



Grŵp Gweithredu Hygyrchedd mewn Hedfanaeth

Adroddiad Diweddariad 2026

Cefndir – pwy ydyn ni?

Sefydlodd yr Adran Drafnidiaeth (DfT) y Grŵp Gorchwyl a Gorffen Hygyrchedd mewn Hedfanaeth (y Grŵp Gorchwyl a Gorffen), dan gadeiryddiaeth y Farwnes Tanni Grey Thompson, ym mis Hydref 2024 i nodi rhwystrau allweddol i deithio awyr hygyrch ac i wneud argymhellion i fynd i'r afael â nhw. Darllenwch [adroddiad ac argymhellion y Grŵp Gorchwyl a Gorffen Hygyrchedd mewn Hedfanaeth](#).

Mae'r Grŵp Gweithredu Hygyrchedd mewn Hedfanaeth (y Grŵp) wedi ymgymryd â'r rôl o ddatblygu a gweithredu'r argymhellion hynny ymhellach.

Rydym yn grŵp annibynnol, dan arweiniad y diwydiant ac yn cael ein tywys gan weithwyr proffesiynol hygyrchedd. Mae'r aelodau'n cynnwys cynrychiolwyr o gwmnïau hedfan, meysydd awyr, cyrff masnach y diwydiant, yr Awdurdod Hedfanaeth Sifil (CAA) ac arbenigwyr hygyrchedd. Mae aelodaeth y Grŵp yn Atodiad B. Mae pob aelod o'r Grŵp yn rhoi o'u hamser a'u harbenigedd yn wirfoddol.

Mae'r Adran Drafnidiaeth yn darparu'r ysgrifenyddiaeth ar gyfer y Grŵp ac yn mynychu pob cyfarfod, ac mae'r Grŵp yn ddiolchgar iawn am eu cefnogaeth, gan na fyddem yn gallu gweithredu'n effeithiol hebdi.

Mae'r Grŵp a'r adroddiad hwn yn defnyddio terminoleg ac iaith yn dilyn egwyddorion y Model Cymdeithasol o Anabledd.

Cyd-destun – gosod y cefndir

Mae nifer y teithwyr awyr sydd angen cymorth wedi cynyddu'n gyson dros y blyneddau diwethaf. Gweler data o [Adroddiad Perfformiad Hygyrchedd Meysydd Awyr](#) y CAA a gyhoeddwyd ar 4 Awst 2026.

“Mae'r galw am gymorth yn parhau i dyfu'n gyflymach na nifer cyffredinol y teithwyr. Yn 2025, defnyddiodd 5.99 miliwn o deithwyr y gwasanaethau cymorth ym meysydd awyr y DU,

o'i gymharu â 5.48 miliwn yn 2024 a 4.6 miliwn yn 2023. Er bod teithwyr a ddefnyddiodd wasanaethau cymorth wedi cynyddu 9.4% rhwng 2024 a 2025, dim ond 3.3% a gynyddodd nifer y teithwyr yn gyffredinol. Mae niferoedd uchel yn parhau i gyflwyno heriau o ran gwydnwch ar adegau brig, yn enwedig mewn meysydd awyr mwy. Wrth edrych ar y duedd hirdymor rhwng 2015 a 2025, cynyddodd nifer y teithwyr anabl a llai symudol a ddefnyddiodd wasanaethau cymorth 116.3%, o'i gymharu â chynnydd o 22.7% yn nifer cyffredinol y teithwyr.

Roedd cyfran y teithwyr a oedd yn derbyn cymorth o'i gymharu â chyfanswm y teithwyr ar gyfartaledd yn 2.01% yn 2025, er bod hyn yn amrywio'n sylweddol rhwng meysydd awyr, yn amrywio o 0.6% i 3.4%. Ers 2015, mae'r gyfran gyfartalog wedi cynyddu 81.3%. Mae'r galw am deithio hygyrch yn parhau i dyfu'n gyflymach na'r galw ehangach, gan gynyddu pwysigrwydd gwasanaethau cymorth gwydn."

Mae'r cynnydd yn y niferoedd wedi dod â heriau mwy i feysydd awyr, cwmnïau hedfan, gwasanaethau daear, darparwyr cymorth a llawer o rai eraill. Y nod cyffredin ar draws y diwydiant hedfanaeth yw darparu gwasanaethau sy'n galluogi pobl anabl a phobl hŷn i deithio gyda hyder ac urddas. Nid dim ond bodloni safonau gofynnol cyfreithiol yw hyn, er eu bod yn hanfodol. Mae hefyd yn ymwneud â chyflawni arfer gorau ac ymdrechu'n gyson i wella ar yr arfer gorau hwnnw. Hynny yw, mae'r gofynion cyfreithiol yn fan cychwyn, nid yn derfyn. Ac wrth gwrs, fel y mae ffigurau'r CAA yn ei ddangos yn glir, mae rheidrwydd economaidd cryf i ddarparu gwasanaeth effeithiol i'r sector marchnad mawr a chynyddol hwn.

Yn erbyn y cefndir hwn, mae'r CAA hefyd yn monitro lefelau boddhad cwsmeriaid ymhlith teithwyr sy'n gofyn am gymorth, gweler [ton 14 o Arolwg Defnyddwyr Hedfanaeth y CAA](#). Mae canlyniadau allweddol yn dangos bod:

- 88% o'r teithwyr a holwyd yn gyffredinol yn fodlon ar eu profiad teithio awyr (ychydig yn uwch nag a ganfuwyd mewn blynyddoedd blaenorol)
- Roedd boddhad ymhlith teithwyr ag anghenion hygyrchedd neu anabledd a arolygwyd yn is na theithwyr yn gyffredinol, sef 82%
- Nododd 58% o ddefnyddwyr anabl a holwyd anhawster i gyrraedd neu ddefnyddio meysydd awyr a hedfan, gyda'r anghenion mwyaf cyffredin yn ymwneud â cherdded, sefyll neu gario bagiau.

Mae'r pynciau a drafodwyd gan y Grŵp wedi'u nodi isod. Maent wedi'u targedu'n benodol at nodi, datblygu a chyflawni gwelliannau i bob agwedd ar deithio o gamau cynharaf cynllunio taith hyd at gwblhau taith yn llwyddiannus.

Mae cysondeb yn y ffordd y mae gwasanaethau'n cael eu darparu rhwng meysydd awyr, cwmnïau hedfan a darparwyr gwasanaethau yn allweddol i'r broses hon, nid yn unig yn y DU ond yn rhyngwladol. Dim ond os yw pawb yn gweithio gyda'i gilydd gyda dealltwriaeth gyffredin o'r hyn sydd angen ei wneud a dull cyffredin o gyflawni y gellir cael gwared ar y pryder y mae llawer o deithwyr anabl a hŷn yn ei wynebu yn effeithiol.

Rydym eisoes yn gweld gwelliannau mewn dealltwriaeth ac arferion o waith y Grŵp, yn enwedig wedi'i ysgogi gan y cynrychiolwyr allweddol o'r diwydiant sy'n ei arwain. Mae yna waith i'w wneud o hyd ond mae cefnogaeth y rhai sydd mewn sefyllfa i wneud iddo ddigwydd eisoes wedi'i sefydlu'n glir iawn.

Pwrrpas – beth ydyn ni'n ei wneud?

Mae'r Grŵp wedi sefydlu 4 gweithgor ar wahân i fynd i'r afael â phob un o'r gyfres eang o argymhellion gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen. Sef:

- Hyfforddiant
- Gwybodaeth
- Profiad penodol i'r cwsmer
- Cynorthwyon symudedd

Mae thema drawsbynciol ar wahân sy'n edrych ar namau anweladwy hefyd wedi'i sefydlu i adolygu a chyfrannu at bob un o'r ffrydiau gwaith eraill.

Nid dyblygu na disodli gwaith rheoleiddio a pholisi a wneir gan yr Adran Drafnidiaeth a'r CAA yw rôl y Grŵp, ond yn hytrach canolbwyntio ar weithredu argymhellion y Grŵp Gorchwyl a Gorffen ac ar yr hyn y gall y diwydiant ei wneud ar y cyd yn wirfoddol i fynd i'r afael â rhai o'r materion allweddol sy'n wynebu teithwyr awyr anabl. Darllenwch [Gylch Gorchwyl y Grŵp](#).

Mae'r Grŵp yn nodi bod y Bil Hedfanaeth Sifil (Diogelu Defnyddwyr a Diwygio Rheoleiddio) sydd gerbron y Senedd ar hyn o bryd yn cynnwys darpariaethau ar gyfer pwerau gorfodi ychwanegol i'r CAA ac yn sefydlu fframwaith ar gyfer gwelliannau yn y dyfodol i hawliau teithwyr awyr. Rydym hefyd yn nodi, fodd bynnag, y byddai unrhyw newid deddfwriaethol yn cymryd amser.

Er bod newidiadau i'r gyfraith yn yr arfaeth, rydym yn canolbwyntio ar yr hyn y gellir ei gyflawni ar sail wirfoddol gyda chytundeb ledled y diwydiant i godi safonau a mynd i'r afael â phryderon allweddol, gan roi'r diwydiant yn y sefyllfa orau bosibl cyn ystyried unrhyw newidiadau yn y dyfodol.

Mae'n amlwg y gall datblygu a chyflwyno arfer da, yn seiliedig ar ddealltwriaeth o anghenion teithwyr, arwain at welliannau sylweddol.

O ystyried natur fyd-eang trafnidiaeth awyr, mae'r Grŵp yn cydnabod pwysigrwydd alinio mentrau gwirfoddol â safonau rhyngwladol ac arferion y diwydiant lle bynnag y bo modd.

Ochr yn ochr â hynny, mae'r CAA yn parhau i chwarae rhan allweddol wrth fonitro a gorfodi arferion gorau wrth ddarparu hygyrchedd drwy ei hadolygiadau blynyddol o feysydd awyr ([Canllawiau ar Safonau Ansawdd O dan Reoliad 1107/2006 \(CAP1228\)](#)) a chynllun tebyg ar gyfer cwmnïau hedfan ([Canllawiau Hygyrchedd Cwmnïau Awyr \(CAP 2990\)](#)). Gall monitro a gorfodi rheolau presennol gael effaith sylweddol ar safonau gwasanaeth. Mae ymateb y CAA i'r argymhellion a wnaed gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen i'r CAA wedi'i gynnwys yn yr adroddiad hwn.

Yn ogystal â'r 4 gweithgor, mae'r Grŵp wedi cynnal nifer o weithdai gyda diwydiant ehangach a buddiannau eraill i rannu cyfeiriad y daith a cheisio ymatebion a mewnbynnau. Mae'r gweithdai hyn wedi cynnwys:

- Cwmnïau hedfan y DU a byd-eang sy'n gwasanaethu'r DU
- Meysydd awyr y DU
- Gwasanaethau Daear
- Asiantau teithio sy'n aelodau o Gymdeithas Asiantau Teithio Prydain (ABTA)
- Cadeiryddion Fforymau Hygyrchedd Meysydd Awyr

Mae'r gweithdai wedi ein helpu i ganolbwyntio ar yr ystod eang o randdeiliaid sy'n ymwneud â darparu teithio awyr hygyrch, gan gynnwys asiantau teithio a allai fod y pwynt cyswllt cyntaf i deithwyr, yn ogystal â chanolfannau cyswllt cwmnïau hedfan a phersonél meysydd awyr a chwmnïau hedfan ar y ddaear ac yn yr awyr.

Rydym hefyd wedi adeiladu ar yr ymgynghoriad helaeth â theithwyr awyr anabl a gynhaliwyd o dan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen.

