

Adroddiad

Tasglu Parcio ar y Palmant Cymru

Hydref 2020



Nodiadau

Gweler y Rhestr Termau ar gyfer diffiniadau o eiriau yn italig ac wedi'u tanlinellu. Mae'r **Argymhellion** mewn testun trwm ac italig.

Cynnwys

1. Crynodeb Gweithredol	4
2. Cyflwyniad	5
3. Yr Achos Dros Newid	6
4. Newidiadau i Ddeddfwriaeth a Chanllawiau'r Llywodraeth	10
5. Strategaeth Cyfathrebu a Hyrwyddo	14
6. Gorfodi	16
7. Canlyniadau, Monitro a Gwerthuso	17
8. Gweithredu	18
9. Crynodeb o'r Prif Ganfyddiadau a'r Argymhellion	19
Rhestr Termau	20
Atodiadau	21

1. Crynodeb Gweithredol

Parcio ar y palmant yw lle mae un neu fwy nag un olwyn cerbyd llonydd wedi parcio ar y palmant (sydd hefyd yn cael ei adnabod fel troedffordd). Mae parcio ar y palmant yn rhwystro cerddwyr ac mae'n broblem ddifrifol ac eang ledled Cymru. Mae'n peryglu pobl pan gânt eu gorfodi i gerdded ar hyd y lôn gerbydau lle gallant gael gwrthdrawiad â thraffig sy'n symud. Mae'n broblem benodol i bobl anabl ynghyd ag unrhyw un gyda phlentyn neu goets gadair. Canfu arolwg o dros 1000 o bobl yng Nghymru a gynhaliwyd yn 2019 fod 83% o'r farn ei bod yn broblem gyffredin, yn broblem fawr neu'n broblem fawr iawn.

Mae galluogi ac annog mwy o bobl i gyflawni teithiau pob dydd ar droed yn flaenoriaeth bwysig mewn polisiâu a deddfwriaeth yng Nghymru. Mae parcio ar y palmant yn mynd yn groes i'r nodau hyn ac mae'n bwysig yr ymdrinnir â'r broblem cyn gynted â phosibl. Dylid cyflawni hyn drwy newid ymddygiad gyrwyr drwy godi ymwybyddiaeth o'r ffaith mai ar gyfer cerddwyr mae palmentydd ac nid cerbydau, a chefnogi hyn drwy ddefnyddio mesurau gorfodi effeithiol i'w hatal.

Er nad yw parcio ar y palmant yn drosedd benodol yng Nghymru (yn yr un modd â'r rhan fwyaf o Loegr), mae creu rhwystr diangen ar unrhyw ran o'r briffordd yn drosedd sy'n bodoli eisoes, er nad yw'n un a gaiff ei gorfodi'n aml gan yr Heddlu.

Ystyriwyd gwneud parcio ar y palmant yn drosedd newydd drwy ddeddfwriaeth sylfaenol, fel sydd wedi'i wneud yn yr Alban, ond mae hon yn broses hir sy'n mynd ag amser. Dull mwy effeithlon a chyflymach yw galluogi awdurdodau lleol i ddefnyddio mesurau gorfodi sifil i orfodi trosedd sydd eisoes yn bodoli, sef creu rhwystr. Dylai Llywodraeth Cymru basio darn syml o is-ddeddfwriaeth er mwyn rhoi'r pwerau hyn i awdurdodau lleol.¹

Bydd rhai mannau, er enghraifft strydoedd preswyl cul lle nad oes lleoedd parcio oddi ar y stryd, lle y bydd yn rhaid goddef rhywfaint o barcio ar y palmant. Er nad yw'n hanfodol tynnu sylw at y lleoliadau hyn cyn dechrau mesurau gorfodi sifil, byddai'n ddymunol bod awdurdodau lleol yn gwneud hynny cyn gynted â phosibl. Gall y broses o wneud y *Gorchmynion Rheoleiddio Traffig* cysylltiedig fod yn gostus a chymryd amser a dylai Llywodraeth Cymru adolygu'r ddeddfwriaeth berthnasol er mwyn nodi ffyrdd o'i symleiddio.

Bydd angen i Lywodraeth Cymru lunio canllawiau clir, manwl ac ymarferol, mewn partneriaeth â llywodraeth leol a rhanddeiliaid eraill, er mwyn arwain awdurdodau lleol wrth iddynt weithredu eu pwerau newydd. Dylid cyflawni hyn drwy ddiwygio'r canllawiau statudol a gweithredol cyfredol ar fesurau gorfodi parcio sifil.

Bydd angen newid Rheolau'r Ffordd Fawr er mwyn ei gwneud yn glir i yrwyr y cânt eu cosbi gan awdurdodau lleol os byddant yn parcio ar balmentydd yng Nghymru. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda'r Adran Drafnidiaeth y DU ar y mater hwn.

Bydd angen gwneud ymdrech ar y cyd, yn genedlaethol ac yn lleol, i roi gwybod i'r cyhoedd y bydd mesurau gorfodi'n cynyddu a bydd angen i Lywodraeth Cymru ddylunio a chynnal strategaeth cyfathrebu a hyrwyddo effeithiol, ar y cyd ag awdurdodau lleol.

Bydd angen i awdurdodau lleol ymestyn eu gweithrediadau gorfodi cyfredol er mwyn gweithredu eu pwerau newydd ac mae'n bosibl y bydd angen rhywfaint o adnoddau ychwanegol, ond bydd hyn yn dibynnu'n bennaf ar i ba raddau y bydd y gwaith gorfodi'n rhagweithiol, yn hytrach na bod yn seiliedig ar gwynion. Mater ar gyfer polisiâu lleol fydd hynny.

Bydd yn bwysig monitro a gwerthuso canlyniadau a gweithrediad y drefn orfodi newydd er mwyn asesu ei llwyddiant a nodi unrhyw newidiadau y gall fod eu hangen. Mae Cydbwylgor *PATROL* (Rheoliadau Parcio a Thraffig y tu allan i Lundain) mewn sefyllfa dda i gynnal yr asesiad gweithredol.

Y nod ddylai fod dechrau mesurau gorfodi sifil mewn perthynas â pharcio ar y palmant erbyn mis Gorffennaf 2022. Bydd hyn yn gofyn am ymrwymiad a phenderfyniadau amserol gan yr holl randdeiliaid, a bydd angen i Lywodraeth Cymru sefydlu tîm penodol.

