-werth, yn dda i ddim ac yn ddigroeso.

(Cynrychiolydd dros ddefnyddwyr trafndiaeth hŷn ac anabl)

Teimlai pobl hŷn ac anabl, er bod rhai aelodau staff wedi darparu profiad cynhwysol, ar y cyfan, roedd angen gwell hyfforddiant ymwybyddiaeth o anabledd, cydraddoldeb a chymorth arnynt. Roeddent yn teimlo bod angen rhagor o gefnogaeth ar staff i adnabod pobl llai anabl eu golwg, ac i wybod sut i gefnogi pobl â gwahanol fathau o namau. Roeddent hefyd yn teimlo bod angen i staff rheng flaen fod yn fwy ymwybodol o'u dyletswyddau o dan bolisiau gweithredwyr trafndiaeth a'r Ddeddf Cydraddoldeb, megis darparu cymorth, a chyflawni'r dyletswyddau hyn yn barchus. Fodd bynnag, roeddent yn cydnabod hyd yn oed gyda hyfforddiant, mai dim ond peth cymorth gallai staff gynnig mewn amgylchedd anhygyrch.

Efallai y cewch aelod o staff cefnogol iawn a oedd yn ddeg allan o ddeg am eu hoffter a bod yn braf i chi i'ch wyneb, ond yn un allan o ddeg ar gyfer cynwysoldeb a hygyrchedd oherwydd nad ydyn nhw'n gallu rheoli'r system maen nhw'n gweithio ynddi.

(Cynrychiolydd dros ddefnyddwyr trafndiaeth hŷn ac anabl)

---

## Gwasanaethau rheilffordd

Roedd profiadau pobl hŷn ac anabl yn dangos yn glir nad oedd gwasanaethau rheilffordd ac isadeileddau cysylltiedig wedi bod yn gweithio yn unol â'r model cymdeithasol o anabledd. Roedd pobl hŷn ac anabl yn dod ar draws rhwystrau yn rheolaidd a oedd yn tarfu ar eu teithio ac o ganlyniad eu cynlluniau ar gyfer y diwrnod. Yn aml roedd cyfranogwyr wedi gorfod treulio amser a gwneud ymdrech anghymesur i oresgyn rhwystrau i deithio ar drên. Roedd rhai pobl hŷn ac anabl eisiau teithio mwy ar y trên, ond roedd yr holl rwystrau yr oeddent wedi'u hwynebu'n rheolaidd wedi arwain at rwystredigaeth neu hyder gwael yn y system reilffyrdd, neu gydnabyddiaeth bod y system yn anhygyrch iddynt. O ganlyniad, roedd rhai pobl hŷn ac anabl wedi troi at fathau eraill o gludiant megis tacsis, neu wedi dewis peidio â theithio o gwbl. Roeddent yn pryderu nad oedd gwersi'r gorffennol wedi'u dysgu; tystiolaeth o hon oedd y ffaith bod seilwaith a gwasanaethau newydd a oedd yn parhau i fod yn anhygyrch yn dal i gael eu datblygu.



Mae wir yn ei gwneud hi'n frawychus iawn teithio ar fy mhen fy hun [ar y trŷn]. Rwy'n ei wneud, ond nid wyf wedi cael taith hollol ddiogel mewn naw mis ... nid wyf yn gwneud cymaint â hynny o deithiau ac mae gan bob un broblem. Mae wir yn ei gwneud hi'n eithaf brawychus i mi, efallai na ddylai fod, ond mae yn. A dyna pam rydw i'n dod at y pethau hyn, i godi llais dros bobl a allai fod yn eistedd yn eu tai, a ddim yn gallu mynd allan oherwydd mewn gwirionedd mae wir yn rhy anodd.

(Defnyddiwr cadair olwyn)

Roedd y rhwystrau allweddol y dywedodd pobl hŷn ac anabl wrthym eu bod yn eu hwynebu mewn ac o amgylch gorsafoedd trŷn yn cynnwys: i ba raddau yr oedd gorsafoedd heb risiau ac â phalmantau cyffyrddadwy, argaeledd cyfleusterau hygyrch megis toiledau newid lleoedd, a dodrefn stryd sydd heb eu dylunio'n dda neu mewn lleoliad gwael, megis potiau planhigion mawr. Roeddent yn teimlo bod gormod o amrywioldeb o ran hygyrchedd rhwng gorsafoedd, a oedd yn cymhlethu cynllunio teithiau trwy orfod ymchwilio i'r hyn i'w ddisgwyl ym mhob gorsaf. Yn eu profiad nhw, dadleuwyd yn aml bod rhwystrau hygyrchedd yn gynhenid i orsafoedd a oedd wedi cael eu hadeiladu degawdau yn ôl, ac eto roeddent yn teimlo bod gorsafoedd newydd a adeiladwyd yn y degawd diwethaf yr un mor anhygyrch.