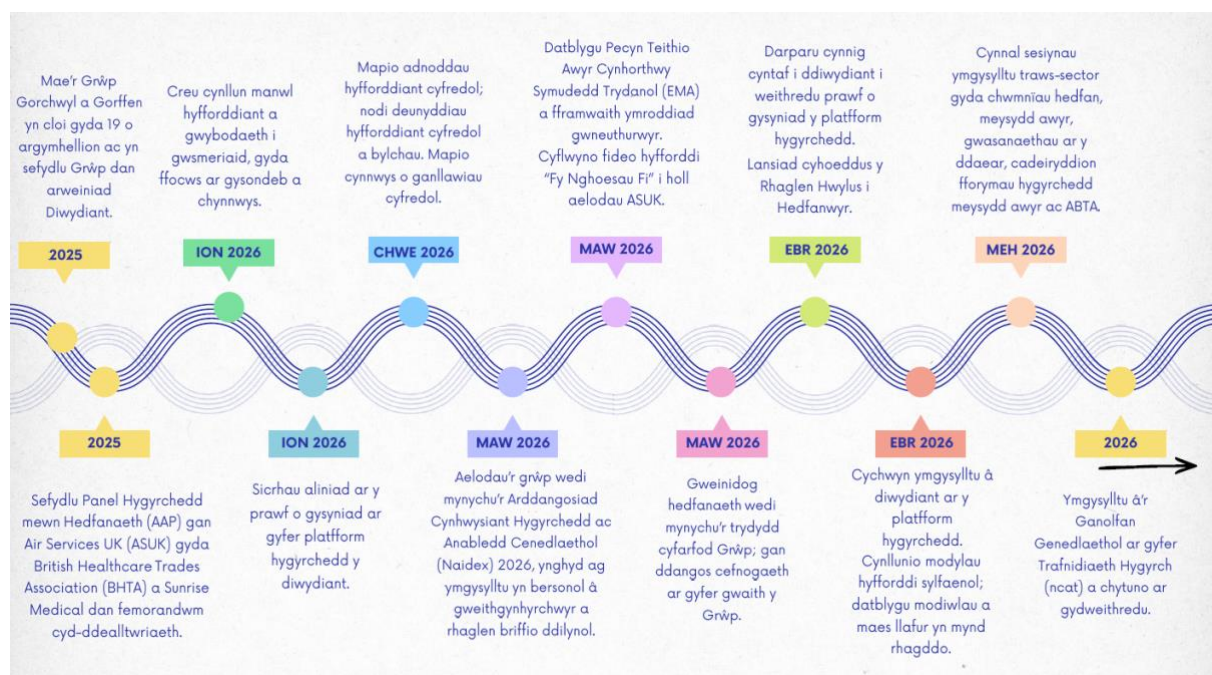
Cynnydd

Mae'r Grŵp yn cydnabod na ellir gweithredu holl argymhellion y Grŵp Gorchwyl a Gorffen yn gyflym. Felly rydym wedi rhannu'r adroddiad cynnydd hwn yn ddwy ran yn y buddugoliaethau tymor byr, y mae rhai ohonynt eisoes wedi'u cyflawni, a'r rhai sydd yn y tymor canolig neu'r tymor hwy ac y byddwn yn parhau i weithio arnynt dros y flwyddyn nesaf gyda ffocws clir ar eu gweithredu.

Dylid dangos cynnydd yn y dyfodol drwy welliannau mesuradwy mewn canlyniadau i deithwyr ochr yn ochr â thystiolaeth o weithredu wedi'i gwblhau.

Mae'r adrannau canlynol yn nodi'r cynnydd a'r rhwystrau yn erbyn pob un o'r argymhellion ym mhob un o feysydd allweddol y gweithgor.

Mae'r graffig isod yn nodi'r amserlen a'r cerrig milltir ar gyfer gwaith y Grŵp.



Hyfforddiant

Pam ei fod yn bwysig?

Mae hyfforddi staff wrth wraidd gwasanaeth cwsmeriaid da i bob teithiwr. I bobl anabl, mae'n hanfodol gallu teithio gyda hyder ac urddas.

Mae'n amlwg bod angen gwahanol lefelau o hyfforddiant ar gyfer y rhai sy'n gweithio mewn gwahanol swyddi mewn meysydd awyr a chwmnïau hedfan, ond i bawb o bob lefel, gan gynnwys y prif weithredwr a'r rhai sy'n gwasanaethu mewn caffis neu reoli cyfleusterau, mae hyfforddiant ymwybyddiaeth o anabledd yr un mor bwysig fel gofyniad lleiaf ac nid yw'n agored i drafodaeth. Nid ar gyfer staff cymorth yn unig y mae hyfforddiant, ond i bawb!

Argymhellion allweddol gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen

- Gorchymyn hyfforddiant ymwybyddiaeth sylfaenol o anabledd a hygyrchedd
- Cyd-ddatblygu deunyddiau hyfforddi gyda phobl sydd â phrofiad personol
- Cynyddu argaeledd hyfforddwyr medrus
- Gwella a safoni cynnwys hyfforddiant
- Sicrhau gwelliant parhaus mewn hyfforddiant

Beth ydym ni wedi'i gyflawni?

Yn y flwyddyn gyntaf hon, mae'r gweithgor wedi darparu sylfaen ar gyfer hyfforddiant hygyrchedd gwell ar draws hedfanaeth. Mae hyn yn cynnwys cwblhau adolygiad o gynnwys y modiwlau hyfforddi Sylfaenol, Canolradd ac Uwch wedi'u gwella, gan sicrhau eu bod yn cyd-fynd â'r argymhellion gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen yn ogystal â fframweithiau deddfwriaethol a rheoleiddiol perthnasol, gan gynnwys Rheoliad 1107/2006 y DU a'r UE a chanllawiau Cynhadledd Hedfanaeth Sifil Ewrop ([Dogfen ECAC 30](#)).

Adolygodd y gweithgor anghenion hyfforddi yn fanwl hefyd, gan helpu i egluro'r alwad i weithredu sydd ei hangen a nodi'r rolau sy'n gysylltiedig â phob grŵp modiwlau hyfforddi ar gyfer hyfforddiant gwell. Mae'r gwaith hwn wedi cefnogi dull mwy strwythuredig a thargedig o ddylunio hyfforddiant, gan sicrhau y gellir teilwra deunyddiau yn y dyfodol i gyfrifoldebau gwahanol grwpiau staff wrth gynnal cysondeb mewn canlyniadau craidd.

Un o'r prif bethau a gyflawnwyd ym Mlwyddyn 1 oedd sicrhau cydweithio ag NCAT, gan gynnwys cefnogaeth i helpu i ddatblygu dulliau ac adnoddau hyfforddi sy'n seiliedig ar dystiolaeth.

Mae hon yn garreg filltir bwysig, gan ei bod yn darparu arbenigedd allanol a chefnogaeth ymarferol i gryfhau ansawdd, perthnasedd a hygyrchedd gwaith y Grŵp.

At ei gilydd, mae'r gweithgor wedi cyflawni'r gwaith dylunio cynnar, adeiladu partneriaeth a'r gwaith sylfaenol strategol sydd eu hangen i symud ymlaen i gyd-greu a gweithredu ym Mlwyddyn 2.

Beth sydd i ddod nesaf?

Ym Mlwyddyn 2, bydd y gweithgor yn symud o adolygu a chynllunio i ddatblygu, cyd-greu a gweithredu. Bydd meithrin a dyfnhau cydweithio ag NCAT yn flaenoriaeth allweddol.

Bydd y gweithgor yn blaenoriaethu cyd-greu maes llafur hyfforddi sy'n cyd-fynd yn llawn â'r gyfraith a'r rheoliadau tra hefyd yn gwella'r cwricwlwm cyffredinol. Bydd y gweithgor yn edrych ar amrywiaeth o fformatau dysgu a dulliau cyflwyno, fel graffeg, ffilmiau ac offer dysgu deniadol eraill, er mwyn sicrhau cysondeb ac effaith ar draws y sector.

Maes ffocws pellach fydd cydweithio parhaus â hyfforddwyr sydd â phrofiad personol a phrofiad ym maes hedfanaeth, yn ogystal â'r CAA, NCAT a phartneriaid perthnasol eraill, er mwyn sicrhau bod y deunyddiau a ddatblygir yn cael eu llywio gan realiti gweithredol, safonau cyfreithiol a phrofiadau teithwyr anabl a'r rhai sydd angen cymorth.

Bydd y gweithgor hefyd yn nodi cyfleoedd ar gyfer rhannu deunyddiau hyfforddi diwydiant a datblygu hyfforddwyr, gan gynnwys nodi a chynnwys hyfforddwyr sydd â phrofiad personol. Bydd hyn yn helpu adeiladu model cryfach a mwy cynaliadwy ar gyfer hyfforddiant ledled y sector ac yn cefnogi'r argymhelliad i gynyddu rôl a chronfa'r hyfforddwyr sydd â phrofiad personol o ran darpariaeth yn y dyfodol.

Dylai datblygu deunyddiau hyfforddi a rennir ategu, yn hytrach na disodli, rhaglenni hyfforddi gweithredwyr presennol a dylent fod yn addasadwy i wahanol amgylcheddau gweithredol.

Beth yw'r rhwystrau a'r heriau?

Un o'r prif heriau ym Mlwyddyn 1 oedd rhywfaint o bryder cychwynnol gan fusnesau ynghylch cwmipas a goblygiadau hyfforddiant gwell. Aeth y gweithgor i'r afael â hyn drwy weithdai, ymgysylltu â rhanddeiliaid a thrafodaethau â chynrychiolwyr perthnasol, a helpodd i feithrin dealltwriaeth a chefnogaeth i'r gwaith.

Ymatebodd y gweithgor drwy gytuno ar ddull graddol, gan gynnwys gwahaniaethu rhwng rolau sy'n wynebu cwsmeriaid a swyddogaethau cefn y tî. Helpodd hyn i greu llwybr clir ac ymarferol ymlaen a galluogi'r gweithgor i barhau i ddatblygu'r gwaith gan gydnabod pryderon gweithredol a pharodrwydd busnes.

Tynnodd yr her hon sylw hefyd at bwysigrwydd ymgysylltu, cyfathrebu a chydweithio parhaus ar draws y diwydiant i sicrhau bod hyfforddiant gwell yn effeithiol ac yn ymarferol.

Mae'r gweithgor yn cydnabod y bydd hyn yn parhau i fod yn her wrth i ni symud y gwaith hwn ymlaen ac rydym yn credu mai ein hymrwymiad parhaus i ymgysylltu ledled y diwydiant fydd y ffordd fwyaf effeithiol o sicrhau dealltwriaeth a chefnogaeth i'r pwnc allweddol hwn.

Gwybodaeth

Pam ei fod yn bwysig?

Mae gwybodaeth glir a hygyrch yn helpu teithwyr i baratoi ar gyfer teithio awyr gyda mwy o hyder, yn enwedig pan fyddant yn teithio trwy amgylcheddau anghyfarwydd neu'n gweithio i amserlenni tynn. I deithwyr anabl, gall gwybodaeth ddibynadwy cyn teithio wneud gwahaniaeth sylweddol drwy osod disgwyliadau clir ynghylch y gefnogaeth sydd ar gael, y camau sy'n gysylltiedig â'r daith, a'r cyfleusterau y gallent ddod ar eu traws yn y maes awyr ac ar yr awyren. Mae darparu'r wybodaeth hon yn gynnar, o'r camau archebu a chynllunio ymlaen, yn helpu teithwyr i wneud dewisiadau gwybodus, cynllunio eu taith yn fwy effeithiol, a theimlo'n dawl eu meddwl ym mhob cam o'r daith.