¹ Mae'r newidiadau deddfwriaethol a argymhellir yn seiliedig ar farn arbenigwyr ar y Tasglu ac yn cyfrannu at ei waith ac maent yn destun gwaith adolygu a chraffu cyfreithiol manwl gan Lywodraeth Cymru.

2. Cyflwyniad

Strwythur a Gwaith y Tasglu

Ffurfiwyd Tasglu Parcio ar y Palmant Cymru yn unol â chyfarwyddyd Lee Waters, Dirprwy Weinidog yr Economi a Thrafnidiaeth, ac fe'i cyhoeddwyd yn ei anerchiad i Gynhadledd Teithio Llesol Cymru yng Nghaerdydd ar 4 Gorffennaf 2019.

Cadeirydd y Grŵp oedd y cynllunydd trafndiaeth annibynnol a'r peiriannydd, Phil Jones, ac fe'i llywodraethwyd gan Fwrdd Prosiect gyda chynrychiolwyr o Lywodraeth Cymru a Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru. Cynrychiolwyd ystod eang o sefydliadau o'r sector cyhoeddus, y sector preifat a'r trydydd sector a oedd â diddordeb yn y mater (gweler Atodiad A).

Ffurfiwyd is-grŵp llai i roi cyngor ar y newidiadau manwl y byddai angen eu gwneud i ddeddfwriaeth a chanllawiau statudol. Roedd hwn yn cynnwys cynrychiolwyr o Gymdeithas Parcio Prydain, awdurdodau lleol, PATROL², Tribiwnlys Cosbau Traffig Cymru a Lloegr, Llywodraeth Cymru a Chymdeithas Llywodraeth Leol Cymru.

Cyhoeddwyd y canfyddiadau ar-lein ar gyfer holl awdurdodau lleol Cymru ac aelodau Cymdeithas Parcio Prydain. Cafwyd rhai sylwadau manwl ac mae'r rhain wedi cael eu hystyried wrth baratoi argymhellion terfynol y Tasglu.

Mae'r Tasglu Parcio ar y Palmant wedi bod yn gweithio ar y cyd â Thasglu arall a sefydlwyd i gynghori Llywodraeth Cymru ar y ffordd orau o roi terfyn cyflymder 20mya diofyn cenedlaethol ar waith mewn ardaloedd preswyl.



² Cydbwylgor (Rheoliadau Parcio a Thraffig y tu allan i Lundain)

3. Yr Achos Dros Newid

Strwythur a Gwaith y Grŵp Tasglu

Yn ei araith i Gynhadledd Teithio Llesol Cymru ym mis Gorffennaf 2019, dywedodd y Dirprwy Weinidog:

“Ein nod yw sicrhau bod pobl o bob oed a gallu yn teimlo ei bod yn ddiogel iddynt gerdded neu feicio wrth wneud teithiau bob dydd. Ond mae yna ffactorau yn ein pentrefi, trefi, a dinasoedd sy’n gallu gwneud eu teithiau’n fwy peryglus, a rhaid inni edrych ar sut i fynd i’r afael â’r ffactorau hynny – gan gofio bod hyn hefyd yn rhan bwysig o’n hymateb ehangach i’r argyfwng hinsawdd, yr argyfwng ansawdd aer, a’r epidemig gordewdra.

Dyma’r rheswm pam dw i wedi gofyn i grŵp o arbenigwyr edrych ar sut y gallwn fynd i’r afael ag un rhwystr amlwg, sef parcio ar y palmant a pharcio anghyfreithlon. Rydym yn gwybod bod y broblem hon yn codi’n aml y tu allan i ysgolion yng Nghymru. Bydd amcanion y grŵp hwn, ochr yn ochr ag amcanion y grŵp gorchwyl a gaiff ei sefydlu cyn bo hir i roi cyngor ar newid y terfyn cyflymder o 30 i 20 milltir yr awr, yn bethau ymarferol y mae’n rhaid i ni fel Llywodraeth arwain arnynt os ydym o ddifrif ynghylch sicrhau ei bod yn fwy diogel i gerdded a beicio.

Nid cosbi defnyddwyr ceir yw’r nod fan hyn, ond yn hytrach i wella’r cydbwysedd yn y modd yr ydym yn diwallu anghenion gwahanol deithwyr yn ein hamgylchedd trefol. Mae yna dystiolaeth bod teithio llesol yn dod â lluo o fanteision, ac rydym ni yma yng Nghymru mewn sefyllfa i wneud rhywbeth pendant a chadarnhaol i sicrhau bod teithio llesol ar gael fel dewis amlwg i bobl o bob oed. Dyma’n union yr hyn dw i’n bwriadu ei gyflawni.³”

Mae parcio cerbydau modur ar [balmentydd](#)⁴ yn broblem ddifrifol ac eang ledled Cymru. Gall hyn fod oherwydd dyhead di-alw-amdano i fod yn gwrtais tuag at yrwyrr eraill drwy adael digon o le i yrru heibio, ond gall yr effaith ar bobl sy’n defnyddio’r palmant fod yn ddifrifol.

Mae parcio ar y palmant yn peryglu pobl pan gânt eu gorfodi i gerdded ar hyd y lôn gerbydau lle gallant gael gwrthdrawiad â thraffig sy’n symud. Gall parcio ar y palmant hefyd rwystro cyrbiau isel, sef yr unig le lle y gall rhai pobl groesi’r ffordd (er bod awdurdodau lleol eisoes yn gallu gorfodi yn erbyn y drosedd hon). Mae’n broblem fawr i bobl â nam ar eu golwg, problemau symudedd neu anawsterau niwroamrywiol, gan gynnwys y rhai hynny sy’n defnyddio ci tywys, cadair olwyn neu sgwter symudedd, yn ogystal ag unrhyw un sy’n cerdded gyda phlentyn, coets gadair neu ryw faich arall.