Roedd y rhwystrau allweddol y dywedodd pobl hŷn ac anabl wrthym eu bod yn eu hwynebu wrth fyrddio a theithio ar drenau yn cynnwys: dibynadwyedd a hyblygrwydd cymorth i deithwyr a'r gofyniad i archebu ymlaen llaw, effaith anghymesur tarfiadau gwasanaeth a'r effaith ar deithio ymlaen, y gallu i fyrddio gwasanaethau gorlawn a chael mynediad at seddi â blaenoriaeth, hygyrchedd eiliau a thoiledau ar fwrdd gwasanaethau, a diffyg gwybodaeth glyweledol.

---

## Gwasanaethau bws

Teimlai pobl hŷn ac anabl fod eu cyfleoedd wedi'u cyfyngu oherwydd rhwystrau i deithio ar fws. Roeddent o'r farn bod teithio ar fws yn aml yn anodd ac yn anrhagweladwy oherwydd y rhwystrau hyn, a oedd wedi cyfyngu ar allu pobl anabl o oedran gweithio i gael gwaith, a gallu pawb sy'n hŷn ac anabl i gael mynediad at wasanaethau, hamdden a chyfleoedd cymdeithasol a mwy .

Roedd pobl hŷn ac anabl yn credu bod gormod o amrywioldeb o ran dyluniad ac ansawdd cabanau aros bysiau ar draws ardaloedd lleol (h.y. darparu cysgod, seddi addas, a darparu gwybodaeth amser real), a bod arosfannau bysiau yn aml mewn lleoliadau amhriodol. Roedd parcio ceir mewn arosfannau bysiau wedi bod yn broblem aml, ac roedd hyn wedi atal byrddio a dringo allan ar lefel gwastad. Roeddent hefyd wedi ei chael yn fwyfwy anodd dod o hyd i doiledau cyhoeddus hygyrch, os o gwbl, mewn ac o amgylch gorsafoedd bysiau ac arosfannau bysiau.

Wrth deithio ar fysiau, fe wnaethant nodi diffyg gorfodi ar gyfer seddi â blaenoriaeth<sup>10</sup> a defnyddio gwybodaeth glyweledol, gyda'r olaf yn rhwystr penodol i bobl â nam ar eu golwg. Dywedodd perchnogion cŵn cymorth a defnyddwyr cadeiriau olwyn wrthym fod gyrwyr bysiau sy'n gwrthod stopio ar eu cyfer yn dal i fod yn broblem. Siaradodd sawl person hefyd am effaith gwasanaethau bysiau anaml, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Pan oedd bysiau yn anaml, neu'n gweithredu rhwng oriau penodol yn unig, roedd pobl yn teimlo ei fod wedi cyfyngu eu mynediad at wasanaethau, cyflogaeth a chyfleoedd cymdeithasol. Roedd hefyd wedi creu anghydraddoldeb i'r rheini heb fynediad at gar preifat, ac i'r rhai na allent fforddio teithio mewn tacsï.

Mae pawb eisïau mynd allan a chael bywyd. Waeth pa mor hen ydych chi neu pa mor anabl ydych chi. A phan nad yw cludiant yno, beth ydych chi'n ei wneud?

(Cynrychiolydd dros ddefnyddwyr trafndiaeth hŷn ac anabl)

---

<sup>10</sup> Yn apêl *FirstGroup Plc v Paulley* (2017), dyfarnodd y [Goruchaf Lys](#) fod yn rhaid i gwmnïau bysiau roi diwedd ar bolisïau 'y cyntaf i'r felin' mewn perthynas â seddi â blaenoriaeth, gan olygu y dylid rhoi blaenoriaeth i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn am leoedd cadeiriau olwyn ar fysiau.