Dylai teithwyr, lle bo'n rhesymol bosibl, ddarparu gwybodaeth gywir a chyfredol ynghylch eu hanghenion, gan gynnwys cymorth symudedd. Dylai'r diwydiant sicrhau bod systemau priodol, personél hyfforddedig a gweithdrefnau trin ar waith i alluogi cymorth i gael ei ddarparu'n ddiogel, yn gyson ac ag urddas.

Argymhellion Allweddol gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen

- Gwella mynediad at wybodaeth hygyrchedd safonol
- Creu canllawiau hygyrchedd meysydd awyr
- Sicrhau hygyrchedd digidol
- Gwella mynediad at gymorth drwy gydol y daith yn y maes awyr
- Sicrhau hawliau teithwyr a gweithdrefnau cwyno clir
- Datblygu ymgyrchoedd ymwybyddiaeth i gynyddu hyder i hedfan

Beth ydym ni wedi'i gyflawni?

Yn ystod Blwyddyn 1, adolygodd y gweithgor y fframwaith rheoleiddio presennol i ddeall pa wybodaeth y disgwylir i feysydd awyr a chwmnïau hedfan ei chyhoeddi i helpu teithwyr i baratoi ar gyfer teithio. Canfu'r gweithgor fod Rheoliad 1107/2006 a Dogfen 30 ECAC yn darparu gofynion cynnwys pwysig, tra hefyd yn nodi cyfleoedd ar gyfer rhagor o fanylion i gefnogi'r ystod eang o anghenion teithwyr yn well.

Yna cynhaliodd y gweithgor adolygiad manwl o dudalennau gwefannau meysydd awyr a chwmnïau hedfan i asesu pa mor effeithiol yr oedd y wybodaeth hon yn cael ei darparu i ddefnyddwyr. Yn gyffredinol, roedd cwmnïau hedfan yn darparu safon dda ac ehangder o wybodaeth i helpu teithwyr i baratoi ar gyfer eu taith. Dangosodd gwybodaeth am gymorth mewn meysydd awyr fwy o amrywiad, gan dynnu sylw at gyfleoedd i wella cysondeb, manylder a hygyrchedd i deithwyr.

Gweithiodd y gweithgor gyda rhanddeiliaid yn y diwydiant a defnyddwyr i ddatblygu amlinelliad mwy cynhwysfawr o'r wybodaeth hygyrchedd y dylai meysydd awyr ei darparu. Anogodd y gweithgor gwmnïau hedfan hefyd i fabwysiadu'r fframwaith Un Clic a arddangoswyd yn flaenorol, a gafodd ei ymgorffori'n ddiweddarach yng nghanllawiau Atodiad 5-J Dogfen ECAC 30 o fis Chwefror 2026.

Ar draws pob maes, cytunodd y gweithgor y dylai gwybodaeth am gymorth fod ar gael o fewn un clic o'r brif hafan a, lle bo'n bosibl ac yn ymarferol, ei chyflwyno ar un dudalen hawdd ei llywio.

Nododd y gweithgor feysydd allweddol i'w gwella a datblygodd gynnwys sy'n canolbwyntio ar feysydd awyr sy'n adlewyrchu ac yn adeiladu ar ofynion rheoleiddiol presennol.

Dangosodd cyfarfodydd rhanddeiliaid gefnogaeth gref ar draws grwpiau diwydiant a defnyddwyr ar gyfer y lefel ychwanegol hon o fanylder, gan atgyfnerthu gwerth dull cyson, ymarferol sy'n canolbwyntio ar y teithwyr.

Beth sydd i ddod nesaf?

Bydd y gweithgor yn parhau i hyrwyddo'r argymhellion ar gyfer gwell gwybodaeth cyn teithio a cheisio cyfleoedd i adlewyrchu arfer gorau cydnabyddedig mewn canllawiau rheoleiddio. Bydd y gweithgor hefyd yn gweithio gyda meysydd awyr a chwmnïau hedfan i gefnogi ymgysylltiad a gweithrediad ehangach.

Mae'r gweithgor yn bwriadu ehangu ei ffocws i gynnwys asiantau teithio, gan gydnabod eu rôl bwysig wrth gefnogi defnyddwyr ac wrth gasglu a darparu gwybodaeth a all lunio profiad cyffredinol y cwsmer. Bydd y gweithgor hefyd yn ehangu ei ffocws i gynnwys argaeledd gwybodaeth o fewn meysydd awyr ac ar ddiwrnod y daith.

Yn ogystal, bydd y gweithgor yn parhau i adolygu cyfleoedd i wella'r ffordd y mae cwynion yn cael eu trin fel bod gan feysydd awyr, cwmnïau hedfan a darparwyr cymorth welededd cyffredin cliriach o broblemau cwsmeriaid. Bydd hyn yn cefnogi prosesau symlach i gwsmeriaid, yn gwella cydgysylltu rhwng sefydliadau ac yn helpu nodi cyfleoedd i gryfhau ansawdd a chysondeb gwasanaethau. Nodwn fod rhaid gwneud hyn yng nghyd-destun y gyfraith sy'n nodi y dylai'r "endid cyfreithiol" ymdrin â chwynion. Mae'r CAA yn gofyn na ddylai'r darparwr cymorth gyfathrebu'n uniongyrchol â'r teithiwr ynglŷn â chwyn, yn hytrach dylai'r maes awyr neu'r cwmni hedfan ymdrin â'r rhain.

Beth yw'r rhwystrau a'r heriau?

Mae ehangder yr uchelgais a'r syniadau a gynhyrchwyd gan y gweithgor wedi creu cyfleoedd a heriau. Cynigiodd rhanddeiliaid ystod eang o awgrymiadau gwerthfawr ynghylch yr hyn yr hoffai teithwyr ei weld yn ddelfrydol. Felly mae'r gweithgor wedi canolbwyntio ar flaenoriaethu camau gweithredu sy'n realistig ac y gellir eu cyflawni o fewn yr adnoddau presennol a'r fframwaith rheoleiddio presennol, gan gadw cyfleoedd tymor hwy mewn golwg.

Profiad penodol i'r cwsmer

Pam ei fod yn bwysig?

Yn rhy aml mewn teithio awyr, gwneir rhagdybiaethau am yr hyn sydd ei angen neu ei eisiau ar deithwyr anabl heb wrando arnynt a deall eu hanghenion penodol. Yr enghraifft glasurol, a ailadroddir yn ddyddiol ledled y byd, yw tybio bod angen i berson dall eistedd mewn cadair olwyn i symud trwy faes awyr. Weithiau mae hynny er hwylustod y staff cymorth, ond nid yw byth er cysur ac urddas y teithiwr. Mae arallgyfeirio gwasanaeth cymorth, yn ogystal â hyfforddi darparwyr gwasanaeth, yn chwarae rhan allweddol wrth fynd i'r afael â'r problemau hyn ond mae yna hefyd faterion gweithredol a materion eraill sy'n cyfrannu at brofiad gwael i deithwyr.

Fel mewn llawer o feysydd eraill, nid yw un maint yn addas i bawb, a'r man cychwyn bob amser yw teilwra'r gefnogaeth a roddir i anghenion yr unigolyn. A dim ond drwy ymgysylltu'n effeithiol â'r teithiwr y gellir gwneud hynny.

Dylid deall gwasanaeth wedi'i deilwra fel cymorth sy'n gymesur ag anghenion, dewisiadau ac amgylchiadau penodol unigolyn, gan gefnogi urddas, annibyniaeth a dewis gwybodus drwy gydol taith y teithiwr.

Argymhellion Allweddol gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen

- Datblygu dulliau gwell o gasglu anghenion teithwyr
- Sicrhau bod offer priodol yn cael ei ddefnyddio
- Cynnwys gofynion ar gyfer pob math o nam mewn adolygiadau hygyrchedd meysydd awyr

Beth ydym ni wedi'i gyflawni?

Mae gan dechnoleg rôl bwysig i'w chwarae wrth ddarparu dull mwy personol o ymdrin â gwybodaeth, gan alluogi pob unigolyn i ganolbwyntio ar eu gofynion a'u dewisiadau penodol. Fodd bynnag, mae'r gweithgor yn cydnabod mai offeryn cynorthwyol yw technoleg, nid ateb cyflawn, ac yn anad dim, yr allwedd yw rhoi hyder i'r unigolyn fod eu cais am gymorth wedi'i dderbyn a'i ddeall a'i fod yn cael ei gyflwyno mewn ffordd amserol a phriodol. Ni ddylai hyn fod yn anodd i'w gyflawni, ac eto gwyddom, yng nghyd-destun maes awyr mawr a phrysur, y gall straen a phryder gronni a gall pobl deimlo nad oes ganddynt gefnogaeth.

Gellir gwneud llawer i wella ansawdd gwasanaethau cymorth drwy hyfforddiant gwell, nid yn unig i staff cymorth ond i'r holl staff sy'n delio â chwsmeriaid. Yn benodol, mae'n bwysig i staff ym mhob rôl allu gweld safbwynt y teithiwr a chydymdeimlo â'i ddryswch neu bryder, fel bod y gefnogaeth maen nhw'n ei chynnig yn mynd i'r afael â'i anghenion yn uniongyrchol.

Yn yr un modd, mae gwaith y Grŵp ar wybodaeth a chyfathrebu, a hefyd ar gymhorthion symudedd, yn cefnogi'r nod o wasanaeth mwy penodol i'r person. Po hawsaf y bydd y teithiwr yn canfod y cyfeirbwyntiau a'r cyfathrebu y mae'n ei wynebu mewn maes awyr, y lleiaf y bydd yn teimlo'n bryderus a'r mwyaf hyderus y bydd yn ei allu i lywio amgylchedd heriol.

Mae cydnabod pwysigrwydd defnyddio'r offer cywir i gael cymorth o'r palmant i ddrws yr awyren a sicrhau bod y staff sy'n ei ddefnyddio wedi cael hyfforddiant priodol, hefyd wedi'i nodi gan y gweithgorau hyfforddi a chymhorthion symudedd a byddant yn parhau i ganolbwyntio ar y pwyntiau allweddol hynny ochr yn ochr â'r gweithgor. Wrth gwrs, mewn teithio awyr, fel mewn dulliau trafnidiaeth eraill, mae newidiadau neu broblemau munud olaf yn digwydd. Mae newidiadau giatiau, canslo ac oedi i gyd yn achosi straen ychwanegol i lawer o bobl anabl, gan gynnwys llawer sy'n niwroamrywiol. Unwaith eto, mae hyn yn bwydo i'r gwaith ar ddarparu gwybodaeth a sut i sicrhau bod straen yn cael ei leihau trwy roi sicrwydd i'r teithiwr bod eu hanghenion wedi'u cydnabod ac nad ydynt wedi'u hanghofio.

Un maes allweddol yw rhannu gwybodaeth mewn cyfnodau o aflonyddwch. Mae effaith tarfu ar gynlluniau teithio, gan gynnwys oedi a chanslo, yn llawer mwy ar lawer o deithwyr anabl sydd â phryderon ynghylch mynediad at feddyginiaeth, argaeledd toiledau, cyfyngiadau amser ar gynorthwywyr personol a llety hygyrch. Mae cydlynu gwybodaeth glir, ddefnyddiol ac amserol i'r teithiwr unigol yn yr amgylchiadau hyn yn hanfodol ac yn ffocws clir i'n gwaith.

Mae'r gweithgor hefyd wedi bod yn canolbwyntio ar ddatblygu prawf o gysyniad plattfform digidol newydd i gefnogi cyfnewid mewnwelediadau mwy manwl i anghenion mynediad cwsmeriaid fel y gellir ymdrin â'r rhain yn briodol cyn ac yn ystod taith y teithiwr.