Mae Rheolau’r Ffordd Fawr⁵ yn nodi’r problemau hyn yn Rheol 244:

“RHAID I CHI BEIDIO â pharcio’n rhannol neu’n gyfan gwbl ar y palmant yn Llundain, ac ni ddylech wneud hynny mewn lleoedd eraill oni bai bod arwyddion yn caniatáu hynny. Mae parcio ar y palmant yn gallu creu rhwystr, a bod yn hynod anghyfleus, i gerddwyr, pobl mewn cadeiriau olwyn, y rhai sydd â nam ar eu golwg a phobl â phramiau neu goetsys cadair.⁶”

Lluniodd Living Streets Cymru adroddiad ar broblem parcio ar y palmant yng Nghymru yn 2019⁷, a oedd yn cynnwys arolwg o agweddau’r cyhoedd. Cafwyd dros 1000 o ymatebion a dywedodd 83% ohonynt fod parcio ar y palmant yn broblem gyffredin, yn broblem fawr neu’n broblem fawr iawn.

Roedd dyfyniadau gan ymatebwyr i’r arolwg yn cynnwys y canlynol:

“Cwmpodd fy mam, menyw 93 oed heini sy’n gallu symud yn dda, a thorri ei chlun mewn dau le pan barciodd rhywun ar y cwrbel isel ar gornel y ffordd... Bu’n rhaid iddi geisio cerdded i fyny allt y tu ôl i’r car er mwyn croesi’r ffordd a chwmpodd ei ffrâm gerdded dros y rhan â chwrb uwch gan beri iddi syrthio ar y stryd. Bu’n rhaid iddi gael llawdriniaeth frys, arhosiad estynedig yn yr ysbyty, blwyddyn a hanner o therapi adsefydlu a ffisiotherapi, dioddef poen cwbl ddiangen a cholli ei hyder sydd wedi’i gwneud bron yn gaeth i’w chartref byth ers hynny. Does dim ots gen i pa mor werthfawr yw cerbydau i’w gyrwyr: i gerddwyr mae palmentydd.” – Ruth

³ [llyw.cymru/lywodraeth-cymru-i-weithredu-yn-erbyn-parcio-ar-y-palmant](#)

⁴ Gweler Atodiad A ar gyfer y Rhestr Termau. Y term cyfreithiol ar gyfer palmant wrth ymyl lôn gerbydau yw *‘troedffordd’*. Palmant yw’r term mwy cyffredin a chaiff ei ddefnyddio yn yr adroddiad hwn ac eithrio yn yr adran sy’n ymdrin â materion cyfreithiol. Mae awdurdodau lleol eisoes yn gallu gorfodi yn erbyn parcio ar [lwybrau cyd-ddefnyddio](#).

⁵ [www.gov.uk/guidance/the-highway-code](#)

⁶ Bydd angen diwygio Rheolau’r Ffordd Fawr ar ôl cyflwyno mesurau gorfodi sifil ar gyfer creu rhwystr yng Nghymru, gweler Adran 4.

⁷ Mae Living Streets Cymru yn rhan o Living Streets, yr elusen ledled y DU sy’n hyrwyddo cerdded pob dydd. [www.livingstreets.org.uk/media/4663/pavement-parking-wales-report-welsh.pdf](#)

Mae arolygon blaenorol a gynhaliwyd ledled y DU gan Living Streets wedi cadarnhau maint y broblem. Canfu arolwg gan YouGov o bobl 65 oed a throsodd yn 2014 fod parcio ar y palmant yn broblem i 73% o bobl hŷn yn eu hardal leol a dywedodd 50% o'r ymatebwyr y byddent yn fwy tebygol o gerdded yn yr awyr agored pe bai'r palmentydd yn glir heb geir wedi parcio arnynt.

Dywedodd Steve Gooding, cyfarwyddwr RAC Foundation, ym mis Mawrth 2020 yn ei ymateb i lansiad ymgynghoriad arfaethedig gan Adran Drafnidiaeth y DU yn ymwneud â mynd i'r afael â pharcio ar y palmant:

“Wrth sôn am broblem parcio ar y palmant, mae’n werth cofio nad oes yr un ohonom yn fodurwyr 24/7 – fel gyrwyr efallai ein bod am i’r lôn gerbydau fod yn glir, ond unwaith y byddwn allan o’n ceir rydym am i’r palmant fod yn glir hefyd. Mae’r Sefydliad yn cefnogi casgliadau’r Pwyllgor Dethol ar Drafnidiaeth mewn perthynas â pharcio ar y palmant – yn gyntaf, mae’n hen bryd i’r broses ar gyfer gwneud gorchmynion rheoleiddio traffig gan awdurdodau priffyrdd lleol gael ei symleiddio a’i gwneud yn addas ar gyfer yr oes ddigidol; yn ail, mae llawer i’w ddweud am gael gwaharddiad cenedlaethol ar barcio ar y palmant ynghyd ag esemptiadau wedi’u targedu’n synhwyrol, fel y gall modurwyr fod yn glir ynghylch ble maent yn sefyll, fel sy’n digwydd yn Llundain.”

Mae pandemig COVID-19 wedi cyfiawnhau ymhellach fod angen ymdrin â phroblem parcio ar y palmant fel mater brys. Mae’n anodd i bobl gadw pellter corfforol hyd yn oed pan fydd y palmant yn glir. Gall parcio ar y palmant ei gwneud yn amhosibl cadw pellter cymdeithasol oni bai bod pobl yn cerdded ar y lôn gerbydau.

Problem arall yw’r difrod y mae parcio cerbydau modur yn ei achosi i balmentydd. Er bod awdurdodau lleol eisoes yn gallu gorfodi yn erbyn parcio cerbydau trwm ar y palmant, mae’r ffaith nad oes dull effeithiol o atal pobl rhag parcio ceir a cherbydau nwyddau ysgafn ar y palmant yn difrodi’r wyneb. Mae trwsio palmentydd sydd wedi cracio neu dorri yn waith drud a gall pobl faglu drostynt a chael eu hanafu, gan arwain at hawliadau iawndal.

Polisi a Deddfwriaeth yng Nghymru

Mae cerdded mwy yn un o bolisiau pwysig Llywodraeth Cymru. Mae cerdded yn llesol i iechyd meddwl ac iechyd corfforol pobl ac os bydd pobl yn dewis cerdded yn lle teithio mewn car, bydd hynny’n helpu i leihau allyriadau carbon a gwella ansawdd yr aer. Mae mwy o gerdded yn creu cymunedau diogel a mwy cydlynus i bobl fyw, gweithio a chymdeithasu ynddynt.

