

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd
Rheilffordd yng Nghymru

Hydref 2010



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 ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliadcymru.org

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

Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8618
e-bost: Equality.comm@wales.gov.uk

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2010
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.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd
Rheilffordd yng Nghymru

Hydref 2010



Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

Penodir y Pwyllgor Cyfle Cyfartal gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru i ystyried y dyletswyddau perthnasol a roddir gan Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006 i'r Cynulliad, Prif Weinidog Cymru, Gweinidogion Cymru neu'r Comisiwn, ac i gyflwyno adroddiadau ar hynny.

Pwerau

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 26 Mehefin 2007 fel un o bwyllgorau craffu'r Cynulliad. Mae ei bwerau wedi'u nodi yn Rheolau Sefydlog y Cynulliad Cenedlaethol, ac yn Rheol Sefydlog 17 yn benodol. Mae'r rhain ar gael i'w gweld yn: www.cynulliadcymru.org.

Aelodau Cyfredol y Pwyllgor



Ann Jones
(Cadeirydd)
Dyffryn Clwyd
Llafur



Mohammad Asghar
Dwyrain De Cymru
Y Ceidwadwyr Cymreig



Veronica German
Dwyrain De Cymru
Democratiaid
Rhyddfrydol Cymru
(ers 6 Gorffennaf 2010)



Janet Ryder
Gogledd Cymru
Plaid Cymru



Joyce Watson
Canolbarth a
Gorllewin Cymru
Llafur

Roedd yr Aelod a ganlyn hefyd yn aelod o'r Pwyllgor yn ystod yr ymchwiliad hwn.



Eleanor Burnham
Gogledd Cymru
Democratiaid
Rhyddfrydol Cymru
(tan 6 Gorffennaf 2010)

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd	5
Argymhellion y Pwyllgor	6
1. Cyflwyniad	8
2. Cylch gorchwyl	9
3. Fframwaith rheoleiddio a chyfreithiol	10
Rheoleiddio'r Rheilffyrdd	10
Y cyd-destun cyfreithiol	11
4. Rôl Llywodraeth Cymru	12
5. Hygyrchedd gwasanaethau	14
Lefelau hygyrchedd presennol	14
Rhwystrau i hygyrchedd.....	14
Hygyrchedd platfformau	15
Hygyrchedd rhwng y trên a'r platfform.....	17
Toiledau hygyrch	18
Meysydd parcio	19
6. Staffio a chymorth	22
Staffio	22
Gwasanaeth archebu i deithwyr sydd angen cymorth (APRS)	23
7. Gwybodaeth a chyhoeddusrwydd	26
Hysbysebu'r gwasanaethau sydd ar gael i bobl anabl	26
Darparu gwybodaeth am drenau mewn gorsafoedd.....	27
Tocynnau	29
8. Rhaglenni gwella	31
9. Cynnwys pobl anabl yn y broses gynllunio	34
10. Casgliadau	36
Atodiad A – Y cyd-destun cyfreithiol	37
Hygyrchedd cerbydau rheilffordd	37
Hygyrchedd gorsafoedd rheilffordd.....	39

Atodiad B - Tystion	40
Atodiad C - Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig	41
Atodiad D - Ymatebion i'r ymgynghoriad	42

Rhagair y Cadeirydd

Roeddwn yn falch pan ofynnodd Aelodau'r Pwyllgor Cyfle Cyfartal a fyddai modd i ni gynnal ymchwiliad i hygyrchedd gorsafoedd rheilffordd yng Nghymru. Fel rhywun sy'n teithio ar y trên yn aml, rwyf wedi gweld droeon yr anawsterau a brofir gan deithwyr eraill, nid yn unig y rhai sydd ag anabledd, ond rhieni â phlant ifanc neu bobl sy'n cael trafferth â bagiau trwm.

Clywsom gan lawer o bobl, rhai a ddaeth i roi tystiolaeth i'r Pwyllgor yn bersonol, ac eraill a roddodd o'u hamser i ymateb yn ysgrifenedig i'n galwad am dystiolaeth, am y problemau a brofwyd ganddynt wrth ddefnyddio platfformau sydd â mynediad gan ddefnyddio pont droed yn unig, lifftiau annibynadwy, bylchau mawr rhwng y trên a'r platfform a gwybodaeth anghywir. Hoffwn ddiolch i bawb a roddodd dystiolaeth i ni; heb eu cyfraniad ni fyddem wedi gallu ystyried y materion hyn mewn cymaint o fanylder.

Mae'r lefel bresennol o hygyrchedd yng ngorsafoedd rheilffordd Cymru yn annerbyniol, ac er ein bod yn cydnabod ac yn croesawu'r gwelliannau sydd wedi digwydd, rydym yn teimlo y gellid gwneud llawer mwy i wella hygyrchedd gorsafoedd rheilffordd yng Nghymru, ac y dylid gwneud hynny.

Gobeithiaf y bydd yr argymhellion a wneir gan y Pwyllgor yn yr adroddiad hwn yn helpu i wella mynediad at y rheilffyrdd ar gyfer holl bobl Cymru.



Ann Jones
Cadeirydd

Argymhellion y Pwyllgor

Rhestrir argymhellion y Pwyllgor i Lywodraeth Cymru isod, yn y drefn y maent yn ymddangos yn yr adroddiad hwn. Cyfeiriwch at dudalennau perthnasol yr adroddiad i weld y dystiolaeth ategol a'r casgliadau:

Argymhelliad 1. Mae'r Pwyllgor yn awgrymu y dylai Llywodraeth Cymru ymgorffori materion yn ymwneud â hygyrchedd gorsafoedd yn y manylebau ar gyfer masnachfaint Cymru a'r Gororau. Dylai'r manylebau ddiffinio'r safonau a ddisgwylir o ran hygyrchedd, y dylid rhoi blaenoriaeth iddynt yn ystod oes y fasnachfaint. Gallai'r safonau hyn gael eu diffinio ar gyfer gorsafoedd unigol, neu grwpiau o orsafoedd, a gallent fod yn seiliedig ar amrywiaeth o ffactorau, gan gynnwys gofynion teithwyr, pa mor aml y defnyddir yr orsaf, a chostau disgwylidig. (Tudalen 21)

Argymhelliad 2. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod Llywodraeth Cymru'n parhau i geisio dylanwadu ar Lywodraeth y DU i roi blaenoriaeth i welliannau hygyrchedd yng Nghymru wrth bennu allbynnau a chyllid Network Rail ar gyfer y cyfnod 2014 - 18. (Tudalen 21)

Argymhelliad 3. Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru geisio sicrhau mwy o integreiddio rhwng y rhwydwaith rheilffyrdd a dulliau eraill o deithio. Byddai hyn, o bosibl, yn cynorthwyo pobl anabl i drosglwyddo rhwng mathau o gludiant. (Tudalen 21)

Argymhelliad 4. Mae'r Pwyllgor yn argymhell rhoi mwy o bwyslais ar hysbysebu bodolaeth y system APRS, yn ogystal â rhoi mwy o eglurder o ran y gwasanaethau y mae'n eu cynnig. (Tudalen 25)

Argymhelliad 5. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried cynnwys mesur ffurfiol o foddhad teithwyr anabl â'r system APRS a staff gorsafoedd yn rownd nesaf y fasnachfaint. (Tudalen 25)

Argymhelliad 6. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod Llywodraeth Cymru'n annog awdurdodau lleol a chyrrff cyhoeddus eraill yng Nghymru i weithio gyda'r diwydiant rheilffyrdd i gynyddu'r defnydd o gardiau rheilffordd i bobl anabl. (Tudalen 29)

Argymhelliad 7. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth ynghylch yr hyn a ystyrir yn ddiffyg gwybodaeth, fel posterï a thafleuni mewn gorsafoedd, mewn perthynas â materion hygrychedd. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod digon o wybodaeth am faterion hygrychedd ar gael i bobl anabl mewn amrywiaeth o fformatau. (Tudalen 30)

Argymhelliad 8. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod materion yn ymwneud ag ansawdd gwasanaethau yn cael eu cynnwys yn y fanyleb ar gyfer y rownd nesaf o fasnachfreintiau. Dylid disgwyl i gynigwyr ar gyfer y fasnachfaint amlinellu eu targedau o ran ansawdd gwasanaeth, a nodi sut y maent yn bwriadu monitro eu perfformiad yn y maes hwn, o bosibl drwy gofnodi canfyddiadau teithwyr. (Tudalen 30)

Argymhelliad 9. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod y rhesymau dros yr oedi wrth gyflwyno'r rhaglen Mynediad i Bawb yn cael eu hegluro, a bod unrhyw wersi yn cael eu hymgorffori yn y broses gynllunio ar gyfer cynlluniau gwella yn y dyfodol. (Tudalen 33)

Argymhelliad 10. Mae'r Pwyllgor yn argymell bod yr holl randdeiliaid yn ymchwilio i sut y gellid sicrhau bod pobl anabl yn cymryd mwy o ran yn y broses o gynllunio a monitro materion hygrychedd. (Tudalen 35)

1. Cyflwyniad

1. O ganlyniad i bryderon a godwyd gan Aelodau unigol ynghylch y lefelau cyfyngedig o hygyrchedd mewn nifer o orsafoedd rheilffordd yng Nghymru, cytunodd y Pwyllgor Cyfle Cyfartal i gynnal ymchwiliad i edrych ar yr amrywiaeth o anawsterau a brofir gan bobl anabl a phobl nad ydynt yn anabl o ran cael mynediad at wasanaethau rheilffordd a beth y gellir ei wneud i wella'r sefyllfa.

2. Mae'r adroddiad hwn yn rhestru casgliadau ac argymhellion y Pwyllgor yn fanwl ar gyfer gwella, yn seiliedig ar y dystiolaeth a gasglwyd.