## Tacsis a cherbydau hurio preifat

Oherwydd hyder isel mewn dulliau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus, dywedodd llawer o bobl hŷn ac anabl wrthym eu bod wedi troi at dacsis a cherbydau hurio preifat, ar gost economaidd ychwanegol. Fodd bynnag, i bobl anabl, nid oedd hwn wedi bod yn ddewis arall hawdd, wedi'i gymhlethu gan ddiffyg cerbydau hygyrch ledled Cymru. Yn ychwanegol at hyn, dywedodd perchnogion cŵn cymorth wrthym eu bod wedi parhau i brofi gwrthod mynediad yn y lle codi. Roedd y cynnydd ym mhoblogrwydd apiau symudol ar gyfer archebion hurio preifat wedi dod â rhai manteision i bobl anabl. Fodd bynnag, roedd rhwystrau allweddol yn parhau i berchnogion cŵn cymorth oherwydd bod potensial o hyd i yrwyr beidio â derbyn archebion lle nodwyd ci cymorth.

Mae'n bwrw'ch hyder [gwrthod mynediad], a chithau'n meddwl ei fod yn parhau i ddigwydd. Rwy'n berson eithaf hyderus. Rydych chi'n ein gweld ni'n tri yma â nam ar ein golwg, peidiwch â meddwl mai dyna sut mae pawb, oherwydd rydyn ni i gyd yn bobl hyderus iawn, ac mewn gwirionedd dyna'r gwahaniaeth rhwng gadael eich tŷ a pheidio.

(Perchennog cŵn cymorth yn siarad am wrthod mynediad)

Dywedodd pobl anabl wrthym fod ganddynt brofiadau cymysg o ddiogelwch wrth deithio mewn tacsï neu gerbyd hurio preifat. Roedd eu pryderon yn ymwneud yn benodol â defnyddio rampiau yn ddiogel, a gosod cadeiriau olwyn yn gywir y tu mewn i gerbydau. Ar y cyfan, roeddent yn teimlo bod angen gwell hyfforddiant ymwybyddiaeth o anabledd, cydraddoldeb a chymorth ar yrwyr tacsï a cherbydau hurio preifat, er mwyn cefnogi pobl hŷn ac anabl yn well i deithio.

---

## Arweinyddiaeth

Cyfathrebodd pobl hŷn ac anabl ystod o safbwyntiau am uwch arweinwyr cyrff cyhoeddus a gweithredwyr trafndiaeth. Canfuwyd bod diffyg cynrychiolaeth o bobl hŷn ac anabl ymhlith uwch arweinwyr, ac roeddent o'r farn bod diffyg profiadau bywyd yn cyfrannu at eu dull o gyflawni dyletswyddau penodol Cymru, a datblygu trafndiaeth anhygyrch. Fe wnaethant nodi bod angen cynrychiolaeth well, ac i uwch arweinwyr dderbyn mwy a gwell hyfforddiant ymwybyddiaeth o anabledd a chydraddoldeb, gan gynnwys gwell dealltwriaeth o ddyletswyddau PSED a dyletswyddau penodol Cymru, a pholisïau a deddfwriaeth genedlaethol arall sy'n ymwneud â hyrwyddo cydraddoldeb yng Nghymru. Roeddent o'r farn bod Llywodraeth Cymru wedi dangos dyheadau da yn ddiweddar ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus hygyrch a chynhwysol, ond bod y gweithredu hyd yma wedi bod yn wael.

## 5. Casgliadau ac argymhellion

Ar y cyfan, gwelsom ystyriaethau cydraddoldeb annigonol ar gyfer pobl hŷn ac anabl mewn strategaethau a pholisïau trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru. Adlewyrchwyd y diffyg ffocws ar fynd i'r afael ag anghydraddoldebau parhaus ar gyfer pobl hŷn ac anabl yn ein canfyddiadau o'r grwpiau ffocws. Dywedodd pobl hŷn ac anabl wrthym eu bod yn gweld y system drafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru yn anhygyrch i raddau helaeth. Roeddent wedi wynebu ystod eang o rwystrau i deithio mewn system nad oedd yn cydymffurfio â'r model cymdeithasol o anabled, nac yn cefnogi eu hannibyniaeth. O ganlyniad, roeddent yn teimlo bod eu cyfleoedd wedi bod yn gyfyngedig, gan eu gadael ar ôl.