Nododd y gweithgor mai'r her graidd wrth ddarparu cymorth wedi'i deilwra i deithwyr yw nad oes digon o wybodaeth yn cael ei rhannu rhwng rhanddeiliaid (asiantau archebu, cwmnïau hedfan, personél meysydd awyr) i ymateb i ystod lawn o anghenion teithwyr.

Mae gwaith parhaus ar lefel fyd-eang i fynd i'r afael â'r mater hwn ar draws amgylchedd gweithredu rhyngwladol cymhleth. Nododd y grŵp gyfle i ategu'r gwaith hwnnw drwy gyflwyno prawf o gysyniad yn y DU yn gyflymach, sy'n gallu integreiddio â safonau diwydiant byd-eang, er mwyn cefnogi cyfathrebu gwell o anghenion teithwyr. Dim ond pan fydd ganddyn nhw fecanwaith gwell ar gyfer eu casglu a'u cofio y gall y diwydiant ddiwallu anghenion unigol teithwyr yn fwy effeithiol.

Gan gydnabod bod diwydiant y DU yn gweithredu o fewn ecosystem byd-eang, byddai angen i unrhyw blatfform integreiddio â safonau diwydiant presennol trwy ryngwynebau agored. I'r perwyl hwn, dylai datrysiad yn y DU ddefnyddio galluoedd system gwasanaethau teithwyr presennol lle bo modd a dylai sicrhau nad oes gofyn i gwmnïau hedfan adeiladu integriadau system unigryw ar gyfer y DU yn unig.

Mae'r gweithgor wedi nodi model arfaethedig ar gyfer platfform digidol newydd ac wedi ymgysylltu â'r diwydiant i helpu datblygu'r cynnig a chreu llwybr i'w weithredu trwy ymgysylltu â darparwyr gwasanaethau allweddol o ran technoleg ac arbenigedd gweithredol.

Beth sydd i ddod nesaf?

Bydd y gweithgor yn parhau â'r blaenoriaethau a amlinellwyd, gan gysylltu â'r gweithgorau hyfforddi, cymhorthion symudedd a gwybodaeth i sicrhau bod yr elfen deilwra o'r daith yn cael ei chydabod a'i hymgorffori yn y ddarpariaeth o wasanaethau.

Ar gyfer Blwyddyn 2, y ffocws hefyd fydd datblygu gwaith ymhellach ar y prawf o gysyniad i'r platfform digidol, gan weithio mewn partneriaeth ag arbenigwyr technegol ar draws y diwydiant i gyflawni a phrofi a yw'n gweithio ac a all gyflawni profiad teithwyr wedi'i deilwra mewn lleoliad hedfanaeth.

Y cynllun yw datblygu'r prosiect prawf o gysyniad sydd wedi'i drafod gyda'r diwydiant, gyda'r bwriad o gyflwyno'r prosiect cyntaf mewn lleoliad hedfanaeth byw. Ar hyn o bryd nid yw'n bosibl rhagweld cyflymder y newid yn y maes cymhleth hwn, ond bydd y gweithgor yn gweithio i wneud cynnydd mor gyflym â phosibl.

Pwrpas y prawf o gysyniad yw dangos ymarferoldeb ac effeithiolrwydd system o'r fath gyda grŵp cychwynnol o randdeiliaid a dangos potensial ar gyfer cymhwysiad ehangach ar draws diwydiant y DU gyfan.

Bydd gan y gweithgor ffocws clir ar sicrhau bod unrhyw atebion digidol neu safonau gwybodaeth yn y dyfodol yn gweithio ochr yn ochr â systemau a phrosesau presennol y diwydiant ac nad ydynt yn creu cymhlethdod ychwanegol naill ai i'r diwydiant nac i deithwyr.

Yn ogystal, bydd y gweithgor yn edrych i nodi'r offer sydd ar gael ar draws meysydd awyr y DU i helpu nodi'r camau nesaf ar gyfer sicrhau bod yr offer cywir ar gael ac yn cael ei ddefnyddio'n gywir.

Beth yw'r rhwystrau a'r heriau?

Yn aml iawn, yr her fwyaf i'r gweithgor yw natur teithio awyr sy'n dod â chymaint o ansicrwydd i'r teithiwr anghyffredin. Mae angen gwaith i ddeall yn well sut i ddylunio'r straen sy'n gysylltiedig â theithio awyr drwy amrywiaeth o fentrau gan gynnwys dynodi llwybr mwy greddfodol a phecyn cyfathrebu sydd wedi'i deilwra i anghenion unigolion ac sy'n hidlo'r holl orlwytho gwybodaeth allanol yr ydym i gyd yn gyfarwydd ag ef pan fyddwn yn hedfan.

O ran prawf o gysyniad, mae'r heriau wedi cynnwys nodi model cyflawni a chyllido priodol ar gyfer platfform diwydiant newydd, gan amlygu nad oes sefydliad naturiol i fod yn berchen ar blatfform o'r fath sy'n cynrychioli meysydd awyr, cwmnïau hedfan a phartneriaid cyflawni, y tri pharti hollbwysig yr ydym yn disgwyl iddynt wireddu prosiect o'r fath.

Mae'r gweithgor yn gweld cyfle i liniaru'r her hon drwy gomisiynu'r prawf o gysyniad gydag un maes awyr, cwmni hedfan a darparwr gwasanaeth, fodd bynnag gydag egwyddor ddylunio graidd y byddai angen i ateb digidol o'r fath fod yn berthnasol i ddiwydiant hedfanaeth cyfan y DU. Her bellach yw'r amrywiaeth eang o dechnoleg sydd eisoes yn bodoli ar draws y byd hedfanaeth.

Drwy drafodaeth mae'r gweithgor wedi nodi nifer o fodelau a dulliau ariannu posibl y mae angen eu datblygu ymhellach.

Cynorthwyon symudedd

Pam ei fod yn bwysig?

Un o ofnau mwyaf unrhyw deithiwr sy'n defnyddio cadair olwyn neu gymorth symudedd arall yw y bydd yn cael ei golli neu ei ddifrodi yn ystod taith – boed yn y maes awyr neu ar yr awyren. Mae yna lawer o straeon o bob cwr o'r byd am gadeiriau olwyn modur arbenigol ac wedi'u haddasu'n arbennig yn cyrraedd mewn cyflwr na ellir eu defnyddio. I'r teithiwr, nid anghyfleustra yn unig ydyw, gall olygu diwedd taith cyn iddi ddechrau ac weithiau misoedd o aros (gan ddibynnu ar gadair olwyn anaddas a allai achosi problemau iechyd) tra bod atgyweiriadau'n cael eu gwneud neu gadair newydd yn cael ei pharatoi. Mae'r gweithgor yn cydnabod bod yr ofnau hyn yn real a bod pethau'n mynd o chwith. Ar yr un pryd, mae gwaith cadarnhaol pwysig yn digwydd yn rhyngwladol, gan gynnwys gwaith y Sefydliad Hedfanaeth Sifil Rhyngwladol (ICAO) ar y safonau ardystio a diogelwch ar gyfer cymhorthion symudedd a gwaith y Gymdeithas Trafnidiaeth Awyr Rhyngwladol (IATA) ar ganllawiau ymarferol, rhannu gwybodaeth a phrosesau trin. Nod ein gwaith yw cydnabod difrifoldeb y risg wrth helpu alinio gweithgaredd y DU â'r ymdrechion rhyngwladol hyn sy'n codi a chefnogi teithiau mwy diogel a chyson i deithwyr.

Nid i daith y teithiwr yn unig y mae'r risg ond i ddiogelwch hedfan. Ym mis Medi 2008, aeth cynhorthwy symudedd trydanol a oedd yn cael ei ddadlwytho ym Maes Awyr Manceinion ar dân a chafodd ei ddinistrio ar ôl i'w gylched drydanol gael ei gadael heb ei diogelu rhag gweithrediad damweiniol yn ystod yr hediad. Wedi hynny, cofnododd [Hysbysiad Diogelwch SN-2012/003](#) y CAA fwy na 70 o adroddiadau pellach am gymhorthion symudedd trydan lle na chydymffurfiwyd â gofynion Cyfarwyddiadau Technegol ICAO. Mae'r dystiolaeth hon bellach wedi dyddio, ond mae'n sefydlu'r achos diogelwch dros ein gwaith ac yn tynnu sylw at werth adnabod dyfeisiau'n gywir a thrin cyson a gwybodus.

Mae'r gweithgor yn falch o nodi bod IATA yn cynnal adolygiad o arferion trin cymhorthion symudedd gyda'r bwriad o nodi cyfleoedd i wella cysondeb a phrofiad teithwyr yn fyd-eang. Bydd y gweithgor yn parhau i ymgysylltu â'r gwaith hwn ac yn ceisio cyd-fynd â chanllawiau rhyngwladol sy'n dod i'r amlwg lle bynnag y bo'n briodol. Rydym eisoes wedi cael y cyfle i gyfrannu at gamau cynnar gwaith IATA, ac yn benodol i bwysleisio pwysigrwydd dull di-dor ar draws pob cwmni hedfan, p'un a ydynt yn aelodau o IATA ai peidio.

Mae'r gweithgor yn edrych ymlaen at barhau i weithio gyda nhw. Mae mater diogelwch batris lithiwm yn bryder allweddol ar draws y diwydiant, ac un y bydd IATA yn parhau i fynd i'r afael ag ef mewn cydweithrediad ag Asiantaeth Diogelwch Hedfanaeth yr Undeb Ewropeaidd (EASA).

Argymhellion Allweddol gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen

- Sicrhau cyfathrebu clir â theithwyr ynghylch cymhorthion symudedd
- Sefydlu gweithgor ar ddylunio a thrin cymhorthion symudedd

Beth ydym ni wedi'i gyflawni?

Ym Mlwyddyn 1, mae'r gweithgor wedi sefydlu'r cerbyd gweithredol ar gyfer ei waith, wedi lansio offer ymarferol sydd eisoes yn cael eu defnyddio, ac wedi adeiladu clymblaid rhanddeiliaid eang sy'n cwmpasu teithwyr, gweithgynhyrchwyr cymhorthion symudedd, cwmnïau hedfan, meysydd awyr, trinwyr ar y ddaear, y sector gofal iechyd, rheoleiddwyr a'r llywodraeth.

Yn ganolog i hyn fu sefydlu'r AAP ym mis Medi 2025, sef y cydweithrediad cyntaf o'i fath yn y DU rhwng y sector hedfanaeth a gweithgynhyrchwyr cymhorthion symudedd. Sefydlwyd yr AAP ym mis Gorffennaf 2025 gan ASUK. Mae ei aelodau'n cynnwys y BHTA, y gymdeithas fasnach nid-er-elw sy'n cynrychioli sector gofal iechyd a thechnolegau cynorthwyol y DU, a Sunrise Medical, un o brif wneuthurwyr cymhorthion symudedd y byd. Mae'r AAP yn darparu fforwm gweithredol i'r Grŵp lle mae'r holl randdeiliaid perthnasol yn cydweithio ar newid ymarferol. Darllenwch am y [Panel Hygyrchedd mewn Hedfanaeth](#).

Mae'r Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr, a ddatblygwyd gan ASUK drwy'r AAP a'i lansio ym mis Mawrth 2026, ymhlith yr ymatebion ymarferol, gweithredol cyntaf i argymhellion y Grŵp Gorchwyl a Gorffen ar ddylunio a thrin cymhorthion symudedd. Mae'r gweithgor yn cydnabod bod y Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr yn un fenter sy'n cyfrannu at wella trin cymhorthion symudedd a phrofiad teithwyr. Dylai gwaith yn y dyfodol barhau i ystyried cyd-fynd â mentrau diwydiant cenedlaethol a rhyngwladol ehangach ac arfer gorau sy'n esblygu.