2. Cylch gorchwyl

3. Cytunodd y Pwyllgor ar y cylch gorchwyl a ganlyn ar gyfer yr ymchwiliad:

Ymchwilio i'r camau y gallai Llywodraeth Cymru a sefydliadau allweddol eraill eu cymryd i wella hygyrchedd gorsafoedd rheilffordd yng Nghymru.

Bydd yr ymchwiliad yn ystyried y canlynol:

- yr ystod o anawsterau y mae pobl anabl, a phobl nad ydynt yn anabl, yn eu cael o ganlyniad i:
 - blatfformau ac ardaloedd eraill o'r orsaf sy'n anhygyrch;
 - cyfleusterau anhygyrch, fel toiledau neu wasanaethau gwybodaeth;
 - problemau wrth symud rhwng y trên a'r platfform; a
 - gorsafoedd heb staffio neu sydd â nifer gyfyngedig o staff;
- y trefniadau sy'n cael eu rhoi ar waith gan Trenau Arriva Cymru i helpu pobl i oresgyn yr anawsterau hyn;
- pa mor gyflym y mae hygyrchedd gorsafoedd yn gwella;
- yr hyn y mae Llywodraeth Cymru a Llywodraeth y DU yn ei wneud i wella hygyrchedd gorsafoedd yng Nghymru; ac
- awgrymiadau o feysydd lle gall Llywodraeth Cymru ac eraill ymyrryd ynddynt.

3. Fframwaith rheoleiddio a chyfreithiol

Rheoleiddio'r Rheilffyrdd

4. Ers y 1990au, mae rhwydwaith rheilffordd y DU wedi cael ei weithredu gan nifer o gwmnïau sydd ag arbenigeddau gwahanol, gan gynnwys:

- seilwaith;
- gwasanaethau i deithwyr a weithredir drwy fasnachfaint, mewn rhanbarth neu lwybr sydd wedi'i ddiffinio;
- gwasanaethau i deithwyr a weithredir ar sail mynediad agored, sy'n gallu gweithredu ar draws ffiniau masnachfaint;
- trenau nwyddau; a
- darparu cerbydau trenau.

5. Network Rail sy'n berchen ar seilwaith y rheilffyrdd yng Nghymru. Mae hyn yn cynnwys gorsafoedd, trac, offer wrth ymyl y cledrau, pontydd, twneli a thir. Mae awdurdod dros Network Rail yn parhau i fod yn fater nas datganolwyd. Caiff Network Rail ei ariannu gan Lywodraeth y DU mewn cyfnodau ariannu o bum mlynedd, a elwir yn gyfnodau rheoli. Pennir targedau gan Lywodraeth y DU drwy'r Datganiad Allbwn Lefel Uchel, er yr ymgynghorir â Llywodraeth Cymru.

6. Yng Nghymru, deiliad y fasnachfaint yw Trenau Arriva Cymru (Arriva). Mae Arriva yn gweithredu gwasanaethau i deithwyr ac yn rhentu gorsafoedd yng Nghymru ar brydles gan Network Rail. Yr eithriad i hyn yw Porthladd Abergwaun, sy'n cael ei rentu ar brydles oddi wrth Stena Line. Caiff y gorsafoedd hyn sydd ar brydles eu rheoli gan Arriva. Mae cwmnïau eraill yn darparu gwasanaethau trenau yng Nghymru ond nid ydynt yn rheoli gorsafoedd. Er enghraifft, mae Trenau Virgin yn darparu gwasanaethau ar hyd arfordir gogledd Cymru i Gaergybi.

7. Dyfarnwyd masnachfaint Cymru a'r Gororau i Arriva yn 2003. Mae'r fasnachfaint yn parhau tan 2018, yn amodol ar asesiadau adolygu perfformiad. Mae cytundeb y fasnachfaint yn amlinellu lefel y gwasanaethau sydd i'w darparu ond nid yw'n ymrwymo Arriva i wneud gwelliannau o ran hygyrchedd.

8. Mae cymorthdaliadau ar gyfer gwasanaethau Arriva yng Nghymru bellach yn cael eu darparu gan Lywodraeth Cymru. Mae cymorthdaliadau ar gyfer gwasanaethau Arriva sy'n gyfan gwbl yn Lloegr yn cael eu darparu gan yr Adran Drafnidiaeth.

Y cyd-destun cyfreithiol

9. Mae'r gyfraith sy'n ymwneud â mynediad at drafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys cerbydau rheilffordd / trenau a mynediad at orsafoedd rheilffordd yn dod o ddeddfwriaeth sylfaenol ac is-ddeddfwriaeth. Ceir rhagor o fanylion yn Atodiad A, sy'n amlinellu'r cyd-destun cyfreithiol.

10. Yn gyffredinol, bydd darparwr gwasanaeth trafnidiaeth yn gweithredu'n anghyfreithlon os yw'n gwahaniaethu yn erbyn person. Mae hyn yn cynnwys:

- gwrthod darparu gwasanaeth i berson;
- cynnig gwasanaeth o safon is i berson;
- cynnig gwasanaeth ar delerau gwahanol i berson oherwydd ei anabledd.

11. O ganlyniad, mae rhwymedigaeth gyfreithiol ar ddarparwyr gwasanaethau trafnidiaeth i ystyried eu polisïau, eu harferion a'u gweithdrefnau i sicrhau y gall pobl anabl gael mynediad at unrhyw wasanaeth a ddarperir ganddynt. Mae hyn yn cynnwys gwasanaethau cymorth sydd eu hangen er mwyn darparu'r drafnidiaeth, e.e. gorsafoedd rheilffordd, arosfannau ac amserlenni.

12. Mae hefyd yn ofynnol yn gyfreithiol bod darparwyr gwasanaethau trafnidiaeth yn gwneud 'addasiadau rhesymol' i sicrhau bod eu gwasanaethau yn gwbl hygyrch i bobl anabl. Mae'r ddyletswydd hon yn berthnasol i gerbydau rheilffordd a gorsafoedd.

4. Rôl Llywodraeth Cymru

13. Er nad yw agweddau sylweddol ar bolisi rheilffyrdd wedi'u datganoli, mae gan Weinidogion Cymru bwerau a allai, mewn egwyddor, gael eu defnyddio i wella hygyrchedd gorsafoedd rheilffordd yng Nghymru. Rhoddodd Deddf Rheilffyrdd 2005 bwerau newydd i Weinidogion Cymru. O dan y Ddeddf, mae Gweinidogion Cymru yn llofnodi masnachfaint Cymru a'r Gororau ar y cyd ag Ysgrifennydd Gwladol Cymru. Mae'r Ddeddf hefyd yn galluogi Gweinidogion Cymru i:

- roi cymorth ariannol i unrhyw sefydliad er mwyn datblygu rheilffyrdd Cymru (gan gynnwys Network Rail a chwmnïau trenau fel Trenau Arriva Cymru) - mae hyn yn cynnwys y pŵer i ariannu gwasanaethau newydd yn ogystal â seilwaith rheilffyrdd newydd neu welliannau i'r seilwaith presennol (gan gynnwys gorsafoedd);
- cyhoeddi canllawiau ar y cyd â'r Ysgrifennydd Gwladol mewn perthynas â chau gwasanaethau neu gyfleusterau y mae'n eu hariannu, a gwneud cynigion ar gyfer gwneud hynny;
- dynodi, lle bo hynny'n briodol, gwasanaethau newydd y mae'n eu hariannu ar sail arbrofol am gyfnod o hyd at bum mlynedd.

14. Cynllun Mynediad i Bawb yr Adran Drafnidiaeth yw'r brif ffynhonnell gyllid i wella hygyrchedd gorsafoedd yng Nghymru a Lloegr. Darperir cyllid hefyd drwy'r Rhaglen Genedlaethol Gwella Gorsafoedd (NSIP), sy'n cael ei hariannu gan yr Adran Drafnidiaeth ac yn cael ei weithredu gan Network Rail.

15. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo £1 miliwn dros dair blynedd i'r rhaglen NSIP ac yn gweithio gyda'r Adran Drafnidiaeth a Network Rail i ddarparu'r rhaglen Cynlluniau Bach fel rhan o'r cynllun Mynediad i Bawb.

16. Yn ei dystiolaeth i'r Pwyllgor, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth:

“The first thing that we need to recognise is where responsibility lies. As this is not a devolved issue, the primary responsibility lies with the Department for Transport, but the day-to-day work is delivered either through Network Rail or those companies that run stations on its behalf. So, where

there are programmes that Network Rail funds, it is our vision to supplement its funding. We are not able to devote substantial sums, but we would want to do that where we can. Clearly, our vision would be that, where substantial improvements to stations are undertaken, they would then be fully accessible and fully compliant with the Disability Discrimination Act 1995. Where we have been responsible for building new stations, particularly on the Ebbw valley line, for example, and in other places, we have made that they are fully accessible. However, the reality is that most stations in Wales are not – I think that around 50 per cent are not accessible. Our aim is to substantially improve on that, by working with Network Rail and supplementing the funding with some of our own.”¹

¹ Cofnod y Trafodion [paragraff 9], 22 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

5. Hygyrchedd gwasanaethau

Lefelau hygyrchedd presennol

17. Mae gorsafoedd rheilffordd yng Nghymru yn eiddo i Network Rail, ond rheolir y rhan fwyaf ohonynt gan Trenau Arriva Cymru (Arriva). Dyfarnwyd masnachfrait o 15 mlynedd i Arriva ym mis Rhagfyr 2003, yn amodol ar asesiadau adolygu perfformiad bob pum mlynedd.