Er mwyn i drafnidiaeth gyhoeddus ddod yn hygyrch a chynhwysol, rhaid i gyrff cyhoeddus ymateb yn well i anghenion pobl hŷn ac anabl. Mae'r ymchwil hon wedi nodi y bydd ystyried ac integreiddio cydraddoldeb yn well mewn strategaethau a pholisïau trafndiaeth, gan ddefnyddio dyletswyddau penodol Cymru fel canllaw, yn sicrhau bod cyrff cyhoeddus yn cyflawni nodau'r PSED. Mae hyn yn cynnwys dyletswyddau megis ymgysylltu â phobl hŷn ac anabl, cynnal asesiad effaith cydraddoldeb, a chael cynllun monitro a gwerthuso. Ochr yn ochr â hyn, dylai cyrff cyhoeddus ystyried y rhwystrau allweddol i drafnidiaeth hygyrch, megis gwybodaeth, gwasanaethau a chymorth staff hygyrch, a datblygu amcanion SMART,<sup>11</sup> amcanion, ymyriadau a chamau gweithredu sy'n canolbwyntio ar ganlyniadau yn gysylltiedig â'r rhwystrau hyn. Credwn y byddai hyn yn cefnogi datblygu system drafnidiaeth gyhoeddus hygyrch a chynhwysol yng Nghymru.

Felly, pan fydd cyrff cyhoeddus yn datblygu neu'n diweddarau strategaethau a pholisïau trafndiaeth gyhoeddus, byddem yn disgwyl gweld:

- Amcanion SMART, amcanion sy'n canolbwyntio ar ganlyniadau, ac ymyriadau i fynd i'r afael â'r anghydraddoldebau mwyaf dybryd a pharhaus mewn trafndiaeth gyhoeddus ac i greu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus gynhwysol a hygyrch

---

<sup>11</sup> Yn sefyll ar gyfer Penodol (Specific), Mesuradwy (Measureable), Cyraeddadwy (Achieveable), Realistig (Realistic), Amser-gyfyngedig (Time-bound).

- tystiolaeth o ymgysylltiad cynnar ystyrion â phobl hŷn ac anabl a'u cynrychiolwyr, yn ysbryd cydgynhyrchu, ac arddangosiad o sut mae hyn wedi llywio'r broses o wneud penderfyniadau yn yr asesiad effaith cydraddoldeb, ac ystyriaethau cydraddoldeb yn y strategaeth neu'r polisi.
- arddangosiad o sut y defnyddiwyd tystiolaeth cydraddoldeb i nodi'r themâu cydraddoldeb allweddol i'w hystyried yn yr asesiad o'r effaith ar gydraddoldeb, ac i'w hymgorffori yn y strategaeth neu'r polisi
- cwblhau a chyhoeddi asesiad effaith cydraddoldeb, ac arddangosiad o sut mae hyn wedi llywio'r strategaeth neu'r polisi terfynol, a pha gamau a gymerir i oresgyn unrhyw effeithiau negyddol
- fframwaith monitro a gwerthuso sy'n cynnwys SMART, dangosyddion cydraddoldeb sy'n canolbwyntio ar ganlyniadau, ac sy'n monitro effeithiau disgwylidig yr asesiad effaith cydraddoldeb, a
- defnydd pwerau caffael i gaffael gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus sy'n hygyrch ac yn gynhwysol.

At hynny, dylai cyrff cyhoeddus ystyried yr argymhellion canlynol yn seiliedig ar y rhwystrau allweddol i drafndiaeth gyhoeddus hygyrch a chynhwysol a nodwyd yn y grwpiau ffocws, a datblygu SMART, amcanion, ymyriadau a chamau gweithredu sy'n canolbwyntio ar ganlyniadau yn gysylltiedig â'r materion a'r cyfleoedd hyn:

- Dylai cyrff cyhoeddus a gweithredwyr trafndiaeth sicrhau bod pawb sy'n ymwneud â chynllunio a datblygu polisiâu, strategaethau neu wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn derbyn hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd a chydaddoldeb, ac yn ymwybodol o rwymedigaethau statudol perthnasol.
- Dylai cyrff cyhoeddus a gweithredwyr trafndiaeth sicrhau bod adnoddau ar gyfer cynllunio teithiau yn hygyrch, a'u bod ar gael ar-lein ac all-lein, mewn amrywiaeth o fformatau hygyrch. Er mwyn cefnogi hyn, dylai Llywodraeth Cymru ystyried cyflwyno safon wirfoddol ar gyfer hygyrchedd gwybodaeth am drafndiaeth gyhoeddus, wedi'i chyd-datblygu â grwpiau gan gynnwys pobl hŷn ac anabl.
- Dylai staff rheng flaen sy'n gweithio ym maes trafndiaeth gyhoeddus dderbyn hyfforddiant gorfodol ar ymwybyddiaeth anabledd, cydraddoldeb a chymorth a ddarperir i safon ofynnol, ac ar sail 'gloywi' reolaidd, fel rhan o raglen o ymgysylltu a datblygu staff cadarnhaol a chefnogol. Rhaid iddynt gynnal eu cyfrifoldebau o dan bolisiau gweithredwyr trafndiaeth, a'r Ddeddf Cydraddoldeb (2010), sy'n galluogi pobl hŷn ac anabl i deithio.
- Dylai cyrff cyhoeddus gaffael gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus ac isadeileddau sy'n hygyrch ac yn gynhwysol, gan fodloni safonau hygyrchedd modern.