Mae strydoedd sy’n galluogi ac yn annog pobl i gerdded yn allweddol i gyflawni dyheadau Deddf Llesiant Cenedlaethau’r Dyfodol (Cymru)⁹, sy’n ceisio gwella bywydau cenedlaethau’r presennol a’r dyfodol; a Deddf Teithio Llesol (Cymru)¹⁰, sy’n ceisio sicrhau mai cerdded a beicio yw’r ffordd mwyaf naturiol a normal o fynd o le i le. Mae Polisi Cynllunio Cymru¹¹ yn rhoi cerdded a beicio ar frig ei hierarchaeth drafnidiaeth ac yn nodi bod strydoedd sy’n rhoi pobl yn gyntaf yn allweddol i greu mannau cynaliadwy.

Yng Nghymru (ac yn y rhan fwyaf o Loegr), mae’r rhan fwyaf o droseddau parcio bellach yn ddarostyngedig i fesurau gorfodi sifil, ac mae gan awdurdodau lleol bwerau i weithredu, rheoli a gorfodi cyfyngiadau parcio. Y statud berthnasol gyfredol yw Deddf Rheoli Traffig 2004¹² ac mae’r holl awdurdodau lleol yng Nghymru bellach wedi ymgymryd â’r pwerau hyn. Mae Swyddogion Gorfodi Sifil yn gallu rhoi *Hysbysiad Tâl Cosb* pan fydd rhywun wedi tramgwyddo. Gall y rhai sy’n cael Hysbysiad Tâl Cosb apelio i’r Tribiwnlys Cosbau Parcio, sy’n cwmparu Cymru a Lloegr y tu allan i Lundain.

Fodd bynnag, ar hyn o bryd, nid oes gan awdurdodau lleol bwerau i orfodi yn erbyn parcio ar y palmant, ac eithrio lle mae cyfyngiadau parcio lleol ar waith neu os yw’r cerbyd yn gerbyd nwyddau trwm sydd dros 7.5 tonnelli. Gall awdurdodau lleol wneud Gorchmynion Rheoleiddio Traffig sy’n gwahardd parcio ar y palmant mewn ardaloedd diffiniedig, yn ogytal â dangos – drwy ddefnyddio marciau ffordd ac arwyddion – os oes mannau ar y strydoedd hynny lle gall cerbydau barcio yn rhannol neu’n gyfan gwbl ar y palmant. Gellir defnyddio mesurau ffisegol, megis rheiliau neu flychau plannu, i atal pobl rhag gyrru cerbydau ar balmentydd, ond mae’r rhain yn gwneud strydoedd yn anniben, yn lleihau lled gwirioneddol y palmant ac yn peryglu pobl â nam ar eu golwg. Mae mynd i’r afael â pharcio ar y palmant drwy’r dulliau tameidiog hyn yn defnyddio llawer o adnoddau ac nid yw’n ffordd gosteifeithiol o ddelio â’r broblem.

Mae gan yr heddlu bwerau i orfodi yn erbyn cerbydau sy’n rhwystro’r briffordd, sy’n cynnwys y palmant, o dan nifer o statudau a rheoliadau.¹³ Fodd bynnag, anaml y caiff y pwerau hyn eu defnyddio, yn bennaf oherwydd diffyg adnoddau ond hefyd oherwydd baich y dystiolaeth sydd ei hangen er mwyn cael euogfarn droseddol am greu rhwystr. O ganlyniad, ychydig iawn o fesurau gorfodi a gaiff eu cymryd yn erbyn parcio ar y palmant yng Nghymru ar hyn o bryd.

⁸ www.racfoundation.org/media-centre/pavement-parking-ban-a-step-closer

⁹ futuregenerations.wales/cy/about-us/future-generations-act/

¹⁰ www.legislation.gov.uk/cy/anaw/2013/7/contents/enacted/welsh

¹¹ llyw.cymru/polisi-cynllunio-cymru

¹² www.legislation.gov.uk/ukpga/2004/18/contents

¹³ Am ragor o fanylion, gweler commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/sn01170/

Fframwaith Deddfwriaethol mewn Rhannau Eraill o'r DU

Lloegr

Mae'r gyfraith ar barcio a pharcio ar y palmant yn y rhan fwyaf o Loegr yn debyg i'r hyn a geir yng Nghymru. Ymchwiliodd Pwyllgor Dethol Tŷ'r Cyffredin ar Drafnidiaeth i'r broblem a chyhoeddodd adroddiad ar y mater yn 2019¹⁴. Argymhellodd y pwyllgor y dylid creu trosedd sifil newydd, sef creu rhwystr drwy barcio ar y palmant, gyda'r gwaith gorfodi yn cael ei drosglwyddo i awdurdodau lleol.

Mae'r adroddiad hwn yn argymhell y dylai Cymru fabwysiadu dull tebyg, fel y nodir yn Adran 4 isod.

Yn ogystal, argymhellodd y Pwyllgor Dethol y dylid diwygio'r broses ar gyfer gwneud Gorchmynion Rheoleiddio Traffig er mwyn rheoli parcio ar y palmant, a fyddai'n gwneud y broses yn rhatach ac yn haws, gan gynnwys dileu'r gofyniad i hysbysebu mewn papur newydd lleol. Eto, caiff y newid hwn ei gefnogi gan yr adroddiad hwn.

Gwnaed argymhelliad pellach y dylai'r Llywodraeth, yn yr hirdymor, ddeddfu ar gyfer gwaharddiad cenedlaethol ar barcio ar y palmant ledled Lloegr y tu allan i Lundain, yn seiliedig ar fodel Llundain (ac fel y deddfwyd yn yr Alban hefyd erbyn hyn). Byddai hyn hefyd yn opsiwn i Gymru yn y tymor hwy.

Yn ei hymateb i'r pwyllgor dethol¹⁵ ym mis Mawrth 2020, cydnabu Adran Drafnidiaeth y DU y gall parcio ar y palmant beri problemau gwirioneddol i bobl sy'n cerdded, yn enwedig y rhai hynny â phroblemau symudedd neu nam ar eu golwg, neu'r rhai â choetsys cadair neu bramiau. Mae'n bwriadu ymgynghori ar y cynnig i gyflwyno mesurau gorfodi sifil ar gyfer creu rhwystr 'yn y dyfodol agos'.