18. Mae Trenau Arriva Cymru'n rheoli 244 gorsaf, ac mae 218 o'r rhain (90 y cant) yng Nghymru.

19. Mae cyhoeddiad Trenau Arriva Cymru, *A Guide for Customers with Disabilities*² yn rhoi manylion am hygyrchedd y gorsafoedd a reolir ganddo. Mae'r canllaw yn nodi bod y rhan fwyaf o orsafoedd naill ai'n gweithredu heb staff neu â nifer gyfyngedig o staff, sy'n golygu mai dim ond swyddfa docynnau sydd yn yr orsaf. Yn y gorsafoedd hyn, nid yw'r staff wedi'u hyfforddi i roi cymorth corfforol ac nid oes ganddynt ganiatâd i wneud hynny.³

Rhwystrau i hygyrchedd

20. Er bod gwelliannau wedi cael eu gwneud mewn rhai meysydd, roedd canfyddiad cyffredinol ymysg grwpiau sy'n cynrychioli teithwyr anabl bod rhwystrau sylweddol yn parhau i atal pobl anabl rhag cael mynediad llawn at y rheilffordd.

21. Yn ôl Joseph Carter o'r Gymdeithas MS:

“There is a real fear and perception, even if the final destination station is somewhere accessible... about what would happen if someone was stranded, if the lift was not working, or if there were no staff. So, there are some real physical barriers and there are also emotional barriers due to bad experiences.”⁴

22. Dywedodd Andrea Gordon o Guide Dogs for the Blind wrth y Pwyllgor:

² Trenau Arriva Cymru *A Guide for Customers with Disabilities* (Dilys tan 1 Medi 2010)

³ Ibid, 6.1

⁴ Cofnod y Trafodion [paragraff 6], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

“With regard to the impact of the difficulty that we have in accessing rail stations, it is hard to put into words how intimidating some rail stations can be”⁵

23. Clywodd y Pwyllgor nad problem i bobl anabl yn unig yw hygyrchedd. Cafwyd anawsterau hefyd gan bobl hŷn a phobl sydd â phlant ifanc neu fagiau trwm.

24. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig i’r Pwyllgor, tynnwyd sylw gan Gyfeillion Gorsaf y Waun at y grisiau serth iawn sy’n arwain at y platfform tua’r Gogledd:

“With more and more people holidaying in this area, the hauling of heavy cases up and down the stairs is a major problem. Those who travel with babies or toddlers in buggies also have a problem, especially descending the steps. An accident just waiting to happen.”⁶

Hygyrchedd platfformau

25. Dim ond 16 y cant o orsafoedd sydd â mynediad rhannol i’r platfform ar gyfer defnyddwyr cadeiriau olwyn, ac nid oes mynediad o gwbl mewn 34 y cant ohonynt. O ganlyniad, clywodd y Pwyllgor nifer o enghreifftiau o anawsterau wrth symud o fynedfa’r orsaf i’r platfform.

26. Tynnwyd sylw gan nifer o ymatebwyr at orsafoedd penodol lle nad oedd mynediad i’r platfform heb ddefnyddio pont droed.

27. Yn ôl dystiolaeth ysgrifenedig ynglŷn â gorsaf Machynlleth gan Grŵp ME Canolbarth a Gorllewin Cymru:

“There doesn’t appear to be a way to change platforms other than via the bridge, which has many steps to overcome. Staff can be very helpful, but they are not always available”⁷

28. Clywodd y Pwyllgor am broblemau tebyg ym Mhenarlâg, Wrecsam, Port Talbot, Castell-nedd a Chas-gwent, i enwi dim ond rhai.

⁵ Cofnod y Trafodion [paragraff 90], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

⁶ Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal, *Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd Rheilffordd*, Tystiolaeth ysgrifenedig gan Gyfeillion Gorsaf y Waun, EOC(3) RS45

⁷ Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal, *Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd Rheilffordd*, Tystiolaeth ysgrifenedig gan Grŵp ME Canolbarth a Gorllewin Cymru, EOC(3) RS43

29. Amlygodd Andrea Gordon yr anawsterau a brofir gan berson dall neu sydd â nam ar ei olwg, gan ddefnyddio Caerdydd Canolog fel enghraifft:

“There are a number of bus lanes ... across the front of the station entrance. They are an absolute nightmare for a visually impaired person to negotiate. It is very difficult to know which direction the buses are coming from or going to. There is inconsistent use of tactile paving. At some points, there is a tactile indicator to tell you that you are stepping out into the road, but at other points there is no such indicator.”⁸

30. Unwaith i chi fynd i mewn i'r orsaf, nid yw'r sefyllfa ddim gwell:

“the whole frontage of Cardiff station is quite wide. If you can imagine it, there are a number of doors that you can go through. Depending on which door you use, you then have to find the ticket barrier. It is a very wide, open concourse, and there is no navigational air, event to find help..... The whole approach to the station, and how you get to the point where you might get help is, in a sense, very tricky.”⁹

31. Dywedwyd wrthym fod lifftiau'n gweithredu ar adegau penodol o'r dydd yn unig, ac y gallant fod yn annibynadwy.

32. Fodd bynnag, yn ei dystiolaeth lafar, dywedodd Ian Bullock, Cyfarwyddwr Gwasanaethau i Gwsmeriaid Trenau Arriva Cymru fod ymdrechion yn cael eu gwneud yn y maes hwn i wella'r sefyllfa:

“Back in March 2008, we installed what we call remote-control lift devices. Until that point, after the station staff had left, the lifts were locked and you could not use them. There have been technical issues with that system and there have also been problems with the lifts themselves failing..... To be fair to Network Rail, repairs are normally done within 48 hours, but it is still a problem during those 48 hours. I can give the Committee an assurance that we are continuing to try and improve the process of the remote controlled lifts and we spend a lot of time and effort on that.”¹⁰

⁸ Cofnod y Trafodion [paragraff 97], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

⁹ Cofnod y Trafodion [paragraff 97], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

¹⁰ Cofnod y Trafodion [paragraff 42], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

33. Clywodd y Pwyllgor hefyd fod diffyg hygyrchedd yn aml yn gorfodi teithwyr anabl i adael y trêen mewn gorsaf sy'n dod cyn pen eu taith, ac yna defnyddio tacsï i deithio i ben eu taith gan ddefnyddio'r gwasanaeth archebu i deithwyr sydd angen cymorth (APRS).

34. Yn ôl Rhwydwaith Anabledd Castell-nedd Port Talbot:

“If a wheelchair user wanted to travel into Port Talbot Station at 6pm on a Sunday evening they would have to travel to alternative stations – Neath or Bridgend and then have a taxi to Port Talbot. Many members feel this is unacceptable.”¹¹

Hygyrchedd rhwng y trêen a'r platfform

35. Nodwyd platfformau isel fel problem neilltuol; mae gan 12 y cant o orsafoedd Cymru broblemau sy'n golygu na ellir symud rhwng y trêen a'r platfform mewn cadair olwyn.

36. Clywodd y Pwyllgor sawl enghraifft o'r anawsterau a achosir gan y bwllch mawr a'r gris cul rhwng y trêen a'r platfform. Yn ei thystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd Jill Edge:

“I am disabled and have mobility problems. I travel independently without my wheelchair and just about manage to get on and off the trains but I often have to ask other passengers for assistance. Sometimes the distance between the train and the platform is just too great for me to manage on my own.”¹²

37. Fodd bynnag, cydnabuwyd bod rhai gwelliannau wedi'u gwneud yn y maes hwn, yn enwedig datblygu'r cynllun twmpathau ar gyfer platfformau.

38. Dywedodd Gary Tordoff, Rheolwr Gwella Llwybrau Network Rail:

“The other thing that we have tried to do – we are working towards this with the Welsh Assembly Government – is to roll out platform hump schemes. These are partially raised areas of the platforms, or humps, whereby we can try to improve

¹¹ Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal, *Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd Rheilffordd*, Tystiolaeth ysgrifenedig gan Rhwydwaith Anabledd Castell-nedd Port Talbot, EOC(3) RS23

¹² Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal, *Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd Rheilffordd*, Tystiolaeth ysgrifenedig gan Jill Edge, EOC(3) RS20

accessibility – although they do not give level access – at a reasonable cost.”¹³

39. Cafwyd cadarnhad o hyn gan y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth yn ei dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor:

“Gan weithio mewn partneriaeth â Network Rail a Threnau Arriva Cymru o dan y Rhaglen Genedlaethol Gwella Gorsafoedd+, rydym yn darparu ateb rhad ond parhaol i broblemau uchder camu hanesyddol ar lwybrau rheilffordd gwledig yng Nghymru. I ddechrau, codwyd gosodiad mynediad haws (twmpath) yn Aberdyfi ym mis Rhagfyr 2009 ac mae'n eithriadol o boblogaidd ymysg defnyddwyr trenau. Daeth ei gyfnod peilot i ben yn llwyddiannus ac erbyn hyn fe'i cadarnhawyd fel gosodiad parhaol. Cwblhawyd ail osodiad yn y Fali ar Ynys Môn ym mis Mai 2010. Byddaf yn cyhoeddi manylion sut y bydd y rhaglen yn cael ei chyflwyno fesul cam yn y dyfodol agos. Bydd pob lleoliad yn destun ymgynghoriad manwl â'r gymuned fel y digwyddodd yn Aberdyfi a'r Fali, lle'r oedd 100% o'r ymatebion i'r ymgynghoriad yn rhai cefnogol. Yn ogystal â hynny, bydd Trenau Arriva Cymru yn cyflawni pecyn ategol o welliannau mynediad oddi ar y platfform eleni lle mae twmpathau yn cael eu gosod. Unwaith eto, byddaf yn cyhoeddi'r manylion yn y dyfodol agos.”¹⁴

Toiledau hygyrch

40. Ar hyn o bryd, nid oes toiledau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn ar gael mewn 89 y cant o orsafoedd Cymru.