Mae'r Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr yn fenter arfer gorau wirfoddol, dan arweiniad y diwydiant, sy'n annog paratoi gwell, rhannu gwybodaeth gliriach a thrin mwy cyson ar gyfer teithwyr sy'n teithio gyda chymhorthion symudedd trydan. Mae'r Rhaglen yn dwyn ynghyd gwmnïau hedfan, meysydd awyr, trinwyr ar y ddaear, y BHTA a gweithgynhyrchwyr cymhorthion symudedd o amgylch set gyffredin o ymrwymadau, wedi'u cefnogi gan offer ymarferol sydd ar gael i deithwyr a gweithredwyr. Nid yw'n disodli prosesau cymeradwyo cwmnïau hedfan na gofynion rheoleiddio ond mae'n darparu fframwaith cyffredin sy'n lleihau amwysedd ac yn cefnogi teithiau llyfnach.

Bydd gwaith IATA ar safon ar gyfer tagiau cymhorthion symudedd, y rhestr wirio, a'r adolygiad sydd ar ddod o ganllawiau IATA ar lwytho cymhorthion symudedd yn ategu'r Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr.

Pecyn Teithio Awyr EMA, a ddatblygwyd gan ASUK fel prif gynnyrch y Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr. Darllenwch am y [Pecyn Teithio Awyr](#). Mae'n cynnwys:

- canllaw i deithwyr
- ffurflen gwybodaeth dechnegol strwythuredig y gall teithwyr ei llenwi a'i hargraffu neu ei chadw i'w rhannu gyda'u cwmni hedfan
- canllawiau clir ar ddogfennaeth cydymffurfio batri UN38.3

Mae fframwaith ymrwymïadau gweithgynhyrchwyr ar waith drwy'r Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr. Mae gweithgynhyrchwyr sy'n ymuno â'r Rhaglen yn ymrwymo i sicrhau bod Pecyn Teithio Awyr EMA ar gael i'w cwsmerïaid i helpu gyda:

- sicrhau bod Crynodebau Prawf UN38.3 yn hygyrch
- cydweithio â'r sector hedfanaeth ar drin dyfeisiau cymhleth yn fwy diogel
- mabwysïadu labelu batri mwy gwydn fel bod graddfeydd Wat-awr a marciau diogelwch yn parhau i fod yn ddarllenadwy drwy gydol oes y ddyfais

Sunrise Medical ac eFOLDi yw'r llofnodwyr gwneuthurwyr sefydlu.

Mae ymgysylltu uniongyrchol â gweithgynhyrchwyr wedi datblygu trwy ymgysylltu parhaus drwy'r BHTA a thrwy'r AAP, presenoldeb ASUK yn Naidex 2026, a rhaglen ddilynol strwythuredig a gydlynir â'r Adran Drafnidiaeth. Ar 7 Mai 2026, cynullodd yr AAP gyfarfod pwrpasol ar y Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr i ddiffinio'r camau nesaf a'r blaenoriaethau gyda gweithgynhyrchwyr, gan gwmpasu gwella gwybodaeth am ddyfeisiau, labelu a gwelededd, a gwelliannau trin a dylunio.

Mae ymwybyddiaeth o'r Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr wedi'i meithrin trwy sianeli lluosog, gan gynnwys cyfryngau masnach a defnyddwyr, cyfryngau cymdeithasol, ymgysylltiad uniongyrchol â gweithgynhyrchwyr mewn digwyddiadau diwydiant, a thrwy sefydliadau partner.

Beth sydd i ddod nesaf?

Blaenoriaeth y gweithgor ar gyfer Blwyddyn 2 yw cyflwyno a mabwysïadu ymhellach y Rhaglen Gyfeillgar i Hedfanwyr a Phecyn Teithio Awyr EMA; trwy ehangu sylfaen llofnodwyr y gwneuthurwyr, cynyddu mabwysïadu gweladwy trwy sianeli cwsmerïaid gwneuthurwyr, a chynyddu ymwybyddiaeth y cyhoedd fel bod teithwyr yn derbyn y Pecyn Teithio Awyr EMA cyn iddynt gyrraedd y maes awyr.

Bydd y gweithgor yn datblygu ac yn dyfnhau ymgysylltiad gweithgynhyrchwyr, gan adeiladu ar ddilyniant sefydledig yr AAP o gyfarfodydd rheolaidd â gweithgynhyrchwyr a'r BHTA. Bydd y grŵp hefyd yn datblygu ymgysylltiad ynghylch y Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr a blaenoriaethau dylunio a thrin, gan gynnwys cyhoeddi Crynodebau Prawf UN38.3 yn rheolaidd, gwelliannau dylunio sy'n lleihau'r risg o ddifrod wrth gludo, a sicrhau bod gan drinwyr ar y ddaear y wybodaeth sydd ei hangen arnynt i drin dyfeisiau cynyddol gymhleth, gan gynnwys mewnbwn cydweithredol i hyfforddiant trinwyr. Bydd gwella dyluniad yn nod diffiniedig ar gyfer Blwyddyn 2 ynddo'i hun. Byddwn yn dechrau gyda labelu batris gwydn, y mae gweithgynhyrchwyr yn ymrwymo iddo wrth ymuno â'r Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr, fel bod sgoriau Wat-awr a marciau diogelwch yn parhau i fod yn ddarllenadwy drwy gydol oes y ddyfais ac yn adeiladu o'r fan honno tuag at safonau dylunio a phrofi ehangach. Mae hyn yn ymateb yn uniongyrchol i gasgliad Panel Nwyddau Peryglus (DGP) ICAO mai safonau dylunio a phrofi cadarn ar draws cylch oes y cynnyrch yw'r lliniaru rhagweithiol mwyaf effeithiol.

Bydd y gweithgor yn rhannu dysgu ac arfer gorau yn rhyngwladol. Gan adeiladu ar ddiddordeb cychwynnol ECAC, bydd y grŵp yn cefnogi ymgysylltiad â chymheiriaid rhyngwladol i rannu dull y DU a dysgu oddi wrth eu rhai hwy, gan gynnwys Cymdeithas Peirianeg a Thechnoleg Gynorthwyol Adsefydlu Gogledd America (RESNA) a Gweinyddiaeth Hedfanaeth Ffederal yr Unol Daleithiau (FAA). Drwy femorandwm dealltwriaeth ASUK, bydd y grŵp hefyd yn ymgysylltu â Chymdeithas Darparwyr Gwasanaethau Awyrennau'r Unol Daleithiau (ASPA) a Chymdeithas y Gwasanaethau Hedfanaeth.

Bydd y gweithgor yn cefnogi'r Cynlluniwr Hedfan Cynhwysol (iFP). Mae'r iFP yn brosiect sy'n rhan o brosiect Scaling Innovation 2026 NCAT. Mae iFP yn cael ei ddatblygu i helpu pobl anabl sy'n teithio gyda chymorth symudedd i rannu gwybodaeth ddilys am gymorth symudedd gyda'r timau cywir ar yr amser cywir. Mae gweithgaredd rhanddeiliaid allanol yn rhedeg o fis Mehefin 2026 i fis Ionawr 2027. Byddwn yn cyfrannu drwy weithdai rhanddeiliaid, adolygiadau taith defnyddwyr, adolygiadau data a gwybodaeth, ac adborth prototeipiau, gan dynnu ar berthnasoddd gweithgynhyrchwyr yr AAP a'r profiad a adeiladwyd drwy Becyn Teithio Awyr yr EMA i helpu pontio'r bwch rhwng gweithgynhyrchwyr a gweithrediadau hedfanaeth. Mae'r iFP yn ategu'r Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr. Lle mae Pecyn Teithio Awyr yr EMA yn rhoi offeryn ymarferol i deithwyr heddiw, mae'r iFP yn edrych ar y systemau sylfaenol a'r llifoddd gwybodaeth a fydd yn cefnogi arfer gwell yfory.

Bydd y gweithgor yn parhau i gysylltu ag IATA a chydweithwyr ar draws ecosystem hedfanaeth i nodi gwelliannau mewn systemau a phrosesau ar gyfer trin cymorth symudedd. Bydd hyn yn cynnwys cyd-fynd â thag cymorth symudedd safonol IATA a'r rhestr wirio gysylltiedig, ac ymgysylltu â'r adolygiad sydd ar ddod o ganllawiau IATA ar lwytho, sicrhau, dadlwytho a dychwelyd cymhorthion symudedd yn ddiogel. Bydd y gwaith hwn yn ehangu ac yn ategu'r Rhaglen Cyfeillgar i Hedfanwyr drwy helpu sicrhau bod yr offer ymarferol a ddatblygwyd yn y DU yn gydnaws â safonau rhyngwladol, yn cefnogi rhannu gwybodaeth gyson rhwng teithwyr, cwmnïau hedfan a thrinwyr, ac yn cyfrannu at ddarparu labelu 'dychwelyd i'r giât' cyson.

Bydd y gweithgor yn parhau i alinio â ffrydiau gwaith rheoleiddwyr a llywodraeth, gan gynnwys y fframwaith hygyrchedd sy'n datblygu, fel bod ymdrechion y diwydiant yn cael eu cydlynu yn hytrach na'u dyblygu. Bydd y gweithgor yn gweithio i ddwysau ei ymgysylltiad â rhanddeiliaid eraill y llywodraeth, gan gynnwys y Swyddfa Diogelwch a Safonau Cynnyrch.

Ar wahân, bydd y gweithgor yn gofyn i'r CAA am ddata wedi'i ddiweddarau ar ddigwyddiadau lle nad yw gofynion Cyfarwyddiadau Technegol ICAO wedi'u cydymffurfio â chymhorthion symudedd trydan, gan adeiladu ar y ffigurau a gyhoeddwyd gyntaf yn ei Hysbysiad Diogelwch SN-2012/003. Byddai hyn yn darparu llinell sylfaen diogelwch fesuradwy y gellir olrhain effaith hyfforddiant a gwaith cymorth symudedd yn ei herbyn dros amser a byddai'n helpu nodi pam mae diffyg cydymffurfio yn digwydd a ble mae angen hyfforddiant pellach fwyaf.

Lle ystyrir trefniadau adrodd neu fonitro ychwanegol, bydd y gweithgor yn ceisio adeiladu ar fecanweithiau adrodd presennol a data diwydiant sydd ar gael i leihau dyblygu a baich gweinyddol diangen ar weithredwyr

Bydd y gweithgor yn dod â phrofiad byw ymhellach i'w waith, yn uniongyrchol drwy'r AAP a thrwy gymryd rhan ym mhaneli profiad byw prosiect iFP.

Dylai gweithredu'r argymhellion hyn gyfrannu at leihau difrod i gymorth symudedd, gwella hyder teithwyr, cynnal annibyniaeth yn dilyn digwyddiadau, a hyrwyddo mwy o gysondeb wrth ymdrin â safonau ar draws y sector hedfanaeth.

Beth yw'r rhwystrau a'r heriau?

Dod ag ystod eang o randdeiliaid, teithwyr, gweithgynhyrchwyr, cwmnïau hedfan, meysydd awyr, trinwyr ar y ddaear, y sector gofal iechyd, rheoleiddwyr a'r llywodraeth ynghyd, a sicrhau cefnogaeth gyffredin i un dull ymarferol. Mae hyn yn cynrychioli cyfle sylweddol yn ogystal â her.