Derbyniodd Adran Drafnidiaeth y DU y gall gwaharddiad cenedlaethol tebyg i'r un yn Llundain fod yn briodol fel opsiwn yn y tymor hwy. Fodd bynnag, nododd y bydd hyn yn gofyn am gyfnod gweithredu sylweddol er mwyn i awdurdodau lleol archwilio eu rhwydweithiau ffyrdd er mwyn penderfynu ble y bydd angen esemptiadau i'r ddeddf a gosod yr arwyddion traffig a'r marciau ffordd gofynnol.

Llundain

Mae gwaharddiad cyffredinol wedi bod ar barcio ar y palmant yn Llundain ers 1974, drwy Ddeddf Seneddol leol.¹⁶ Caiff y gwaharddiad ei orfodi gan awdurdodau lleol yn Llundain gan ddefnyddio pwerau sifil.

Er y gall awdurdodau lleol wneud esemptiadau i'r gwaharddiad drwy broses fwy anffurfiol na Gorchmynion Rheoleiddio Traffig, mae'n cymryd llawer o amser ac adnoddau i ddylunio esemptiadau a'u rhoi ar waith, gan gynnwys arolygon manwl.

Yr Alban

Mae'r Alban yn y broses o roi gwaharddiad cyffredinol ar barcio ar y palmant ar waith, yn debyg i'r un yn Llundain. Mae Senedd yr Alban wedi pasio deddfwriaeth sylfaenol¹⁷ sy'n gwneud parcio cerbyd modur ar balmant yn drosedd¹⁸ – 'gwaharddiad parcio ar y palmant'.

Mae'r broses o gyflwyno'r ddeddfwriaeth sylfaenol hon wedi cymryd peth amser. Cyflwynwyd deddfwriaeth ar barcio ar y palmant am y tro cyntaf ym mis Hydref 2010, ond methodd y ddeddfwriaeth hon a thri bil dilynol gan aelodau preifat. Cyflwynwyd y bil a arweiniodd at y Ddeddf bresennol ym mis Mehefin 2018 a rhoddwyd Cydsyniad Brenhinol iddo ym mis Tachwedd 2019.

Mae'r Ddeddf yn nodi bod cerbyd modur wedi parcio ar y palmant os yw'n llonydd ac os yw un neu fwy o'r olwynion (neu unrhyw ran ohonynt) ar unrhyw ran o'r palmant. Mae nifer o eithriadau, gan gynnwys ar gyfer llwytho a dadlwytho (am hyd at 20 munud) neu ar gyfer cerbydau'r heddlu a gwasanaethau brys ond, dan yr amgylchiadau hynny, rhaid cadw o leiaf 1.5m o led y palmant yn glir.

Gall awdurdodau lleol wneud esemptiadau i'r gwaharddiad cyffredinol, gan ddefnyddio arwyddion a llinellau, y mae'n rhaid iddynt fod yn gymwys ar bob adeg ac i bob cerbyd modur (yn wahanol i Orchymyn Rheoleiddio Traffig). Bydd angen i'r esemptiadau hyn fod ar waith cyn i'r awdurdod lleol allu dechrau gorfodi'r gwaharddiad, a bydd hyn yn gofyn am gryn dipyn o waith arolygu a dylunio, yn ogystal ag ymgynghori â'r cyhoedd.

Mae dal angen i Weinidogion yr Alban wneud rheoliadau yn amlinellu'r ffurf a'r weithdrefn ar gyfer gwneud Gorchmynion Esemptiad ac ar gyfer gosod arwyddion a marcio'r ardaloedd lle caniateir parcio ar y palmant. Mae Llywodraeth yr Alban hefyd yn y broses o ddatblygu canllawiau a safonau statudol ar gyfer awdurdodau lleol.

Mae pandemig COVID-19 wedi effeithio ar gynnydd y gwaith ond, ar hyn o bryd, disgwylir y daw'r gwaharddiad ar barcio ar y palmant i rym yn yr Alban yn 2022, er y gall gymryd mwy o amser yn yr awdurdodau hynny nad ydynt wedi sefydlu trefn gorfodi parcio sifil eto.

¹⁴ publications.parliament.uk/pa/cm201719/cmselect/cmtrans/1982/1982.pdf

¹⁵ publications.parliament.uk/pa/cm5801/cmselect/cmtrans/158/158.pdf

¹⁶ Deddf Cyngor Llundain Fwyaf (Pwerau Cyffredinol) 1974, adran 15.

¹⁷ Rhan 6 o Ddeddf Trafnidiaeth (Yr Alban) 2019

¹⁸ Cyflwynwyd troseddau parcio dwbl a pharcio ar gyrbiau is yn yr Alban hefyd, ond mae awdurdodau lleol yng Nghymru eisoes yn gallu gorfodi yn erbyn y rhain



4. Newidiadau i Ddeddfwriaeth a Chanllawiau'r Llywodraeth

Cyflwyniad

Dylid mynd i'r afael â pharcio ar y palmant¹⁹ drwy newid ymddygiad gyrwyr drwy godi ymwybyddiaeth o'r ffaith mai ar gyfer cerddwyr mae palmentydd ac nid cerbydau, a chefnogi hyn drwy ddefnyddio mesurau gorfodi effeithiol i'w hatal. Y nod yw hyrwyddo cyfrifoldeb sifil, gyda phwerau gorfodi sifil ar waith i ddangos penderfyniad yr awdurdodau i gyflawni amcanion y gymuned.

Bydd angen cynnal ymgyrchoedd cenedlaethol a lleol ochr yn ochr â deddfwriaeth a mesurau gorfodi er mwyn tynnu sylw pobl at ganlyniadau andwyol parcio ar y palmant a'r ffaith y gallant gael hysbysiad cosb yn y dyfodol. Dylid pwysleisio, er y bydd awdurdodau lleol yn gallu gorfodi yn erbyn creu rhwystr yn y dyfodol, nad yw'n drosedd newydd.

Ceir rhagor o fanylion am y strategaeth cyfathrebu a hyrwyddo a argymhellir yn Adran 6.