41. Clywodd y Pwyllgor hefyd bryderon ynghylch hylendid; toiledau'n aml yn cael eu cloi mewn gorsafoedd heb staff, o ganlyniad i fandaliaeth a chyffuriau; a phroblemau a geir pan fydd toiledau anabl wedi'u lleoli y tu mewn i doiledau un rhyw, sy'n golygu na all cynorthwyyr roi cymorth.

¹³ Cofnod y Trafodion [paragraff 24], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal.

¹⁴ Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal, papur EOC(3)-09-10, *Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd Rheilffordd*, Tystiolaeth gan y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth, 22 Mehefin 2010

42. Yn ei dystiolaeth lafar, cydnabu'r Gweinidog fod y diffyg toiledau hygrych yn broblem ac amlinellodd y datblygiadau arfaethedig i wella'r sefyllfa:

“We recognise that this is a major issue. There are a number of schemes where we have made this a priority. For example, in Prestatyn, where we have improvements and a toilet that is DDA compliant. There are also proposals for Llanelli, Llandudno Junction and Machynlleth, and other stations are in the pipeline. We recognise the importance of having accessible toilets that are DDA compliant. Where we can, we will ensure that they are introduced and brought into use.”¹⁵

43. Dywedodd David Sindall, Pennaeth Anabledd a Chynhwysiant Cymdeithas y Cwmnïau Trenau (ATOC) wrth y Pwyllgor:

“There is a problem with toilets on stations. We know that people would like to see more toilets on stations. The ‘Better Rail Stations’ report published earlier in the year highlighted the need for improved facilities at stations. In terms of accessible toilets, there are issues to do with exposure to vandalism, for example, and the requirement to ensure that toilets are kept safe and that people can use them. The way that most train operators get around that is by installing locks sanctioned by the Royal Association for Disability and Rehabilitation on toilets to ensure that they are protected. As you heard in earlier evidence to this committee, it is an area where Arriva Trains Wales is keen to make improvements and where the facilities need to get better.”¹⁶

Meysydd parcio

44. Tynnwyd sylw gan nifer o dystion at nifer gyfyngedig, neu ddiffyg llwyr, o lefydd parcio mewn nifer o orsafoedd yng Nghymru.

45. Yn ei dystiolaeth lafar, dywedodd Tony Wiggins o'r Gymdeithas MS wrth y Pwyllgor:

“With Cardiff being the main rail station in Wales, the amount of parking places for disabled people is extremely restricted and it is annoying, on occasions, when you go there and find that there

¹⁵ Cofnod y Trafodion [paragraff 110], 22 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

¹⁶ Cofnod y Trafodion [paragraff 131], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

is a builder's van or another type of van parked there. Once I have got my chair out of the car and gone to pay, I find that I cannot reach the pay and display machine.”¹⁷

46. Yn ôl Trenau Arriva Cymru, mae cod ymarfer Adran Drafnidiaeth y DU yn nodi y dylai o leiaf bump y cant o lefydd parcio mewn gorsafoedd gael eu neilltuo ar gyfer pobl anabl. Dywedodd Ian Bullock wrth y Pwyllgor:

“The 18 managed car parks are inspected on a daily basis for the occupancy of the disabled spaces..... we look at how many times they are fully occupied and if more than 10 per cent are occupied according to our observations, then we will put in additional disabled spaces. We have recently put additional spaces in at Bridgend, Ludlow and at Cardiff Riverside car parks. That was all done on the basis of our monitoring.”¹⁸

47. Mewn perthynas â'r anawsterau a gafwyd gan Tony Wiggins wrth gyrraedd y peiriant talu ac arddangos, dywedodd Mr Bullock:

“I read the comments that suggested that someone had problems accessing the machine at Cardiff. We asked NCP to check that and there is one machine that is non-compliant, which it will address for us because it is mounted too high. So, we have noted that and we will sort it out.”¹⁹

48. Tynnodd y tystion hefyd sylw at bwysigrwydd integreiddio trafndiaeth a'r angen i systemau trafndiaeth gwahanol weithio gyda'i gilydd.

49. Teimlai'r Pwyllgor yn gryf fod lefel bresennol hygyrchedd pobl anabl at orsafoedd rheilffordd yng Nghymru yn annerbyniol. Roedd yn arbennig o bryderus o glywed rhai o'r datganiadau gan dystion yn ymwneud ag anawsterau a wynebier gan unigolion anabl wrth geisio cael mynediad at gyfleusterau fel toiledau, lifftiau a phlatfformau. Er ei fod yn croesawu'r gwelliannau sydd wedi digwydd, mae'r Pwyllgor yn credu y gellid gwneud mwy i wella hygyrchedd gorsafoedd rheilffordd yng Nghymru, ac y dylid gwneud hynny. Fodd bynnag, oherwydd bod cymaint o'r rhwydwaith yn dyddio o Oes Fictoria, mae'n cydnabod y byddai uwchraddio pob gorsaf yn afresymol o gostus.

¹⁷ Cofnod y Trafodion [paragraff 31], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

¹⁸ Cofnod y Trafodion [paragraff 86-87], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

¹⁹ Cofnod y Trafodion [paragraff 87], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

Felly, byddai angen proses o flaenoriaethu, yn enwedig o ystyried yr hinsawdd ariannol bresennol.

Argymhelliad 1. Mae'r Pwyllgor yn awgrymu y dylai Llywodraeth Cymru ymgorffori materion yn ymwneud â hygyrchedd gorsafoedd yn y manylebau ar gyfer masnachfaint Cymru a'r Gororau. Dylai'r manylebau ddiffinio'r safonau a ddisgwylir o ran hygyrchedd, y dylid rhoi blaenoriaeth iddynt yn ystod oes y fasnachfaint. Gallai'r safonau hyn gael eu diffinio ar gyfer gorsafoedd unigol, neu grwpiau o orsafoedd, a gallent fod yn seiliedig ar amrywiaeth o ffactorau, gan gynnwys gofynion teithwyr, pa mor aml y defnyddir yr orsaf, a chostau disgwylidig.

Argymhelliad 2. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod Llywodraeth Cymru'n parhau i geisio dylanwadu ar Lywodraeth y DU i roi blaenoriaeth i welliannau hygyrchedd yng Nghymru wrth bennu allbynnau a chyllid Network Rail ar gyfer y cyfnod 2014 - 18.

Argymhelliad 3. Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru geisio sicrhau mwy o integreiddio rhwng y rhwydwaith rheilffyrdd a dulliau eraill o deithio. Byddai hyn, o bosibl, yn cynorthwyo pobl anabl i drosglwyddo rhwng mathau o gludiant.

6. Staffio a chymorth

Staffio

50. Er bod llawer o staff yn barod i roi cymorth, nodwyd gan dystion o grwpiau sy'n cynrychioli pobl anabl fod problemau yn parhau gyda nifer fach o staff.

51. Yn ôl Rhyan Berrigan o Anabledd Cymru:

“The onus is on the disabled person to try to find someone rather than members of staff willingly coming forward to ask whether assistance is required. Members say that it is common that staff find it a pain, and the disabled person feels that he or she is a nuisance. They should not have to feel like that.”²⁰

52. Ar y llaw arall, dywedodd Tony Wiggins o'r Gymdeithas MS wrthym ei fod, yn ei brofiad ef, wedi gweld bod y rhan fwyaf o staff yn yr orsaf yn barod i helpu ac yn garedig.

53. Roedd y rhan fwyaf o ymatebwyr yn cytuno nad oedd digon o staff ar gael i roi cymorth mewn gorsafoedd.

54. Yn ôl y Gymdeithas MS, nid oes staff mewn 83 y cant o orsafoedd yng Nghymru ac, o'r rheini sydd â staff, dim ond chwech sydd â staff yn gweithio yno am 24 awr y dydd. Mae'r rhan fwyaf o orsafoedd sydd â staff yn cael eu staffio yn ystod yr oriau pan fydd trenau'n cyrraedd. Fodd bynnag, os bydd trê'n yn cyrraedd yn hwyr, bydd teithwyr anabl yn cyrraedd gorsaf heb staff.

55. Mewn ymateb i gwestiynau'r Aelodau ynghylch lefelau staffio, dywedodd Ian Bullock o Trenau Arriva Cymru wrth y Pwyllgor:

“Staff are tremendously expensive. Just to give the Committee some kind of feel for it, if we were to put one member of staff on each of our stations in Wales, it would cost about £5 million a year. So, it is about using the resources that we have to the best effect. There are, particularly across Wales, areas where the staff currently undertake duties in which we can better focus and highlight their customer service skills. It has certainly been our policy to increase staff numbers. Some train operators have taken a different view, but we have not gone

²⁰ Cofnod y Trafodion [paragraff 8], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

down that route. However, I accept that we must make the staff that we have as visible and as helpful as possible.”²¹

56. Mater arall a godwyd gan nifer o dystion oedd yr angen i bob aelod o staff dderbyn hyfforddiant ar gydraddoldeb i bobl anabl.

57. Cadarnhaodd Michael Vaughan o Trenau Arriva Cymru bod pob aelod o staff yn derbyn hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd fel rhan o’u cyfnod sefydlu. Roedd rhaglen o hyfforddiant gloywi ar gyfer staff sy’n delio â chwsmeriaid, a oedd yn ystyried profiadau’r holl staff a gafodd eu hyfforddi yn ystod y 12 mis blaenorol.