- Rhaid i gerbydau bysiau a rheilffyrdd newydd a phresennol fodloni safonau hygyrchedd modern, megis 'PSVAR'<sup>12</sup> a 'PRM TSI'.<sup>13</sup>
- Dylai isadeileddau bysiau a rheilffyrdd newydd a phresennol gan gynnwys arosfannau, gorsafoedd a hybiau trafndiaeth fod yn hygyrch ac yn gynhwysol, gan fodloni safonau a chanllawiau gofynnol ar gyfer hygyrchedd cyfleusterau a gwasanaethau cyhoeddus. Dylai isadeileddau nad ydynt yn gwbl hygyrch gael cynllun gweithredu gwella.
- Dylai Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol a gweithredwyr trafndiaeth weithio mewn partneriaeth, lle bo hynny'n berthnasol, i sicrhau bod holl gydrannau'r system drafnidiaeth gyhoeddus yn hygyrch ac yn gydnaws â'i gilydd.
- Rhaid i weithredwyr trenau ddarparu cymorth gwarantedig i deithwyr pan ofynnir amdano erbyn 10pm y diwrnod cyn teithio, a heb ddim mwy na chwe awr o rybudd o Ebrill 2021, a dim mwy na dwy awr o rybudd o Ebrill 2022.<sup>14</sup> Dylid cymryd camau tuag at gynnig 'troi i fyny a mynd' (cymorth i deithwyr heb yr angen i archebu ymlaen llaw) fel safon ym mhob gorsaf ar y brif reilffordd.
- Er mwyn ateb y galw am gerbydau hygyrch, dylai awdurdodau lleol ddefnyddio eu pwerau o dan y Ddeddf Cydraddoldeb i annog cyfran o gerbydau tacsï a hurio preifat trwyddedig i fod yn hygyrch, ac yna cyhoeddi rhestr o'r cerbydau dynodedig hyn.

Rydym hefyd yn argymhell, yn y strategaeth drafnidiaeth genedlaethol nesaf, y dylai Llywodraeth Cymru:

- ddangos arweinyddiaeth i gyrff cyhoeddus eraill, trwy ddangos sylw dyledus i'r PSED a dyletswyddau penodol Cymru, a chymhwyso'r rhain yn effeithiol (dylid rhoi sylw dyledus hefyd i ddeddfwriaeth a chonfensiynau pwysig eraill megis yr UNCRPD)

---

<sup>12</sup> [Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Gwasanaethau Cyhoeddus 2000 \(PSVAR\)](#) – roedd yn rhaid i bob bws fod yn hygyrch erbyn 1 Ionawr 2017.

<sup>13</sup> [Rheoliad y Comisiwn \(UE\) Rhif 1300/2014 \('PRM TSI'\)](#) – roedd yn rhaid i drenau prif reilffordd a adeiladwyd o 2010 ymlaen, a'r holl drenau a adeiladwyd yn gynharach, gydymffurfio â'r safonau hyn erbyn 1 Ionawr 2020.

<sup>14</sup> [Swyddfa Rheilffyrdd a Ffyrdd \(2020\), 'Canllawiau polisi teithio hygyrch ar gyfer gweithredwyr trenau a gorsafoedd: Rhifyn Medi 2020.'](#)

- alinio ystyriaethau cydraddoldeb â'r model cymdeithasol o anabledd, a fabwysiadodd Cynulliad Cenedlaethol Cymru (Senedd Cymru bellach) yn 2002<sup>15</sup>, a
- gosod canlyniadau cydraddoldeb allweddol y mae'n rhaid i awdurdodau trafndiaeth lleol eu hintegreiddio a gweithio tuag atynt mewn strategaethau trafndiaeth lleol, gan osod fframwaith ar gyfer darparu trafndiaeth gyhoeddus hygyrch ledled Cymru.