Dulliau Deddfwriaethol Amgen

Ystyriodd y Tasglu ddau ddull amgen o alluogi mesurau gorfodi er mwyn atal parcio ar y palmant:

- Deddfwriaeth sylfaenol er mwyn gwneud parcio ar y palmant yn drosedd newydd
- Is-ddeddfwriaeth er mwyn ychwanegu trosedd newydd, sef creu rhwystr diangen ar y palmant, at y rhestr o dramgwyddau parcio y gall awdurdodau lleol orfodi yn eu herbyn o dan Ddeddf Rheoli Traffig 2004.

Byddai'r dull deddfwriaeth sylfaenol yn debyg i'r hyn a wnaed yn yr Alban, lle y deddfwyd gwaharddiad cyffredinol ar barcio ar y palmant, yn debyg i'r un yn Llundain. Cynigiwyd y dull is-ddeddfwriaeth ar gyfer Lloegr y tu allan i Lundain gan y Pwyllgor Dethol ar Drafnidiaeth yn ei adroddiad ym mis Medi 2019, ac mae'r Adran Drafnidiaeth wedi dweud y bydd yn bwrw ymlaen â'r opsiwn hwn.

Cynigir y dylid defnyddio is-ddeddfwriaeth er mwyn cyflwyno mesurau gorfodi parcio sifil yng Nghymru.

Mae hyn am y rhesymau canlynol:

- Byddai rheoli parcio ar y palmant drwy ddeddfwriaeth sylfaenol yn cymryd cryn dipyn o amser (5 mlynedd o bosibl yn seiliedig ar brofiad yr Alban) cyn y byddai'r holl gamau sy'n angenrheidiol er mwyn gallu dechrau gorfodi wedi'u cwblhau.
- Mae'r camau hyn yn cynnwys drafftio a gwneud y Ddeddf a'i rheoliadau cysylltiedig, paratoi canllawiau statudol a dylunio a marcio esemptiadau.
- Fel yn Llundain a'r Alban, mae llawer o leoliadau yng Nghymru lle y byddai rhywfaint o barcio ar y palmant yn angenrheidiol. Byddai gwaharddiad llawn yn golygu y byddai angen esemptiadau er mwyn diffinio'r lleoedd hyn cyn i'r mesurau gorfodi ddechrau. Byddai angen dylunio'r rhain ac ymgynghori arnynt fesul stryd, a fyddai'n cymryd llawer o amser i awdurdodau lleol.
- Byddai newid y Ddeddf Rheoli Traffig ag is-ddeddfwriaeth, gan ddefnyddio'r weithdrefn negyddol, yn symlach ac yn gyflymach.
- Er y bydd yn ddymunol i awdurdod lleol wneud Gorchmynion Rheoleiddio Traffig er mwyn gallu marcio lleoedd parcio ar y palmant ac ychwanegu mwy o leoedd parcio ar y stryd lle y bo'n bosibl, ni fyddai'n hanfodol gwneud hyn ym mhob ardal cyn i'r mesurau gorfodi ddechrau. Gallai Swyddogion Gorfodi Sifil nodi trosedd creu rhwystr (yn amodol ar apêl) fesul achos, gan ddilyn canllawiau statudol. Dylid nodi nad yw'r tramgwyddau parcio sydd eisoes yn bodoli, sef parcio ochr yn ochr â chwrw isel a pharcio dwbl, yn cael eu gorfodi gan arwyddion.

I grynhoi, bydd defnyddio is-ddeddfwriaeth yn cyflwyno trefn orfodi effeithiol yn erbyn trosedd sydd eisoes yn bodoli, sef parcio ar y palmant, yn yr amser ymarferol byrraf. Drwy ddilyn canllawiau statudol, gall awdurdodau lleol ledled Cymru fabwysiadu dull cyson y gellir ei addasu er mwyn cyd-fynd ag amodau lleol ynghyd â newidiadau mewn amgylchiadau dros amser, gan gynnwys gwelliannau mewn ymddygiad gyrwyr.

Fodd bynnag, (fel yn Lloegr) nid yw hyn yn atal y Senedd rhag cyflwyno deddfwriaeth sylfaenol yn nes ymlaen, os bydd hyn yn angenrheidiol yng ngoleuni profiad.

¹⁹ Defnyddir y term cyfreithiol 'troedffordd' yn yr adran hon hefyd.

Egwyddorion Deddfwriaethol

Mae'r droedffordd yn rhan o'r briffordd ond, fel mae ei henw'n dangos yn glir, mae'r rhan hon o'r briffordd at ddefnydd cerddwyr yn unig. Dan y ddeddfwriaeth gyfredol, rhaid i gerbydau ddefnyddio'r lôn gerbydau ac nid y droedffordd. Felly, gellir tybio bod cerbyd a adewir yn llonydd ar y droedffordd yn rhwystro cerddwr rhag defnyddio'r rhan honno o'r droedffordd lle mae'r cerbyd wedi'i barcio.

Mae'r gyfraith achosion bresennol ar gerbyd yn creu rhwystr yn ymdrin ag achosion hanesyddol o greu rhwystr ar y lôn gerbydau. Mae'r achosion yn deillio'n bennaf o'r cyfnod pan nad oedd llawer o gyfyngiadau parcio na lleoedd parcio dynodedig ar y stryd. Nid yw'r un ohonynt yn ymdrin â pharcio ar y droedffordd.

Mae'r drosedd yn deillio o weithdrefn droseddol lle mae'n rhaid i'r erlyniaeth brofi ei hachos y tu hwnt i bob amheuaeth resymol. Gan fod creu rhwystr yn drosedd, mae dyletswydd ar yr heddlu i erlyn. Felly, mewn rhai achosion, credid bod angen cael tystiolaeth bod rhywun wedi cael ei rwystro mewn gwirionedd er mwyn cael erlyniad troseddol. Mae ethos mesurau gorfodi sifil yn dra gwahanol – dylent fod yn gymesur ac wedi'u targedu er mwyn cyflawni amcanion y polisi.