58. Soniodd David Sindall wrth y Pwyllgor am DVD hyfforddiant a gynhyrchwyd gan ATOC. Roedd y DVD yn defnyddio profiadau pobl anabl a chafodd ei ddefnyddio gan nifer o gwmnïau trenau. Mae ATOC hefyd wedi lansio rhaglen hyfforddi ar-lein newydd ar roi cymorth i deithwyr, a ddatblygwyd gan gwmni o’r enw Wideaware, sy’n cael ei redeg yn gyfan gwbl gan bobl anabl ac yn teimlo’n gryf fod defnyddio pobl anabl fel hyfforddwyr ac ymgynghorwyr hyfforddiant yn ffordd dda ymlaen.

Gwasanaeth archebu i deithwyr sydd angen cymorth (APRS)

59. Bydd pob cwmni trê yn cymryd rhan yn y gwasanaeth hwn, sy’n galluogi teithwyr i drefnu bod cymorth ar gael mewn gorsafoedd ac i sicrhau hygrychedd gorsafoedd cyn iddynt deithio.

60. Wrth gyfeirio at y gwasanaeth a ddarperir, nodwyd y pryderon a ganlyn:

- cyfathrebu gwael rhwng y llinell ffôn gymorth a’r gorsafoedd rheilffordd;
- cymhlethdodau wrth deithio i leoedd sydd y tu allan i ardal masnachfaint Trenau Arriva Cymru; a
- diffyg cyhoeddusrwydd am argaeledd y gwasanaeth, yn enwedig ar y prif wefannau fel safle Ymholiadau Trenau Cenedlaethol.

61. Codwyd mater archebu o flaen llaw gan nifer o dystion. Teimlai nifer ei fod yn golygu na all bobl anabl deithio heb drefnu o flaen llaw, a’i fod yn lleihau eu hannibyniaeth

²¹ Cofnod y Trafodion [paragraff 40], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

62. Dywedodd Rhyan Berrigan o Anabledd Cymru:

“If a non-disabled person said, ‘Today, I am going on a day trip to Bath’, they can just go to Bath. If a wheelchair user or someone with mobility problems says, ‘I have to go to Bath and I have to book the staff there to meet me’, that takes away their independence.”²²

63. Yn ei thystiolaeth ysgrifenedig i’r Pwyllgor, dywedodd Elizabeth Dumayne:

“I do not know what procedure is in place should a disabled person have to make an emergency journey and be unable to give advance notice of departure or arrival.”²³

64. Mewn ymateb, dywedodd David Sindall o ATOC:

“There is an awful lot of mythology around passenger assistance; there are an awful lot of misconceptions. For example, the requirement to book 24 hours ahead – that is a recommendation, simply because we want to ensure that people who want to make a journey can make those journeys. Booking in advance enables us to check out those facilities. As you will know, if the destination station is not accessible, we take the passenger to the last accessible station on the journey and provide them with a taxi. The problem is that taxi provision across Wales and across Great Britain as a whole is not uniform, so booking an accessible taxi is not always possible. Booking in advance enables us to put those facilities in place.”²⁴

65. Cydnabu Ian Bullock o Trenau Arriva Cymru nad oedd y gwasanaeth APRS yn llwyddo bob amser, ond amlinellodd fesurau a roddwyd ar waith i geisio gwella’r gwasanaeth:

“We currently handle around 31,000 APRS reservations on our network each year, so even a failure rate of 0.5 per cent is too many because that means that we have let down a few hundred

²² Cofnod y Trafodion [paragraff 48], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

²³ Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal, *Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd Rheilffordd*, Tystiolaeth ysgrifenedig gan Elizabeth Dumayne, EOC(3) RS31

²⁴ Cofnod y Trafodion [paragraff 160], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

people. Over the last couple of months, we have implemented a ring-back system for 10 per cent of the people who book through our journey care system. We get their direct feedback on how we can improve, and we will act on that feedback to ensure that we improve the system. However, there is recognition in the industry, and not just within ATW, that we sometimes over-promise and under-deliver on APRS.”²⁵

66. Dywedodd Simon Pickering o Passenger Focus wrth y Pwyllgor ei fod yn credu bod y gwasanaeth APRS, yn ei hanfod, yn dda iawn, gan ei fod yn galluogi pob teithiwr i gael mynediad corfforol i'r rhwydwaith a chan ei fod yn gosod gofyniad cyfreithiol bod teithwyr yn gallu teithio o orsaf o'u dewis at gyrchfan o'u dewis. Teimlai mai un o wendidau mawr y system oedd nad oedd yn hysbys i bawb. Credai hefyd y byddai'n elwa o gyflwyno system gyfrifiadurol i reoli APRS ledled y DU, gan y gallai hyn leihau'r problemau sy'n gysylltiedig â symud rhwng ardaloedd masnachfaint a'i gwneud yn haws i fonitro perfformiad cyffredinol.

67. Roedd datganiadau gan dystion ynghylch problemau a wynebair gan rai teithwyr mewn perthynas â staff mewn gorsafoedd a'r system APRS yn destun pryder i'r Pwyllgor. Mae'r Pwyllgor yn ystyried y dylai datrys y problemau hyn fod yn flaenoriaeth uchel, er ei fod yn cydnabod bod adnoddau ac ymdrech sylweddol wedi cael eu buddsoddi mewn hyfforddi staff a gweithredu'r system APRS.

Argymhelliad 4. Mae'r Pwyllgor yn argymell rhoi mwy o bwyslais ar hysbysebu bodolaeth y system APRS, yn ogystal â rhoi mwy o eglurder o ran y gwasanaethau y mae'n eu cynnig.

Recommendation 5. Dylai Llywodraeth Cymru ystyried cynnwys mesur ffurfiol o foddhad teithwyr anabl â'r system APRS a staff gorsafoedd yn rownd nesaf y fasnachfaint.

²⁵ Cofnod y Trafodion [paragraff 92], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

7. Gwybodaeth a chyhoedduswydd

Hysbysebu'r gwasanaethau sydd ar gael i bobl anabl

68. Mae cyhoeddiad Arriva, *A Guide for Customers with Disabilities*, yn nodi nifer o drefniadau a roddwyd ar waith gan y cwmni sy'n anelu at gynorthwyo pobl anabl²⁶. Mae enghreifftiau'n cynnwys:

- staff gwasanaethau i gwsmeriaid yn cynnig cyngor i deithwyr anabl sy'n archebu cymorth o flaen llaw ar yr orsaf sydd fwyaf addas ar eu cyfer;
- argaeledd rampiau yn y gorsafoedd mwyaf;
- gall cwsmeriaid na allant adael y trên yn eu dewis orsaf deithio i'r orsaf addas agosaf a dychwelyd at eu cyrchfan gwreiddiol heb orfod talu cost ychwanegol. Os nad oes trên addas ar gael, darperir tacsï am ddim;
- lle mae lifftiau'n bresennol mewn gorsafoedd, maent i gyd wedi'u haddasu fel y gall cwsmeriaid eu defnyddio ar unrhyw adeg.

69. Fodd bynnag, awgrymodd tystion o sefydliadau sy'n cynrychioli pobl anabl nad oedd llawer o gyhoedduswydd am y gwasanaethau hyn ac am fynediad i bobl anabl yn fwy cyffredinol.

70. Dywedodd Joseph Carter o'r Gymdeithas MS wrth y Pwyllgor:

"Within its stations, Arriva has clearly spent a lot of money on its own marketing but you never see any posters advertising disabled access."²⁷

71. Dywedodd Rhyon Berrigan o Anabledd Cymru fod gwybodaeth am hygyrchedd wedi gwella'n sylweddol, ond nad oedd llawer o bobl yn gwybod am hyn:

"This is not something that was broadly advertised, but in the last six months or so, Network Rail has added Stations Made Easy to its website. That allows disabled passengers to map out their journeys and to see the setup of a particular station. That is for the whole country, not just for Wales. That is good

²⁶ 6.1. Trenau Arriva Cymru, *A Guide for Customers with Disabilities* (Dilys tan 1 Medi 2010)

²⁷ Cofnod y Trafodion [paragraff 62], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

because you get pictorial information for a certain area, and you can navigate around a certain spot or a particular station. I found that very useful. However, this was not advertised broadly; it just appeared. I also found that it was not immediately obvious on the site, but it is there. It is a good step in the right direction, but you would not know about it unless you were looking for it.”²⁸

72. Cyfleuster arall sydd ar gael, ond nad oes llawer o bobl yn gwybod amdano, yw’r cerdyn rheilffordd ar gyfer pobl anabl. Mae’r cerdyn yn costio £18 am un flwyddyn a £48 am dair blynedd ac yn rhoi hawl i’r deilydd gael gostyngiad o draean ar brisiau tocynnau trêneddedd Prydain Fawr. Yn ôl David Sindall o ATOC:

“One reason most disabled people do not have a Disabled Persons Railcard is because they do not know about it, so raising awareness of the fact that the product exists is important.”²⁹

73. Dywedodd wrth y Pwyllgor fod ATOC wedi ceisio datblygu rhaglen bartneriaeth gydag awdurdodau lleol, lle y gellid cyfnewid talebau am gardiau rheilffordd pobl anabl. Fodd bynnag, dywedodd:

“not many local authorities were interested in doing that.”³⁰

74. Yn ôl Passenger Focus a Guide Dogs for the Blind, ychydig iawn o wybodaeth oedd ar gael ar gyfer pobl sydd â nam ar y synhwyrau, a dywedodd David Sindall o ATOC wrth y Pwyllgor:

“..there is also a need for funding to go into working directly with organisations such as those that work with people with learning disabilities, for demonstration projects, to see what works for them, and how situations can be improved. However, at present, there is a shortage of funding for that kind of project.”³¹

Darparu gwybodaeth am drenau mewn gorsafoedd

75. Yn gyffredinol, cytunwyd y gellid gwella safon gwybodaeth am drenau mewn gorsafoedd.

²⁸ Cofnod y Trafodion [paragraff 67], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

²⁹ Cofnod y Trafodion [paragraff 172], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

³⁰ Ibid

³¹ Cofnod y Trafodion [paragraff 139], 8 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

76. Dywedodd Norman Moore o Gyngor Cymru dros Bobl Fyddar:

“At the moment, we have visual indicator equipment. Most stations have them, but they are not always up to date and sometimes they are broken. The big issue is when there is a delay. The indicator may be able to tell you that there is a delay, but not how long it will be.”³²

77. Ychwanegodd John Welsman o Gymdeithas Cŵn Tywys y Deillion:

“.. it is not only deaf people, such as those Norman represents, who would benefit from visual information. Quite a significant proportion of the blind and partially sighted population can still see information boards, so it is as important for them as it is for deaf people.”³³

78. Dywedodd David Sindall o ATOC wrth y Pwyllgor fod systemau gwybodaeth a ddarperir i deithwyr wedi gwella dros y blynyddoedd diwethaf o ganlyniad i'r gronfa cynlluniau bach.