Ymateb yn adeiladol i waith DGP ICAO ar ddiogelwch cymhorthion symudedd sy'n cael eu pweru gan fatris lithiwm. Yn ei ddegfed cyfarfod ar hugain (DGP/30, Montreal, 6 i 10 Hydref 2025) cytunodd y Panel, yn amodol ar ymgysylltu â rhanddeiliaid, ar welliant arfaethedig i'r Cyfarwyddiadau Technegol a fyddai'n cyflwyno terfyn o 300 Wh ar gyfer batris sy'n parhau i fod wedi'u gosod mewn cymorth symudedd oni bai bod sgôr uwch wedi'i awdurdodi gan y gweithredwr, gyda'r bwriad o'i ymgorffori yn Argraffiad 2027-2028 trwy atodiad. Mae darpariaethau tymor hwy i'w datblygu trwy weithgor rhyng-baneli newydd sy'n cynnwys Panel Hwyluso ICAO. Ein her yw sicrhau ymateb rhagweithiol gan y diwydiant sy'n amddiffyn ac yn gwella profiad teithwyr sy'n teithio gyda chymhorthion symudedd trydan wrth i'r gwaith hwn ddatblygu.

Namau anweladwy

Pam eu bod yn bwysig?

Yn gyffredinol, gall meysydd awyr a theithio awyr fod yn anodd i bawb, ond i lawer o bobl ag anableddau anweladwy gall yr amgylchedd ddod yn llethol, yn boenus a gadael teithwyr mewn sefyllfa agored i niwed. I lawer sydd â chyflyrau sy'n gysylltiedig â'r synhwyrau, gall goleuadau llachar, sŵn uchel, gwybodaeth ddryslyd a thorfeydd oll arwain at orlwytho synhwyraidd ac achosi gofid sylweddol. Mae teithwyr â dementia, cyflyrau iechyd meddwl, stomâu a namau anweladwy eraill, yn aml yn adrodd am brosesau hedfanaeth sydd wedi'u gadael mewn trallod, mewn poen, yn ddryslyd a hyd yn oed yn cael eu hanwybyddu a heb gefnogaeth.

Argymhellion allweddol gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen

- Cynnwys gofynion ar gyfer pob math o nam mewn adolygiadau hygyrchedd meysydd awyr
- Datblygu ymgyrchoedd ymwybyddiaeth i gynyddu hyder i hedfan

Gwnaed y ddau argymhelliad hyn mewn perthynas â namau anweladwy. Fodd bynnag, oherwydd edafedd cryf iawn sy'n rhedeg drwy'r holl feysydd gwaith sy'n cysylltu anghenion pobl ag anableddau anweladwy â holl feysydd blaenoriaeth gwaith y Grŵp, symudwyd y

rhain o dan y gweithgorau cymorth a gwybodaeth wedi'u teilwra. Rydym yn canolbwyntio yn yr adroddiad hwn ar dynnu'r edafedd hynny ar draws pob maes arall at ei gilydd i sicrhau bod namau anweledig yn cael eu gwehyddu i ffabrig meddwl a chyflenwi gweithredol i annog persbectif croestoriadol heb seilos yn seiliedig ar amodau ond yn seiliedig ar anghenion mynediad.

Beth ydym ni wedi'i gyflawni?

Ffocws y gweithgor ar gyfer namau anweladwy yw hyrwyddo dealltwriaeth o'u natur haenog fel croestoriadol. Mae gan lawer o bobl ag anableddau gweladwy namau anweladwy hefyd ac i'r gwrthwyneb. Mae'r gweithgor wedi bod yn gweithio ar draws pob un o'r gweithgorau i sicrhau bod croestoriadedd a namau anweledig yn parhau i fod yn flaenllaw drwy gydol eu gwaith. Mae hyn yn sicrhau bod ystyriaeth o namau anweladwy yn cael ei hymgorffori ar draws pob llif gwaith o'r dechrau.

Y nod yw hyrwyddo dealltwriaeth ac ymwybyddiaeth sy'n seiliedig ar ddiwylliannol, grefyddol a thrawma i'r rhai sydd â namau anweladwy er mwyn sicrhau eu bod yn cael yr hygyrchedd sydd ei angen arnynt, ynghyd â disgresiwn, urddas a diogelwch mewn hedfanaeth. Mae'r gweithgor wedi dechrau datblygu offeryn y gellid ei ddefnyddio i helpu'r diwydiant i ganolbwyntio ar y rhwystrau a'r heriau y gallai teithwyr â namau anweladwy eu hwynebu ym mhob cam o'r daith, a sut y gallai hynny newid yr hyn y gallai fod angen i bobl mewn gwahanol rolau hedfanaeth ei ystyried a'i wybod. Bydd hyn yn helpu'r diwydiant i symud tuag at ddilyn y Model Cymdeithasol o Anabledd drwy hyrwyddo dealltwriaeth ehangach a hyrwyddo urddas. Byddwn yn parhau i weithio ar y cynnyrch hwn i sicrhau ei fod yn darparu canllaw defnyddiol i unrhyw un sy'n gweithio yn y sector.

Mae'r gweithgor wedi gweithio'n agos gyda'r gweithgor hyfforddi i gefnogi fframwaith a all helpu i greu mwy o gydraddoldeb a chysondeb ar draws y diwydiant awyrennau, gan ganiatáu i staff ymateb i'r teithiwr unigol mewn ffordd bersonol, ddisylw ac urddasol. Y nod yw cydbwysu egwyddorion mynediad safonol â darparu gwasanaethau wedi'u teilwra, fel y gall teithwyr ag anableddau anweladwy ddisgwyl dealltwriaeth a chymorth priodol waeth ble, sut neu gyda phwy maen nhw'n teithio.

Beth sydd i ddod nesaf?

Mae'r laniard Blodyn yr Haul yn "eitem allweddol" i lawer o deithwyr sydd â nam anweladwy ond ni ddylid ei ystyried fel yr unig ffordd o roi arwydd bod gan rywun nam anweladwy. Nid yw llawer o bobl yn gwisgo un am resymau diogelu, diwylliannol, crefyddol a phersonol. Mae angen ffyrdd disylw a diogel o nodi angen hygyrchedd ar gyfer namau anweladwy. Mae'n amlwg bod angen mwy o ymwybyddiaeth ymhlith staff o'r dynodwyr presennol, a sut i ymateb yn briodol pan fydd rhywun wedi nodi angen. Dylai fod mwy o ffocws hefyd ar ddull sy'n seiliedig ar anghenion, yn hytrach na thybio bod gan bob teithiwr anabl yr un angen. Bydd y gweithgor yn gweithio ar draws y sector ar ffyrdd o wella a chryfhau gwybodaeth yn y maes hwn, ochr yn ochr â'r gweithgor hyfforddi. Mae hyn yn cynnwys datblygiad parhaus yr offeryn a fydd yn helpu sefydliadau i hyfforddi eu staff i nodi rhwystrau a ffyrdd o helpu teithwyr yn y ffordd sydd ei hangen arnynt, sy'n berthnasol i wahanol rolau.

Bydd y gweithgor hefyd yn siarad â rhanddeiliaid sy'n cynrychioli namau anweledig sy'n aml yn cael eu hanwybyddu a'u camddeall fel Syndrom Tourette, Anhwylder Diffyg Canolbwyntio a Gorfywiogrwydd (ADHD) ac Anhwylder Straen wedi Trawma (PTSD). Rydym hefyd yn

bwriadu cynnal sesiynau “cinio a dysgu” a fynychir gan y diwydiant i glywed gan leisiau profiadol mewn hygyrchedd ac hedfanaeth.

Beth yw'r rhwystrau a'r heriau?

Mae cyfle i adeiladu dull byd-eang mwy cyson o ymdrin ag amhariadau anweledig mewn hedfanaeth, gan gynnwys iaith gyffredin, diffiniadau cliriach ac egwyddorion cyffredin ar gyfer nodi ac ymateb i anghenion mynediad. Ar hyn o bryd, mae dulliau'n amrywio ar draws gwledydd, gweithredwyr a darparwyr gwasanaethau, sy'n golygu y gall teithwyr brofi gwahanol lefelau o ddealltwriaeth a chefnogaeth yn dibynnu ar ble maen nhw'n teithio. Byddai mwy o gydlynid rhyngwladol yn helpu creu taith fwy rhagweladwy a thawelu meddwl, gan ganiatáu i gwmnïau hedfan, meysydd awyr a darparwyr cymorth deilwra cefnogaeth i'r teithiwr unigol o hyd. Dylai'r gwaith hwn gydnabod y gall dynodwyr gweladwy, fel y laniard Blodyn yr Haul, fod yn offer gwirfoddol defnyddiol i rai teithwyr, ond nid safonau hedfanaeth ydynt ac ni ddylent fod yr unig ffordd i deithiwr gyfleu angen mynediad. Felly, dylai dull byd-eang cadarnhaol gefnogi nifer o sianeli disylw a dibynadwy i deithwyr rannu eu hanghenion, wedi'u cefnogi gan hyfforddiant staff, ymgysylltiad parchus a rhagdybiaeth o ymddiriedaeth.

Dylai hyfforddiant ar namau anweledig adeiladu ar ddealltwriaeth byd-eang a rennir o beth yw namau anweledig, sut y gallant effeithio ar daith teithiwr, a sut y gellir cydnabod a chefnogi anghenion mynediad mewn ffordd barchus a chyson. Mae sefydlu'r ddealltwriaeth gyffredin hon yn gyntaf yn bwysig oherwydd bydd hyfforddiant yn fwyaf effeithiol pan fydd yn seiliedig ar iaith a rennir, egwyddorion cyffredin ac ymrwymiad clir i'r model cymdeithasol o anabledd, yn hytrach nag ar dybiaethau fesul cyflwr. Unwaith y bydd y sylfaen hon yn ei lle, gall hyfforddiant hedfanaeth drosi'r ddealltwriaeth honno'n ganllawiau ymarferol ar gyfer gwahanol rolau ar draws taith y teithiwr, o archebu a gwybodaeth cyn teithio i gymorth yn y maes awyr, rheoli aflonyddwch, gwasanaeth ar yr awyren a chymorth ar ôl y daith.

Awdurdod Hedfanaeth Sifil

Pam ei fod yn bwysig?

Y CAA yw rheoleiddiwr hedfanaeth y DU. Cyfeiriwyd nifer o argymhellion yn benodol at y CAA fel y rheoleiddiwr sydd â rôl allweddol i'w chwarae wrth godi safonau ar draws y diwydiant.

Argymhellion allweddol gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen

- Datblygu offeryn hunanasesu
- Adolygu a diweddarau canllawiau presennol ar Fframwaith Perfformiad Meysydd Awyr y CAA (CAP1228)
- Adolygu a diweddarau goruchwyliaeth bresennol y CAA mewn meysydd blaenoriaeth yn rheolaidd
 - Safoni ardaloedd rhyddhad cŵn cymorth
 - Ffurflenni ffit i hedfan safonol

- Effaith gohiriadau teithiau hedfan ar deithwyr anabl
- Data difrod cymhorthion symudedd
- Data teithio o'r dechrau i'r diwedd mewn maes awyr
- Archwiliadau pecynnau hyfforddi
- Mwy o ddefnydd o Fforymau Hygyrchedd y Maes Awyr
- Dylunio cynhwysol ar gyfer meysydd awyr ac awyrennau

Beth ydym ni wedi'i gyflawni?

Mae'r CAA wedi ystyried yr argymhelliad i ddatblygu offeryn hunanasesu. Bydd ei adolygiad o CAP1228 yn rhoi cyfle i gyflwyno offeryn hunanasesu. Bydd hyn yn cefnogi busnesau i werthuso eu perfformiad presennol a darparu map ffordd clir ar gyfer gwella drwy ddarparu gwybodaeth i fusnesau am yr hyn i'w ddisgwyl gan y CAA pan fydd yn cynnal Safonau Ansawdd, asesiadau blynyddol ac 'archwiliadau dwfn' meysydd awyr unigol.