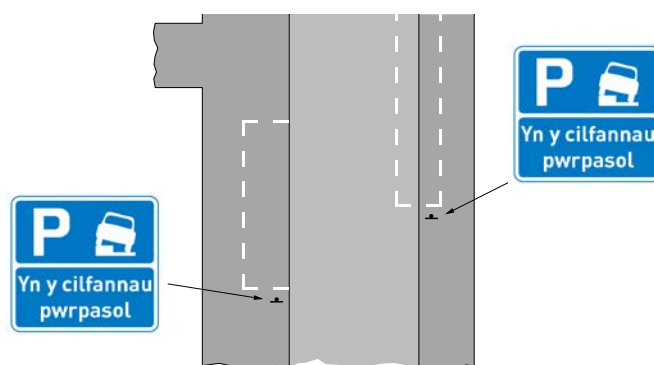
Mae gorfodi sifil yn ymwneud â'r safon profi sifil, sef pwysau tebygolrwydd. Y rhagosodiad bod cerbyd llonydd ar y droedffordd yn amlwg yn atal cerddwr rhag defnyddio'r rhan honno o'r droedffordd yw'r man cychwyn sylfaenol.

Felly, mae'r cerbydau yn Ffigur 1 isod yn creu rhwystr, er gwaethaf y ffaith bod lle i gerddwyr fynd heibio – mae dimensiynau unrhyw ran o'r droedffordd nad yw wedi'i rhwystro gan y cerbyd yn amherthnasol. Nid ar gyfer cerbydau mae troedffordd²⁰ ac nid oes angen i'r cerddwr gael ei rwystro mewn gwirionedd er mwyn i'r drosedd fod wedi'i chyflawni.

Dylid cadw mewn cof bod y cysyniad y tu ôl i ganiatáu i gerbydau barcio ar y lôn gerbydau, drwy Orchymnion Rheoleiddio Traffig, yn seiliedig ar yr egwyddor bod gadael cerbyd yn llonydd ar y lôn gerbydau yn rhwystr ar yr olwg gyntaf ynddo'i hun. Yr egwyddor gyffredinol yw bod cerbyd llonydd ar droedffordd yn creu rhwystr, oni bai bod yr awdurdod traffig wedi dynodi y caniateir parcio ar y droedffordd, neu ar ran o'r droedffordd (gweler Ffigur 2).



Ffigur 1: Cerbydau yn creu rhwystr hyd yn oed ar droedffordd lydan



Ffigur 2 – Arwyddion a Marciau yn Dynodi Parcio'n Gyfan Gwbl neu'n Rhannol ar Droedffordd (Cymerwyd o Bennod 3 y Llawlyfr ar Arwyddion Parcio)²¹

²⁰ Gan gynnwys cerbydau deiliaid bathodyn glas

²¹ assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/782724/traffic-signs-manual-chapter-03.pdf (Noder – Byddai arwyddion yng Nghymru yn ddwyieithog)

Newidiadau Deddfwriaethol

Creu Rhwystr ar y Droedffordd

Mae'r newidiadau deddfwriaethol a argymhellir isod yn seiliedig ar farn arbenigwyr ar y Tasglu ac yn cyfrannu at ei waith ac maent yn destun gwaith adolygu a chraffu cyfreithiol manwl gan Lywodraeth Cymru.

Mae gan y Senedd y pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth gan ddefnyddio'r *weithdrefn negyddol* i ddiwygio Paragraff 4 o Atodlen 7 i Ddeddf Rheoli Traffig 2004, sy'n cynnwys rhestr o droseddau sy'n Dramgwyddau Parcio (y tu allan i Lundain Fwyaf) mewn perthynas â cherbyd os yw'n llonydd dan amgylchiadau lle y cyflawnir unrhyw un o'r troseddau cymwys a restrir. Gall awdurdodau lleol orfodi pob tramgwydd o'r fath.

Mae trosedd creu rhwystr a nodir yn Rheoliad 103 o Reoliadau Cerbydau Ffordd (Gwneuthuriad a Defnydd) 1986²² yn ffurfio sylfaen addas ar gyfer creu tramgwydd parcio newydd. Mae'r Rheoliad hwn yn datgan y canlynol:

Obstruction

103. No person in charge of a motor vehicle or trailer shall cause or permit the vehicle to stand on a road²³ so as to cause any unnecessary obstruction of the road.

Argymhelliad 1: Dylai'r Senedd basio is-ddeddfwriaeth er mwyn ychwanegu'r drosedd sydd eisoes yn bodoli o dan Reoliad 103 o Reoliadau Cerbydau Ffordd (Gwneuthuriad a Defnydd) 1986, i'r graddau y mae'n gymwys i droedffyrdd, at y rhestr o dramgwyddau gorfodadwy er mwyn galluogi awdurdodau lleol i ddefnyddio mesurau gorfodi sifil mewn perthynas â pharcio ar y palmant.

Byddai'r is-ddeddfwriaeth yn ychwanegu geiriad tebyg i'r hyn a roddir isod at Baragraff 4(2) o atodlen 7 i Ddeddf Rheoli Traffig 2004 (ar ôl y drosedd olaf a restrir ar hyn o bryd):

(j) An offence committed in Wales under Section 103 of The Road Vehicles (Construction and Use) Regulations 1986 (Obstruction) in so far as the obstruction is of the footway.

Marcio ardaloedd lle caniateir parcio ar y palmant

Er na fyddai'n angenrheidiol marcio ardaloedd o'r droedffordd lle caniateir parcio ar y palmant cyn i'r drefn orfodi newydd ddechrau, mae'n amlwg y byddai'n ddymunol gwneud hynny. Nid oes angen aros nes i'r ddeddfwriaeth newydd gael ei phasio cyn gwneud y Gorchmynion Rheoleiddio Traffig gofynnol.

Argymhelliad 2: Dylai awdurdodau lleol nodi'r lleoliadau hynny lle y caniateir parcio ar y palmant drwy Orchmynion Rheoleiddio Traffig.

Gall y broses²⁴ o wneud Gorchmynion Rheoleiddio Traffig fod braidd yn gostus a mynd ag amser ac yn 2018 comisiynodd yr Adran Drafnidiaeth GeoPlace²⁵ i gynghori ar sut y gellid gwneud y broses yn gyflymach ac yn fwy costeffeithiol²⁶.