79. Dywedodd Ian Bullock o Trenau Arriva Cymru:

“We are aware that one of the things that customers want is customer information systems (CIS) on the station. We start from quite a low base - only 77 stations have CIS at the moment - and the first tranche of NSIP (National Station Improvement Programme) will deliver 56 more stations. In tranche 2, which will be announced shortly, we hope to complete CIS at every station.”³⁴

80. Cafwyd sawl cwyn ynghylch amser ac ansawdd cyhoeddiadau meicroffon.

81. Yn ôl y dystiolaeth ysgrifenedig a gafwyd gan Mike Brain, pan fydd trênn yn cyrraedd ar blatfform gwahanol, yn enwedig os oes mwy na dau blatfform, mae'n ymddangos nad oes digon o amser ar ôl y cyhoeddiad sain i ddod o hyd i'r platfform newydd.

82. Ategwyd ei bwynt gan Gymdeithas Cŵn Tywys y Deillion. Dywedodd John Welsman wrth y Pwyllgor:

³² Cofnod y Trafodion [128], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

³³ Cofnod y Trafodion [131], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

³⁴ Cofnod y Trafodion [16], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

“A lot of blind and partially sighted people’s anxiety and stress comes from announcements being made 30 seconds before the train comes in. I appreciate, from a technical standpoint, that sometimes the train operator or Network Rail have no option but to make that announcement when they do, but they then possibly need to allow more time before the train departs.”³⁵

83. Tynnodd sylw hefyd at y problemau sy’n codi pan fydd pobl nad ydynt yn gymwys i ddefnyddio microffonau, neu bobl nad ydynt yn siarad yn araf ac yn glir, yn gwneud cyhoeddiadau.

84. Awgrymodd David Sindall o ATOC mai ateb posibl fyddai defnyddio mwy o gyhoeddiadau awtomatig:

“Automated announcements tend to be clearer and tend to have a clarity to the voice that is consistent, whereas individual humans tend to have varying levels of voice, diction, clarity and so on, which creates problems.”³⁶

Tocynnau

85. Tynnwyd sylw gan Andrea Gordon o Gymdeithas Cŵn Tywys y Deillion at yr anawsterau a geir gan bobl sydd â nam ar eu golwg drwy ddefnyddio systemau sgrin gyffwrdd i geisio prynu tocyn. Argymhellodd y dylai fod yn bosibl prynu tocyn ar y trê os mai’r unig ffordd o brynu tocynnau yw drwy ddefnyddio peiriant sgrin gyffwrdd.

86. Roedd clywed bod diffyg cyhoeddusrwydd yn effeithio ar y nifer sy’n defnyddio’r cerdyn rheilffordd i bobl anabl yn destun pryder i’r Pwyllgor. At ei gilydd, roedd yn ymddangos i’r Pwyllgor fod y wybodaeth a ddarperir ynglŷn â materion hygyrchedd weithiau’n annigonol. Yn ogystal â’r diffyg ymwybyddiaeth o’r cerdyn rheilffordd i bobl anabl, ymddengys hefyd fod diffyg eglurder ymysg defnyddwyr o ran nodweddion y gwasanaeth archebu i bobl sydd angen cymorth.

Argymhelliad 6. Mae’r Pwyllgor yn argymhell bod Llywodraeth Cymru’n annog awdurdodau lleol a chyrff cyhoeddus eraill yng Nghymru i weithio gyda’r diwydiant rheilffyrdd i gynyddu’r defnydd o gardiau rheilffordd i bobl anabl.

³⁵ Cofnod y Trafodion [134], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

³⁶ Cofnod y Trafodion [144], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

Argymhelliad 7. Clywodd y Pwyllgor dystiolaeth ynghylch yr hyn a ystyrir yn ddiffyg gwybodaeth, fel posterï a thafenni mewn gorsafoedd, mewn perthynas â materion hygrychedd. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod digon o wybodaeth am faterion hygrychedd ar gael i bobl anabl mewn amrywiaeth o fformatau.

Argymhelliad 8. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod materion yn ymwneud ag ansawdd gwasanaethau yn cael eu cynnwys yn y fanyleb ar gyfer y rownd nesaf o fasnachfreintiau. Dylid disgwyl i gynigwyr ar gyfer y fasnachfaint amlinellu eu targedau o ran ansawdd gwasanaeth, a nodi sut y maent yn bwriadu monitro eu perfformiad yn y maes hwn, o bosibl drwy gofnodi canfyddiadau teithwyr.

8. Rhaglenni gwella

87. Mae tri phrif gynllun gwella yng Nghymru ar hyn o bryd. Mae'r rhain yn cynnwys y Rhaglen Genedlaethol Gwella Gorsafoedd (NSIP), rhaglen Mynediad i Bawb ar gyfer cynlluniau bach, a'r rhaglen Mynediad i Bawb ar gyfer gorsafoedd mawr. Darperir cyllid gan Adran Drafnidiaeth y DU, gyda rhywfaint o gymorth gan Lywodraeth Cymru. Mae cais am arian cydgyfeiriant yn mynd rhagddo ar hyn o bryd ar gyfer Rhaglen Genedlaethol Gwella Gorsafoedd newydd.

88. Er nad oes gan Lywodraeth Cymru ymrwymïadau statudol yn y maes hwn, nododd y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth yn ei dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor bod lefel hygyrchedd gorsafoedd Cymru ar hyn o bryd yn 'annerbyniol'. Dywedodd hefyd:

“Cred Llywodraeth Cynulliad Cymru mai buddsoddi mewn gwella hygyrchedd yw'r peth iawn i'w wneud. Gwella hygyrchedd rheilffyrdd yw'r flaenoriaeth bennaf ar gyfer gwelliannau rheilffyrdd a nodwyd yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol. Helpu pobl lle mae'n cyfrif fwyaf yw fy mlaenoriaeth.”³⁷

89. Gweithredir y cynlluniau gan Network Rail a'r cwmnïau trenau, a bu pryder ymhlith y cwmnïau hyn ynghylch diffyg brys Network Rail wrth gyflawni rhai o'r cynlluniau hyn.

90. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor, nododd ATOC:

“There is considerable frustration within TOCs concerning the slow rate of delivery of Access for All improvements by Network Rail. However, we remain committed to working with Network Rail so that more stations can be made accessible to disabled passengers.”³⁸

91. Ategir y pwynt hwn gan Gynghair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru yn ei dystiolaeth ysgrifenedig:

³⁷ Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal, Papur EOC(3)-09-10, *Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd Rheilffordd*, Tystiolaeth gan y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth, 22 Mehefin 2010

³⁸ Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal, Papur EOC(3)-09-10, *Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd Rheilffordd*, Tystiolaeth gan Gymdeithas y Cwmnïau Trenau, 8 Mehefin 2010

“... it is a fair assessment that SEWTA and its local authorities, and the eventual beneficiaries at stations identified for Access for All funding, find that there is a time lag between the announcement of an award of funding to actual construction work beginning on the ground. At Abergavenny for example, the announcement was made in 2008 and yet it is now looking likely that work will only commence in 2011.”³⁹

92. Cydnabu Gary Tordoff, pennaeth y rhaglen Mynediad i Bawb ar gyfer Network Rail, y bu'r rhaglen yn araf yn cychwyn:

“It is a fairly substantial programme of work. It is nearly £400 million worth of work. It was a programme of works that was new to the way that Network Rail did things. Therefore, we were trying to get started, and the difficulty was that when we originally started the programme of work, we could not physically work on some of the stations that were selected by the Government. Therefore, it took a while to get the programme up and running..... the programme encountered quite a lot of problems at the front end. There was quite a steep learning curve in terms of how we got started and it took us probably 18 months to catch up.”⁴⁰

93. Fodd bynnag, ar nodyn mwy cadarnhaol, dywedodd:

“All of the schemes in Wales, under the current programme, will be completed before the end of 2013, which was not the original request from the Department for Transport, which had schemes running quite late, up to 2015.”⁴¹

94. Croesawodd y Pwyllgor y gwelliannau sydd wedi'u gwneud hyd yn hyn, a nododd ymrwymiad Llywodraeth Cymru i barhau i fuddsoddi mewn hygyrchedd. Fodd bynnag, roedd clywed am yr oedi sydd wedi effeithio ar y rhaglen Mynediad i Bawb—sy'n cael ei weithredu gan Network Rail gyda pheth arian gan Lywodraeth Cymru—yn destun pryder i'r Pwyllgor.