Mae'r CAA wrthi'n cynnal adolygiad o CAP1228. Mae hyn yn mynd rhagddo'n dda, ac i lywio ei adolygiad, mae'r CAA wedi:

- Cynnal ymchwil a dadansoddiad manwl o berfformiad y maes awyr yn erbyn y fframwaith presennol
- Comisiynu ymchwilydd marchnad annibynnol i adolygu arolwg y CAA i brofiadau teithwyr o ddefnyddio gwasanaethau cymorth
- Ymgysylltu ag ystod eang o randdeiliaid defnyddwyr a diwydiant

Mae'r meysydd allweddol i ganolbwyntio arnynt o'r adolygiad yn cynnwys:

- Asesu elfennau cyfredol fframwaith PAC 1228
 - canllawiau ychwanegol ar ymgynghori â rhanddeiliaid anabledd
 - gwella gofynion i arolygu teithwyr cymorth ar wasanaeth cwsmeriaid
 - amseroedd aros am gymorth
- yn ogystal ag ystyried cyflwyno elfennau newydd gan gynnwys
 - hyfforddiant
 - mynediad ar y ddaear
 - cymorth i mewn ac allan o seddi awyrennau
 - trin cymhorthion symudedd ar y ddaear

Mewn ymateb i'r argymhelliad i'r CAA adolygu a diweddarau goruchwyliaeth bresennol y CAA yn rheolaidd yn y meysydd blaenoriaeth a nodir yn yr argymhellion, bydd pob maes yn cael ei ystyried fel rhan o'r adolygiad o safonau ansawdd CAP1228, gan gynnwys mwy o ddefnydd o Fforymau Hygyrchedd Meysydd Awyr.

Yn ogystal, fel rhan o'i weithgarwch goruchwyllo rheolaidd, cynhaliodd y CAA bum asesiad 'archwiliad dwfn' o feysydd awyr yn 2025-26. Drwy'r asesiadau hyn, fe wnaethom nodi rhai problemau ynghylch

- Mannau 'rhyddhad' cŵn cymorth a gwybodaeth i deithwyr am deithio gyda chŵn cymorth. Mae pob problem wedi ei datrys ers hynny.
- Cynnwys a chyflwyniad rhaglenni hyfforddi. Mae'r cynnydd wedi bod yn dda, ond mae nifer fach o faterion yn parhau.
- Rhai materion o ran dylunio ar gyfer meysydd awyr, megis arwyddion, seddi, lloches, a darpariaeth lifftiau. Mae'r cynnydd wedi bod yn dda, ond mae nifer fach o faterion yn parhau.

Darllenwch am [Adroddiadau Perfformiad Hygyrchedd Meysydd Awyr y CAA 2025/26](#)

Gofynnodd y CAA am ddata gan y diwydiant ar ddifrod i gymhorthion symudedd. Cyhoeddodd ganfyddiadau allweddol y cais am ddata ac ymgynghorodd ar gynnig i gyhoeddi data ym mis Medi. Mae wedi bod yn adolygu ymatebion i'r ymgynghoriad ac mae'n bwriadu cyhoeddi crynodeb o'r ymatebion a gwybodaeth am y camau nesaf yn ddiweddarach eleni.

Gofynnodd y CAA am wybodaeth gan 45 o gwmnïau hedfan am brosesau clirio meddygol (gan gynnwys gwybodaeth am ffurflenni 'ffit i hedfan') fel rhan o'r Adroddiad Hygyrchedd Cwmnïau Awyr cyntaf. Ymgysylltodd y CAA â rhai cwmnïau hedfan ynghylch rhai materion ynghylch tegwch prosesau cwblhau ffurflenni ac o ganlyniad datryswyd yr holl faterion.

Ar yr argymhelliad ynghylch effaith tarfu ar hediadau ar deithwyr anabl. Fel rhan o raglen gydymffurfio'r CAA i weld a yw cwmnïau hedfan yn cyflawni eu rhwymedigaethau o dan Reoliad 261/2004 pan fydd defnyddwyr yn wynebu aflonyddwch ar hediadau, ysgrifennodd at 27 o gwmnïau hedfan i ofyn sut mae cwmnïau hedfan yn cyfathrebu â theithwyr anabl a theithwyr llai symudol, ac yn darparu cefnogaeth ychwanegol iddynt.

Beth sydd i ddod nesaf?

Mae gan y CAA gynllun gwaith ar hygyrchedd sy'n cynnwys:

- Ymgynghori ar ddiweddariadau arfaethedig i safonau ansawdd CAP1228 yn ddiweddarach eleni
- Datblygu offeryn hunanasesu i gyd-fynd ag adolygiad CAP1228
- Goruchwyllo meysydd blaenoriaeth drwy CAP1228 ac arolygiadau 'archwiliad dwfn'. Yn y flwyddyn 26/27, bydd yn asesu 8 maes awyr
- Bydd rhaglen gydymffurfio Rheoliad 261/2004 yn rhedeg am o leiaf 18 mis. Bydd y CAA yn cyhoeddi diweddariadau ar gynnydd ar adegau perthnasol dros y cyfnod hwnnw

Camau nesaf

Mae'r adroddiadau cynnydd a'r blaenoriaethau ar gyfer y dyfodol a nodir uchod ym mhob un o'n meysydd ffocws allweddol yn cynrychioli llawer iawn o waith gan bawb sy'n gysylltiedig. Gall cynnydd ymddangos yn araf mewn rhai meysydd ond o ystyried y nifer fawr o

randdeiliaid a chymhlethdod y byd hedfanaeth, rydym yn falch o'r camau cadarnhaol sydd eisoes wedi'u cymryd neu wedi'u sefydlu i'w cymryd mewn nifer o feysydd.

Yn y flwyddyn nesaf, fel yr ydym wedi'i nodi, mae'r gwaith yn parhau a, lle bynnag y bo modd, yn symud o'r cysyniad i'r cyflawni, naill ai ar sail beilot neu ar sail draws-ddiwydiannol ehangach fel y gallwn ddechrau gweld gwelliannau bywyd go iawn yn ansawdd y profiad teithio i bobl anabl.

Byddwn yn datblygu dangosyddion i fonitro cynnydd y gweithrediad ac yn adrodd yn rheolaidd ar y canlyniadau a gyflawnwyd ar draws y meysydd blaenoriaeth.

Mae Cyngor Hedfanaeth yr Adran Drafnidiaeth yn dwyn ynghyd arweinwyr o bob cwr o'r sector hedfanaeth i gefnogi canlyniadau a rennir sy'n cyd-fynd â chenadaethau llywodraethau. Mae'r Grŵp o'r farn y byddai hwn yn gyfle gwyh i sicrhau bod hygyrchedd yn parhau i fod yn uchel ei broffil, ac yn ddelfrydol hoffent ei weld fel eitem ar yr agenda. Bydd y Grŵp yn gweithio gyda'r Cyngor Hedfanaeth i rannu diweddariadau, heriau a chyfleoedd i wella hygyrchedd yn y dyfodol.

Blaenoriaethau yn y dyfodol

Nid oes dyddiad cau pendant ar gyfer cyflawni'r holl welliannau ac argymhellion a nodwyd gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen. Mae rhai eisoes wedi dwyn ffrwyth, bydd eraill angen llawer mwy o waith ar ddatblygu safonau technegol ac ar sicrhau cefnogaeth pawb sy'n gysylltiedig.

Yr hyn sy'n amlwg, fodd bynnag, yw ymrwymiad ac angerdd aelodau'r Grŵp i wneud teithio awyr yn brofiad gwell i bobl anabl a phobl hŷn ar draws pob agwedd ar y daith.

Er bod ein ffocws yn amlwg ar y DU, credwn, drwy sefydlu modelau newydd o arfer gorau, mewn meysydd fel hyfforddiant a gwybodaeth er enghraifft, y gallwn hefyd ddylanwadu ar newid yn rhyngwladol. Mae'r Grŵp yn cydnabod bod llawer o deithiau hygyrchedd yn cynnwys nifer o gludwyr ac awdurdodaethau. Felly, dylai gwaith yn y dyfodol geisio cydnawsedd â safonau ac arferion rhyngwladol er mwyn sicrhau profiad di-dor i deithwyr drwy gydol y daith o'r dechrau i'r diwedd. Rydym yn arbennig o ddiolchgar i IATA am eu hymgylltiad â'n gwaith.

Atodiad A – Aelodaeth y Grŵp Gweithredu Hygyrchedd mewn Hedfanaeth

Enw	Rôl yn y Grŵp	Rôl / Sefydliad	Dyddiad
Ann Frye	Cyd-gadeirydd	Arbenigwr Symudedd Annibynnol	Medi 2025 – parhaus
Steve Wilson	Cyd-gadeirydd	Rheolwr Teithio â Chymorth, Jet2.com a Jet2holidays	Medi 2025 – parhaus
James Fremantle	Aelod	Uwch Reolwr, Polisi a Gorfodi Defnyddwyr, Awdurdod Hedfanaeth Sifil	Medi 2025 – parhaus
Michelle Kelly	Cyd-arweinydd y gweithgor gwybodaeth	Pennaeth Polisi Trafnidiaeth, Cyngor Defnyddwyr Gogledd Iwerddon	Medi 2025 – Chwefror 2026
Sue Sharp	Aelod	Cadeirydd Dros Dro, Pwyllgor Ymgynghorol ar Drafnidiaeth i Bobl Anabl (DPTAC)	Medi 2025 – parhaus
Deborah Persaud	Aelod	Panel Defnyddwyr yr Awdurdod Hedfanaeth Sifil	Medi 2025 – parhaus
Roberto Castiglioni	Aelod	Ymgrych Rights on Flights	Medi 2025 – parhaus
Carly Jones	Arweinydd gweithgor nam nad yw'n weledol	Cadeirydd gweithgor hedfanaeth y Pwyllgor Ymgynghorol ar Drafnidiaeth i Bobl Anabl (DPTAC)	Medi 2025 – parhaus
Anthony Jennings	Cyd-arweinydd y gweithgor cynorthwyon symudedd	Eiriolwr Hawliau Anabledd	Medi 2025 – parhaus
John Fishwick	Aelod	Rheolwr Hygyrchedd Cwsmeriaid, Virgin Atlantic; Llysgennad Anabledd a Mynediad y Llywodraeth	Medi 2025 – parhaus
Lorraine Rothwell	Aelod	Rheolwr Gwasanaeth Cwsmeriaid, Ryanair	Medi 2025 – parhaus
Xavier Mascarell	Cyd-arweinydd y gweithgor hyfforddiant	Rheolwr Strategaeth Hygyrchedd Cwsmeriaid, British Airways	Medi 2025 – parhaus
Wallis Harvey	Cyd-arweinydd y gweithgor gwybodaeth	Arbenigwr Hygyrchedd, easyJet	Medi 2025 – parhaus
Calum Glazier	Cyd-arweinydd y gweithgor cefnogaeth wedi'i theilwra	Pennaeth Gwasanaethau Cymorth, Maes Awyr Heathrow Llundain	Medi 2025 – parhaus
Ed Kibblewhite	Aelod	Rheolwr Contractau PRM, Grŵp Meysydd Awyr Manceinion	Medi 2025 – parhaus
Denise Hobbs	Aelod	Rheolwr Hygyrchedd a PRM, Maes Awyr Llundain Luton	Ionawr 2026 – parhaus
Chris Drury	Aelod	Rheolwr Gwasanaethau Cwsmeriaid, Maes Awyr Dwyrain Canolbarth Lloegr	Medi 2025 – Ebrill 2026
Paul Scott	Aelod	Rheolwr Sicrwydd Terfynell, Maes Awyr Glasgow	Medi 2025 – Rhagfyr 2025

Samantha Saunders	Cyd-arweinydd y gweithgor cefnogaeth wedi'i theilwra	Pennaeth Gwasanaethau Cymorthedig, ABM Aviation UK Ltd	Medi 2025 – Mehefin 2026
Liz Boadella Burton	Cyd-arweinydd y gweithgor hyfforddiant	Pennaeth Cynnyrch a Phrofiad Teithwyr, Wilson James	Medi 2025 – parhaus
Mark Chambers	Aelod	Cyfarwyddwr Gweithrediadau Gwasanaethau Maes Awyr, OCS	Medi 2025 – Rhagfyr 2025
Peter O'Broin	Aelod	Rheolwr Ymgyrch y DU ac Iwerddon, IATA	Medi 2025 – parhaus
Luke Petherbridge	Aelod	Pennaeth Materion Cyhoeddus, ABTA	Medi 2025 – Rhagfyr 2025
Julia Ogiehor	Aelod	Rheolwr Polisi a Chysylltiadau Masnach, ABTA	Ionawr 2026 – parhaus
David Leighton	Cyd-arweinydd y gweithgor cynorthwyon symudedd	Cyfarwyddwr, Gwasanaethau Hedfanaeth y DU	Medi 2025 – parhaus
	Aelod	Rheolwr Polisi a Materion Cyhoeddus, Airlines UK	Medi 2025 – parhaus
Christopher Snelling	Aelod	Cyfarwyddwr Polisi, AirportsUK	Medi 2025 – parhaus

Atodiad B: Rhestr termau

Mae'r rhestr termau hon yn egluro'r prif dermau, talfyriadau a sefydliadau y cyfeirir atynt yn yr adroddiad hwn. Ei fwriad yw cefnogi darllenwyr a allai fod yn llai cyfarwydd â therminoleg hedfanaeth, hygyrchedd, rheoleiddio neu anabledd.