---

<sup>15</sup> Yn ddiweddar, mae Llywodraeth Cymru wedi adnewyddu ei hymrwymiad i'r model Cymdeithasol, trwy ei Gweithredu ar Anabledd: hawl i fyw'n annibynnol – fframwaith a chynllun gweithredu ac yn ceisio ei ymgorffori yn ei holl waith ac annog gwasanaethau cyhoeddus Cymru i wneud yr un peth.



## Llyfryddiaeth

[Awdurdodau Lleol Ynys Môn, Conwy, Sir Ddinbych, Gwynedd \(Arfon a Dwyfor\), Sir y Fflint, a Wrecsam \(2015\), 'Cynllun trafndiaeth lleol ar y cyd Gogledd Cymru.'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Awdurdodau Lleol Blaenau Gwent, Caerffili, Merthyr Tudful, Rhondda Cynon Taf, Torfaen \(2015\), 'Cynllun trafndiaeth lleol ar y cyd De-ddwyrain Cymru.'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr \(2015\), 'Cynllun trafndiaeth lleol.'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Cyngor Sir Caerfyrddin, Dinas a Sir Abertawe, Cyngor Bwrdeistref Sirol Castell-nedd Port Talbot a Chyngor Sir Benfro \(2015\), 'Cynllun trafndiaeth lleol De-orllewin Cymru.'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Awdurdodau Lleol Ceredigion, Gwynedd \(Meirionnydd\), a Phowys \(2015\), 'The Mid Wales local transport plan.'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Cyngor Dinas Caerdydd \(2015\), 'cynllun trafndiaeth lleol cyngor Dinas Caerdydd.'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Deddf Cydraddoldeb 2010, adran 149.](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol \(2018\), 'A yw Cymru'n decach?'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Cyngor Sir Fynwy \(2015\), 'Cynllun trafndiaeth lleol Sir Fynwy.'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Cyngor Dinas Casnewydd \(2015\), 'Cynllun trafndiaeth lleol Cyngor Dinas Casnewydd.'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Rheoliadau Deddf Cydraddoldeb 2010 \(Dyletswyddau Statudol\) \(Cymru\) 2011](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Y Cenhedloedd Unedig \(2006\), 'Confensiwn ar hawliau pobl ag anableddau a phrotocol dewisol'](#) (cyrchwyd 25 Medi 2019)

[Cyngor Bro Morgannwg \(2015\), 'cynllun trafndiaeth lleol Bro Morgannwg.'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol \(Cymru\) 2015.](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

[Llywodraeth Cynulliad Cymru \(2008\), 'Un Cymru: cysylltu'r genedl - strategaeth drafnidiaeth Cymru.'](#) [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

Llywodraeth Cymru (2013), 'Y strategaeth ar gyfer pobl hŷn yng Nghymru 2013-2023.' [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

Llywodraeth Cymru (2017c), 'Datganiad polisi: amcanion ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus hygyrch a chynhwysol'. [cyrchwyd: 25 Medi 2019]

## Cysylltiadau

Mae'r cyhoeddiad hwn ac adnoddau cydraddoldeb a hawliau dynol cysylltiedig ar gael [o'n gwefan](#).

Gellir cyfeirio cwestiynau a sylwadau ynglŷn â'r cyhoeddiad hwn at: [correspondence@equalityhumanrights.com](mailto:correspondence@equalityhumanrights.com). Rydym yn croesawu'ch adborth.

I gael gwybodaeth am gyrchu ein cyhoeddiadau mewn fformat arall, cysylltwch â: [correspondence@equalityhumanrights.com](mailto:correspondence@equalityhumanrights.com).

[Dewch o hyd i'n newyddion, digwyddiadau a chyhoeddiadau diweddaraf trwy gofrestru i dderbyn ein e-gylchlythyr.](#)

---

## Gwasanaeth Cynghori a Chymorth Cydraddoldeb (EASS)

Am gyngor, gwybodaeth neu arweiniad ar faterion cydraddoldeb, gwahaniaethu neu hawliau dynol, cysylltwch â'r [Gwasanaeth Cynghori a Chymorth Cydraddoldeb](#), gwasanaeth rhad ac am ddim ac annibynnol.

Ffôn 0808 800 0082

Ffôn testun 0808 800 0084

Oriau 09:00 i 19:00 (Dydd Llun i Ddydd Gwener)

10:00 i 14:00 (Dydd Sadwrn)

Post FREEPOST EASS HELPLINE FPN6521

© 2020 Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol

Cyhoeddwyd Rhagfyr 2020

ISBN: 978-1-84206-838-0