³⁹ Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal, *Ymchwiliad i Hygyrchedd Gorsafoedd Rheilffordd*, Tystiolaeth ysgrifenedig gan Gyngrhair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (SEWTA), EOC(3) RS53

⁴⁰ Cofnod y Trafodion [paragraff 49], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

⁴¹ Cofnod y Trafodion [paragraff 50], 8 Mehefin 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

Argymhelliad 9. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod y rhesymau dros yr oedi wrth gyflwyno'r rhaglen Mynediad i Bawb yn cael eu hegluro, a bod unrhyw wersi yn cael eu hymgorffori yn y broses gynllunio ar gyfer cynlluniau gwella yn y dyfodol.

9. Cynnwys pobl anabl yn y broses gynllunio

95. Er bod yr holl dystion yn cytuno bod angen cynnwys pobl anabl yn y broses o gynllunio gwelliannau, roedd canfyddiadau amrywiol o ran pa mor effeithiol oedd hyn.

96. Er bod systemau ymgynghori ar waith, nodwyd gan Anabledd Cymru nad oeddynt, yn aml, yn mynd yn ddigon pell o ran ymgysylltu â phobl anabl. Yn ogystal, er bod grwpiau mynediad lleol wedi cael eu defnyddio i helpu gyda gwelliannau cynllunio (fel y 'twmpath' yn Aberdyfi), nododd Anabledd Cymru y gellid gwneud mwy o ddefnydd ohonynt. Ar hyn o bryd, mae risg y gallai barn grwpiau mynediad lleol gael ei glywed, ond na fyddai'n cael ei ddeall.

97. Er iddo gynnwys cynrychiolwyr pobl anabl mewn archwiliadau hygyrchedd ar gyfer cynlluniau ailddatblygu mewn gorsafoedd fel Caer a Crewe sy'n gweithredu fel 'pyrth' i Gymru, nododd Passenger Focus nad oedd wedi bod yn rhan o unrhyw archwiliadau yng Nghymru ei hun. Fodd bynnag, mae'n cyfarfod ag Anabledd Cymru yn eithaf aml ac yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf iddo am ganlyniadau arolygon a'r gwaith y mae'n ei gyflawni.

98. Dywedodd John Welsman wrth y Pwyllgor:

"As Guide Dogs for the Blind is the primary mobility provider for blind and partially sighted people, we are an organisation that the rail operators, train operating companies and Network Rail – this has started happening with Network Rail – can come to talk to us to ensure that any of the provisions that they could be making are made in co-operation with the relevant organisations."⁴²

99. Soniodd Andrea Gordon hefyd am ddarn o waith a gomisiynwyd gan y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Threfnidiaeth, yr oedd Cymdeithas Cŵn Tywys y Deillion a Sefydliad Cenedlaethol Brenhinol Pobl Fyddar yn cymryd rhan ynddo ac a fyddai'n arwain at gynhyrchu adroddiad sy'n canolbwyntio ar bobl sydd â nam ar y synhwyrau ac yn nodi argymhellion ar gyfer arfer da i bob darparwr trafnidiaeth gyhoeddus.

⁴² Cofnod y Trafodion [paragraff 171], 20 Ebrill 2010, Y Pwyllgor Cyfle Cyfartal

100. Dywedodd Trenau Arriva Cymru ei fod wedi sefydlu panel anabledd penodol i drafod profiadau teithwyr anabl ac i ddarparu fforwm lle y gallai materion yn ymwneud ag anabledd gael eu hystyried a'u trafod mewn mwy o fanylder.

101. Croesawodd y Pwyllgor y ffaith fod rhai fforymau ymgynghori yn bodoli, ond teimlai fod angen adolygu effeithiolrwydd trefniadau o'r fath yn gyson.

Argymhelliad 10. Mae'r Pwyllgor yn argymhell bod yr holl randdeiliaid yn ymchwilio i sut y gellid sicrhau bod pobl anabl yn cymryd mwy o ran yn y broses o gynllunio a monitro materion hygrychedd.

10. Casgliadau

102. Yn gyffredinol, roedd y tystion yn cytuno bod rhwystrau sylweddol yn parhau i atal pobl anabl rhag cael mynediad llawn i orsafoedd rheilffordd, er bod gwelliannau wedi cael eu gwneud. Gall y rhwystrau hyn gynnwys rhai platfformau a threnau sy'n anhygyrch i gadeiriau olwyn, diffyg gwybodaeth clyweledol a lefel gymharol isel o ymwybyddiaeth o fentrau fel y cerdyn rheilffordd i bobl anabl.

103. Er bod nifer o welliannau'n cael eu cynllunio a'u gweithredu, nid yw'n ymddangos bod consensws rhwng rhanddeiliaid allweddol yn y Llywodraeth ac yn y diwydiant o ran lefel yr hygyrchedd y dylid ei chyrraedd yn y tymor hwy. Gallai diffinio hyn olygu bod modd gwneud penderfyniadau ynghylch pa gynlluniau y gellid rhoi blaenoriaeth iddynt o ran gwaith datblygu a sut y gellid rhoi blaenoriaeth i'r rhaglenni hynny o ran rhoi cymorth. Fodd bynnag, efallai y dylanwadir ar y penderfyniadau hyn gan nifer o ffactorau, gan gynnwys yr hinsawdd ariannol bresennol a'r angen i gadw cydbwysedd rhwng hygyrchedd a fforddiadwyedd teithio ar y rheilffyrdd.

104. Mae'r Pwyllgor yn nodi y gall gwella mesurau hygyrchedd helpu teithwyr eraill yn ogystal â phobl anabl. Er enghraifft, gall goleuadau gwell helpu i fynd i'r afael â phroblemau diogelwch, gall hygyrchedd gwell i'r trên a'r platfform helpu pobl sydd â phramiau, a gall arwyddion gwell ei gwneud yn haws i bob teithiwr gael mynediad at wasanaethau.

105. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r gwelliannau sydd wedi digwydd dros y blynyddoedd diwethaf. Mae'r rhain yn cynnwys y cynllun i osod 'twmpathau' ar blatfformau i ganiatáu mynediad i'r trên ar gyfer cadeiriau olwyn, y wefan 'stations made easy' ac amrywiaeth o gynlluniau mewn gorsafoedd unigol. Mae hefyd yn nodi ei bod yn ymddangos bod consensws ymysg rhanddeiliaid o ran dymuno gwella lefelau hygyrchedd cyffredinol ymhellach. Mae'r Pwyllgor yn gobeithio y bydd yr argymhellion a wnaed ganddo fel rhan o'r adroddiad hwn yn helpu i gyflawni'r nod hwn.

Atodiad A – Y cyd-destun cyfreithiol

Hygyrchedd cerbydau rheilffordd

Daw cerbydau rheilffordd o dan ddau brif gategori:

- cerbydau rheilffordd ysgafn;
- cerbydau rheilffordd trwm.

Mae cerbydau rheilffordd ysgafn yn cynnwys systemau metro, tanddaearol a thramiau, a threnau nas defnyddir ar seilwaith Network Rail.

Mae cerbydau rheilffordd trwm yn cynnwys trenau a ddefnyddir ar seilwaith Network Rail.

Mae'r gyfraith sy'n ymwneud â hygyrchedd cerbydau rheilffordd wedi'i chynnwys mewn darnau amrywiol o ddeddfwriaeth. Mae'r rhain yn cynnwys:

- Deddf Cydraddoldeb 2010;
- Rheoliadau Rheilffyrdd (Rhyngweithredu) 2006;
- Y Fanyleb Dechnegol ar gyfer Rhyngweithredu i Bobl â Symudedd Is 2007;
- Rheoliadau Rheilffyrdd (Rhyngweithredu) (Diwygio) 2007;
- Rheoliadau Rheilffyrdd (System Rheilffordd Rhyngweithredol) 2008;
- Rheoliadau Hygyrchedd Rheilffyrdd (System Rheilffordd Di-ryngweithredol) 2010;
- Rheoliadau Cerbydau Rheilffordd (Ceisiadau ar gyfer Gorchmynion Eithrio) 2010.

Mae Deddf Cydraddoldeb 2010, sy'n disodli prif ddarpariaethau'r Ddeddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1995 (fel y'i diwygiwyd), yn gosod dyletswydd ar ddarparwyr gwasanaethau trafniadaeth i wneud 'addasiadau rhesymol' i sicrhau bod eu gwasanaethau yn gwbl hygyrch i bobl anabl, fel na fydd pobl anabl o dan anfantais sylweddol o gymharu â phobl nad ydynt yn anabl wrth ddefnyddio eu gwasanaethau. Mae'r ddyletswydd hon yn ymwneud â hygyrchedd cerbydau rheilffordd a gorsafoedd.

Gall y ddyletswydd i wneud addasiadau rhesymol gynnwys:

- darparu gwasanaeth mewn ffordd wahanol neu wneud newidiadau i'r ffordd y darperir gwasanaethau;
- cynnig cymorth ychwanegol fel gofyn bod staff y trên neu'r orsaf yn helpu pobl sydd â nam ar eu symudedd;
- ychwanegu cymhorthion neu offer ategol i gerbydau presennol, seddi y rhoddir blaenoriaeth iddynt a rheiliau llaw cyferbyniol;

O dan y Rheoliadau a amlinellir uchod, mae'n ofynnol i drenau penodol ddarparu ar gyfer cadeiriau olwyn, botymau drws hygyrch, toiledau hygyrch a drysau sy'n addas ar gyfer cadeiriau olwyn.