Term	Ystyr yn yr adroddiad hwn
ABTA	Cymdeithas deithio yn y DU sy'n cynrychioli asiantau teithio a gweithredwyr teithiau. Yn yr adroddiad hwn, cyfeirir at ABTA mewn perthynas â gweithdai rhanddeiliaid ac ymgysylltu â'r sector teithio ehangach.
Fforwm Hygyrchedd Meysydd Awyr	Grŵp sy'n cynnull cynrychiolwyr o grwpiau anabledd ac unigolion anabl, i'w ymgynghori gan feysydd awyr ar safonau ansawdd gwasanaeth cymorth, cyfleusterau ac offer, seilwaith a dylunio, a hyfforddiant.
Gwasanaeth cymorth/Teithio â chymorth	Gwasanaeth am ddim a ddarperir i deithwyr gan y maes awyr, neu ddarparwr gwasanaeth cymorth, i helpu teithwyr anabl i deithio drwy'r maes awyr, mynd ar yr awyren ac oddi ar yr awyren.
Technoleg gynorthwyol	Offer, meddalwedd neu ddyfeisiau sy'n cefnogi pobl anabl i gyfathrebu, symud, cael mynediad at wybodaeth neu gyflawni gweithgareddau dyddiol. Yn yr adroddiad hwn, mae'n cynnwys cymhorthion symudedd ac offer digidol sy'n cefnogi teithio hygyrch.
BHTA	British Healthcare Trades Association. Cymdeithas fasnach yn y DU sy'n cynrychioli cyflenwyr gofal iechyd a thechnoleg gynorthwyol, gan gynnwys gweithgynhyrchwyr cymhorthion symudedd.
GAG	Awdurdod Hedfanaeth Sifil. Rheoleiddiwr hedfanaeth y DU. Yn yr adroddiad hwn, mae'r CAA yn berthnasol oherwydd eu bod yn monitro ac yn gorfodi hawliau teithwyr a gofynion hygyrchedd, gan gynnwys fframweithiau hygyrchedd meysydd awyr a chwmnïau hedfan.
Canllawiau ar safonau ansawdd o dan Reoliad 1107/2006 (CAP1228)	Canllawiau'r CAA yn nodi safonau ansawdd ar gyfer cymorth ym meysydd awyr y DU o dan Reoliad 1107/2006. Mae'n cefnogi monitro perfformiad cymorth meysydd awyr a gwelliant parhaus.
Canllawiau Hygyrchedd Awyrennau (CAP2990)	Canllawiau hygyrchedd awyrennau CAA. Mae'n egluro'r disgwyliadau ar gyfer cwmnïau hedfan mewn perthynas â theithwyr anabl a theithwyr â symudedd cyfyngedig ar draws taith y teithiwr.
DfT	Yr Adran Drafnidiaeth. Yr adran o Lywodraeth y DU sy'n gyfrifol am bolisi

	trafnidiaeth. Mae'r Adran Drafnidiaeth yn darparu'r ysgrifenyddiaeth ar gyfer y Grŵp.
DPTAC	Pwyllgor Cyngori ar Drafnidiaeth i Bobl Anabl. Corff cyngori statudol sy'n cynghori'r Llywodraeth ar hygyrchedd trafnidiaeth i bobl anabl.
ECAC	Cynhadledd Hedfanaeth Sifil Ewrop. Sefydliad rhynglywodraethol sy'n cefnogi cydweithrediad a safonau cyffredin mewn hedfanaeth sifil Ewropeaidd, gan gynnwys hwyluso a chymorth i deithwyr â symudedd cyfyngedig.
ECAC Dogfen 30	Dogfen bolisi hedfanaeth sifil Ewropeaidd sy'n ymdrin â materion hwyluso, gan gynnwys canllawiau sy'n berthnasol i deithwyr anabl a theithwyr â symudedd cyfyngedig.
FAA	Federal Aviation Administration. Rheoleiddiwr hedfanaeth yr Unol Daleithiau. Fe'i crybwyllir yn yr adroddiad hwn mewn perthynas ag ymgysylltu a dysgu rhyngwladol ar drin a diogelwch cymhorthion symudedd.
Gwasanaethau daear	Yn cwmpasu amrywiaeth o swyddogaethau hanfodol ar gyfer gweithrediad awyrennau ar y ddaear, gan gynnwys trin teithwyr i gynorthwyo teithwyr o gofrestru i fynd ar yr awyren, trin bagiau a cargo a chynnal a chadw awyrennau. Ceir rhagor o wybodaeth ar beth mae hyn yn ei gynnwys ar trin ar y ddaear .
Blodyn yr Haul Anabledau Cudd	Symbol gwirfoddol, a ddangosir fel arfer ar laniard gwyrdd â phatrwm blodyn yr haul, sy'n dangos y gallai fod gan berson nam nad yw'n weledol ac y gallai fod angen amser, cefnogaeth neu ddealltwriaeth ychwanegol arno.
IATA	Cymdeithas Trafnidiaeth Awyrydd Rhyngwladol. Corff diwydiant awyrennau byd-eang. Yn yr adroddiad hwn, mae IATA yn berthnasol i waith rhyngwladol ar gymhorthion symudedd, rheolau nwyddau peryglus ac arfer cyson gan gwmnïau hedfan.
ICAO	Sefydliad Hedfanaeth Sifil Rhyngwladol. Asiantaeth arbenigol y Cenhedloedd Unedig sy'n gosod safonau rhyngwladol ac arferion a argymhellir ar gyfer hedfanaeth sifil.
iFP	Cynlluniwr Hedfan Cynhwysol. Prosiect sy'n datblygu teclyn diogel i helpu pobl anabl i rannu gwybodaeth am gymorth symudedd wedi'i wirio gyda'r timau hedfanaeth cywir ar yr amser cywir.

Croestoriadedd	Y ffordd y gall gwahanol agweddau ar hunaniaeth neu brofiad person orgyffwrdd ac effeithio ar y rhwystrau y maent yn eu hwynebu. Yn yr adroddiad hwn, mae'n cydnabod y gall fod gan berson namau gweladwy ac anweladwy, yn ogystal ag anghenion diwylliannol, crefyddol neu rai sy'n gysylltiedig â thrawma.
Profiad bywyd	Y wybodaeth a'r ddealltwriaeth a geir o fynd trwy rywbeth yn bersonol. Mae hyn yn cynnwys byw gydag anabledau a chyflyrau iechyd.
ncat	Mae'r Ganolfan Genedlaethol ar gyfer Trafnidiaeth Hygyrch (ncat) yn ganolfan dystiolaeth genedlaethol annibynnol, sy'n dwyn ynghyd dystiolaeth, profiad bywyd ac arloesedd i gefnogi dileu rhwystrau i drafnidiaeth hygyrch.
Niwrowahanol	Term eang sy'n disgrifio pobl y mae eu hymennydd yn prosesu gwybodaeth, cyfathrebu neu fewnbwn synhwyrdd yn wahanol. Gall hyn gynnwys pobl awtistig, pobl ag ADHD ac eraill â gwahaniaethau niwroddatblygiadol.
Nam nad yw'n weledol	Namau nad ydynt yn amlwg ar unwaith, gan gynnwys y rhan fwyaf o gyflyrau iechyd. Mae enghreifftiau'n cynnwys cyflyrau iechyd meddwl, colli clyw, alergeddau a diabetes.
Safon Un Clic	Safon a argymhellir ar gyfer sicrhau bod yr holl wybodaeth am hygyrchedd ar gael ar un dudalen we neu dudalennau o un dudalen lanio sydd un clic llygoden o'r hafan.
Hysbysiad ymlaen llaw	Y broses lle mae teithiwr yn dweud wrth gwmni hedfan, maes awyr neu ddarparwr teithio ymlaen llaw eu bod angen cymorth neu y byddant yn teithio gydag offer penodol, fel cymorth symudedd trydan.
PRM	Teithiwr â Symudedd Cyfyngedig. Term hedfanaeth a ddefnyddir yn gyffredin ar gyfer teithwyr sydd angen cymorth oherwydd anabledd, oedran, anaf dros dro, cyflwr iechyd neu angen arall sy'n gysylltiedig â symudedd.
Rheoliad 1107/2006	Y rheoliad hedfanaeth ynghylch hawliau pobl anabl a phobl â symudedd cyfyngedig wrth deithio mewn awyren. Ei nod yw sicrhau nad oes gwahaniaethu ac y ceir mynediad at gymorth fel bod gan deithwyr anabl gyfleoedd cymharol i deithio ar yr awyr.
Rheoliad 261/2004	Y rheoliad hedfanaeth ynghylch hawliau teithwyr os gwrthodir mynediad, canslo teithiau neu os oes oedi hir ar hediadau.

Model Cymdeithasol o Anabledd	Mae'r model cymdeithasol o anabledd yn dweud bod pobl yn cael eu hanablu gan rwystrau mewn cymdeithas, nid gan eu nam na'u cyflwr. O dan y model hwn mae "pobl anabl" neu "person anabl" yn arwydd o hunaniaeth ddiwylliannol gyfunol o brofiad anablu a rennir y mae pobl ag anableddau yn ei wynebu mewn cymdeithas. Mae'r defnydd o "teithiwr anabl" yn yr adroddiad hwn yn cyfeirio at unrhyw un sydd â nam neu gyflwr meddygol sydd wedi'i anablu gan ran o'r daith hedfanaeth. Er mai dyma'r model y mae'r adroddiad a'r grŵp yn ei ddilyn, cydnabyddir yn llawn, ar lefel fwy unigol, nad yw rhai o bosibl yn uniaethu â'r iaith hon, nac yn ei defnyddio.
Crynodeb Prawf UN38.3	Dogfennaeth sy'n dangos bod batri lithiwm wedi pasio'r profion diogelwch gofynnol ar gyfer cludo. Ar gyfer cymhorthion symudedd trydan, mae'r wybodaeth hon yn helpu cwmnïau hedfan a thrinwyr i gadarnhau y gellir cludo batris yn ddiogel.