Mae Deddf Cydraddoldeb 2010 yn cynnwys darpariaethau sy'n ymdrin â hygyrchedd cerbydau rheilffordd, ardystio cydymffurfiaeth, y drefn orfodi, a chosbau am beidio â chydymffurfio, ac yn ei gwneud yn ofynnol i Lywodraeth y DU wneud Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Rheilffordd ar gyfer rhai cerbydau rheilffordd er mwyn sicrhau:

- y gall cwsmeriaid anabl fynd ar gerbydau rheilffordd rheoledig ac oddi arnynt yn ddiogel a heb anhawster afresymol;
- y bydd yn rhaid i bob cerbyd rheilffordd gydymffurfio â safonau hygyrchedd erbyn 1 Ionawr 2010 neu gael eithriad addas;

Y gellir gwneud Gorchmynion Eithrio i awdurdodi cerbyd rheilffordd rheoledig i gael ei ddefnyddio ar gyfer gwasanaethu i deithwyr er nad yw'n cydymffurfio â safonau hygyrchedd. Mae'r weithdrefn ar gyfer Gorchmynion Eithrio wedi'i nodi yn Neddf 2010.

Mae'r Rheoliadau Hygyrchedd Cerbydau Rheilffordd yn canolbwyntio ar hygyrchedd trenau, ac nid gorsafoedd.

Hygyrchedd gorsafoedd rheilffordd

Roedd y gyfraith sy'n ymwneud â hygyrchedd gorsafoedd rheilffordd wedi'i chynnwys yn Rhan III o Ddeddf Gwahaniaethu ar Sail Anabledd 1995, ac mae'r rhan fwyaf ohoni wedi'i ddisodli gan Ddeddf Cydraddoldeb 2010, sy'n ymdrin â gwahaniaethu o ran darparu gwasanaethau fel y nodir uchod, ac yn diogelu hawl pobl anabl i ddefnyddio gwasanaethau rheilffordd. Mae'n sicrhau na fydd pobl anabl o dan anfantais sylweddol o gymharu â phobl nad ydynt yn anabl wrth ddefnyddio gwasanaethau rheilffordd. Mae dyletswydd gyffredinol ar ddarparwyr gwasanaethau trafndiaeth i wneud addasiadau rhesymol i'r ffordd y darperir eu gwasanaethau er mwyn sicrhau hygyrchedd y gwasanaethau hynny.

Cyflwynwyd safonau hygyrchedd Ewropeidd ym mis Gorffennaf 2008. Mae'r rhain yn berthnasol i gerbydau rheilffordd a gorsafoedd ar y rhwydwaith traws-Ewropeidd, sy'n cynnwys rhai rheilffyrdd yng Nghymru. Mae ymrwymiadau yn ymwneud â theithwyr anabl hefyd i'w cael o dan ddarpariaethau Rheoliad Hawliau Teithwyr yr UE, a gyflwynwyd ym mis Rhagfyr 2009.

Mae Deddf Rheilffordd 1993 (fel y'i diwygiwyd) yn gosod ymrwymiad ar Adran Drafndiaeth y DU i gyhoeddi cod ymarfer ar gyfer diogelu buddiannau teithwyr anabl. Cyhoeddwyd "Accessible Train and Station Design for Disabled people: A Code of Practice" yn 2008 i gynnwys y safonau hygyrchedd Ewropeidd. Mae gofyn i bob gweithredwr trenau a gorsafoedd ddilyn ei ddarpariaethau.

Mae angen trwydded gweithredu ar bob cwmni sy'n gweithredu trenau a gorsafoedd. Mae'r trwyddedau'n cynnwys amod sy'n ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr sefydlu a chydymffurfio â pholisi diogelu pobl anabl, sy'n amlinellu sut y bydd gwasanaethau'n cael eu darparu i bobl anabl. Cyflwynir polisi Trenau Arriva Cymru yn flynyddol i Lywodraeth Cymru ac Adran Drafndiaeth y DU.

Atodiad B - Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Gellir gweld trawsgrifiadau llawn o'r sesiynau tystiolaeth lafar yn <http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-other-committees/bus-committees-third-eoc-home.htm>

20 Ebrill 2010

Rhyan Berrigan	Anabledd Cymru
Andrea Gordon John Welsman	Cymdeithas Cŵn Tywys y Deillion
Joseph Carter Tony Wiggins	Cymdeithas MS Cymru
Norman Moore	Cyngor Cymru i Bobl Fyddar

18 Mai 2010

Simon Pickering Ashwin Kumar	Passenger Focus
---------------------------------	-----------------

8 Mehefin 2010

Ian Bullock Michael Vaughan	Trenau Arriva Cymru
David Sindall	Cymdeithas y Cwmniau Trenau
Mike Goggin Gary Tordoff	Network Rail

22 Mehefin 2010

Ieuan Wyn Jones	Y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth
-----------------	---

Atodiad C – 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

<http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-other-committees/bus-committees-third-eoc-home.htm>

Dyddiad	Sefydliad	Cyfeirnod
20 Ebrill 2010	Anabledd Cymru	EOC(3)-06-10(p1)
20 Ebrill 2010	Cymdeithas MS Cymru	EOC(3)-06-10(p2)
20 Ebrill 2010	Cymdeithas Cŵn Tywys y Deillion	EOC(3)-06-10(p3)
20 Ebrill 2010	Cyngor Cymru i Bobl Fyddar	EOC(3)-06-10(p4)
18 Mai 2010	Passenger Focus	EOC(3)-07-10(p2)
8 Mehefin 2010	Trenau Arriva Cymru	EOC(3)-08-10(p1) EOC(3)-08-10(p1a)
8 Mehefin 2010	Network Rail	EOC(3)-08-10(p2)
8 Mehefin 2010	Cymdeithas y Cwmniau Trenau	EOC(3)-08-10(p3)
22 Mehefin 2010	Y Dirprwy Brif Weinidog a’r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth	EOC(3)-09-10(p1)

Atodiad D – Ymatebion i'r ymgynghoriad

Ymatebodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn i'r galwad am dystiolaeth.

Gellir gweld pob ymateb yn llawn yn

<http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-other-committees/bus-committees-third-eoc-home.htm>

EOC(3) RS01	Rhoi Pobl yn Gyntaf Caerffili
EOC(3) RS02	B Jessica Jarvis
EOC(3) RS02	B Jessica Jarvis – Gwybodaeth ychwanegol
EOC(3) RS03	Awyr-Lefftenant Lt D I Kilgore
EOC(3) RS04	Cyngor Cymru i Bobl Fyddar
EOC(3) RS05	Helen Hill
EOC(3) RS06	Carol Gilogly
EOC(3) RS07	Eileen Cottey
EOC(3) RS08	Y Cynghorydd Richard White
EOC(3) RS09	Cyngor Tref Llansawel
EOC(3) RS10	Yr Athro Robert Moore
EOC(3) RS11	Benita Afan Rees
EOC(3) RS12	Mike Brain
EOC(3) RS13	Linda Payne
EOC(3) RS14	G Lynton Jones
EOC(3) RS15	Cymunedau yn Gyntaf Wildmill
EOC(3) RS16	Colin E Antwis
EOC(3) RS17	Interlink
EOC(3) RS18	Cliff Croft
EOC(3) RS19	Cyngor Tref Pontarddulais
EOC(3) RS20	Jill Edge
EOC(3) RS21	Cyngor Cymuned Llandyfaelog
EOC(3) RS22	Wheelrights
EOC(3) RS23	Rhwydwaith Anabledd Castell-nedd Port Talbot
EOC(3) RS24	Tîm Gwell Trenau i Gas-gwent
EOC(3) RS25	Cyngor Tref y Rhyl
EOC(3) RS26	Gweithgor Trafnidiaeth Bryn y Cwm
EOC(3) RS27	Colin L Hughes
EOC(3) RS28	Chris Lerway
EOC(3) RS29	Cyngor Cymuned Llangynog
EOC(3) RS30	Cyngor Tref Cil-y-coed
EOC(3) RS31	Elizabeth Dumayne
EOC(3) RS32	Cymdeithas Anabledd Sir Fynwy

EOC(3) RS33	Cynghrair Grwpiau a Sefydliadau Niwrolegol Sir Fynwy
EOC(3) RS34	Fforwm Trafnidiaeth Gogledd Penfro
EOC(3) RS35	Trenau Arriva Cymru
EOC(3) RS36	Grwp Mynediad Taf-elái
EOC(3) RS37	Cymdeithas Cludiant Cymunedol Cymru
EOC(3) RS38	Grwp Mynediad Sir Benfro
EOC(3) RS39	Cyngor Cymuned Llangunnor
EOC(3) RS40	Mary Jones
EOC(3) RS41	Cyngor Tref Cas-gwent
EOC(3) RS42	Cyngor Tref y Waun
EOC(3) RS43	Grwp ME Canolbarth a Gorllewin Cymru
EOC(3) RS44	Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru (SWITCH)
EOC(3) RS45	Cyfeillion Gorsaf y Waun
EOC(3) RS46	M Davies
EOC(3) RS47	Cymdeithas y Cwmniau Trenau (ATOC)
EOC(3) RS47a	Cymdeithas y Cwmniau Trenau (ATOC) - Gwybodaeth ychwanegol
EOC(3) RS48	Sarah Jane Griffiths
EOC(3) RS49	Y Comisiwn Cydraddoldeb a Hawliau Dynol
EOC(3) RS50	Passenger Focus
EOC(3) RS50	Passenger Focus - Gwybodaeth ychwanegol
EOC(3) RS51	ARK - Canolfan ecoddylunio
EOC(3) RS52	Railfuture Cymru Wales
EOC(3) RS53	Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru (SEWTA)
EOC(3) RS54	Chester Shrewsbury Rail Partnership
EOC(3) RS55	John Day (MANGO)
EOC(3) RS55	John Day (MANGO)- Gwybodaeth ychwanegol
EOC(3) RS56	AGE Cymru
EOC(3) RS56	AGE Cymru - Gwybodaeth ychwanegol
EOC(3) RS57	Cymdeithas Gymuned Shotton
EOC(3) RS58	Anabledd Cymru
EOC(3) RS59	Lindsay Loxton
EOC(3) RS60	Y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth - Gwybodaeth ychwanegol