Daeth GeoPlace i'r casgliad y dylid adolygu'r ddeddfwriaeth gyfredol ar Orchmynion Rheoleiddio Traffig ac ategwyd yr argymhelliad hwn yn adroddiad y Pwyllgor Dethol ar Drafnidiaeth yn ei adolygiad o Barcio ar Balmentydd yn Lloegr (gweler uchod). Yn ei hymateb, nododd yr Adran Drafnidiaeth fod gwaith wedi dechrau ar ei hadolygiad ac y byddai ymgynghori pellach maes o law ond na allai ymrwymo i ddyddiad penodol ar gyfer cyflwyno'r ddeddfwriaeth angenrheidiol.

Argymhelliad 3: Dylai Llywodraeth Cymru adolygu'r ddeddfwriaeth berthnasol er mwyn nodi sut y gellir symleiddio proses Gorchmynion Rheoleiddio Traffig yng Nghymru.

²² www.legislation.gov.uk/ukxi/1986/1078/contents/made

(Nid yw'r rhan hon o'r ddogfen ar gael yn Gymraeg gan mai dyfyniad o ddeddfwriaeth nad yw wedi ei gwneud yn Gymraeg ydyw.)

²³ Mae 'road' (ffordd) yn cynnwys y droedffordd (a'r llain ymyl ffordd hefyd).

²⁴ Gwneir Gorchmynion Rheoleiddio Traffig o dan Ddeddf Rheoleiddio Traffig 1984 ac maent yn dilyn y weithdrefn a nodwyd yn Rheoliadau Gorchmynion Traffig Awdurdodau Lleol (Gweithdrefn) (Cymru a Lloegr) 1996

²⁵ Partneriaeth Atebolrwydd Cyfyngedig yw GeoPlace y mae'r Gymdeithas Llywodraeth Leol a'r Arolwg Ordnans yn berchen arni ar y cyd

²⁶ Dylid cadw mewn cof bod gan awdurdodau lleol y pŵer i gyflwyno Gorchmynion Rheoleiddio Traffig yn gyflym eisoes gan ddefnyddio'r broses ar gyfer Gorchmynion Brys.

Canllawiau Statudol

Cyflwyniad

Er bod cyflwyno mesurau gorfodi sifil ar gyfer trosedd creu rhwystr ar y palmant yn fater cymharol syml yn y gyfraith, bydd angen i Lywodraeth Cymru lunio canllawiau clir, ymarferol a manwl er mwyn arwain awdurdodau lleol wrth iddynt arfer y pwerau hyn.

Mae Adran 87 o Ddeddf Rheoli Traffig 2004 yn darparu y gall yr awdurdod cenedlaethol priodol, sef Llywodraeth Cymru yn yr achos hwn, gyhoeddi canllawiau i awdurdodau lleol ar unrhyw fater yn ymwneud â mesurau gorfodi sifil ar gyfer tramgyddau traffig a bod rhaid i awdurdodau lleol ddilyn y canllawiau hynny.

Rhoddir manylion am fformat arfaethedig y canllawiau hynny yn Atodiad B. Dylai atodiad bach i'r canllawiau statudol presennol gyfeirio at atodiad manylach i'r canllawiau gweithredol presennol.

Argymhellir y dylai'r canllawiau osgoi gorfanylu ar dramgydd creu rhwystr – er enghraifft drwy ddiffinio union led gofynnol y droedffordd i'w gadw'n glir – gan y bydd hyn yn creu mwy o ddadleuon, gan arwain at hollti blew a, thrwy hynny, danseilio diben cyffredinol hyrwyddo cyfrifoldeb sifil ar ran y gyrwyr.

Yn hytrach, dylid pennu'r egwyddorion dros roi hysbysiadau cosb a fydd yn cael eu profi a'u hegluro dros amser drwy'r broses apelio. Gall hyn olygu y byddai angen diwygio'r canllawiau yng ngoleuni profiad, fel y trafodir yn Adran 7.

Mae hefyd yn bwysig osgoi sefydlu'n anfwriadol y syniad y caniateir parcio ar droedffyrdd yn gyffredinol (yn absenoldeb unrhyw gilfannau parcio wedi'u marcio, gweler Ffigur 2) ar yr amod y cedwir lle clir gofynnol ar gyfer cerddwyr. Byddai hyn yn golygu y byddai parcio â dwy olwyn ar y droedffordd yn dod yn fwy cyffredin byth, gan olygu bod llai o le i gerddwyr yn ogystal â difrodi wynebaw palmantog. Byddai hefyd yn golygu na fyddai llawer o ddiben i awdurdodau ddarparu troedffyrdd lletach mewn ardaloedd lle ceir mwy o ymwelwyr.

Argymhelliad 4: Dylai Llywodraeth Cymru ddiwygio ei chanllawiau Statudol a Gweithdrefnol presennol ar Fesurau Gorfodi Parcio Sifil er mwyn cynghori awdurdodau lleol ynghylch sut i ddefnyddio eu pwerau gorfodi newydd.

Rheolau'r Ffordd Fawr

Fel y nodwyd yn Adran 3, mae Rheol 244 yn datgan na ddylai gyrwyr barcio ar y palmant yn Llundain ac na ddylent wneud hynny mewn lleoedd eraill oni bai bod arwyddion yn caniatáu hynny. Mae'r defnydd o 'RHAID I CHI BEIDIO' mewn priflythrennau yn Rheolau'r Ffordd Fawr yn nodi y byddai unigolyn sy'n torri rheol yn cyflawni trosedd.

Mae Rheol 242 hefyd yn berthnasol: mae'n ymwneud â chreu rhwystr ac yn nodi na ddylai gyrwyr adael eu cerbyd (na'u hól-gerbyd) lle mae'n peri unrhyw rwystr diangen ar y ffordd, ac yn cyfeirio at Reoliad 103 o Reoliadau Cerbydau Ffordd (Gwneuthuriad a Defnydd) 1986. Fel y nodwyd uchod, argymhellir y dylid ychwanegu'r drosedd hon, fel y mae'n berthnasol i droedffyrdd, at y tramgyddau sy'n ddarostyngedig i fesurau gorfodi sifil yng Nghymru.

Er na fydd cyflwyno mesurau gorfodi sifil ar gyfer parcio ar y palmant yn cyflwyno cyfraith newydd yn erbyn creu rhwystr ar y droedffordd, bydd angen gwneud yn glir y bydd gyrwyr sy'n gwneud hynny yn ddarostyngedig i gosbau a roddir gan awdurdodau lleol yng Nghymru. Bydd hyn yn golygu y bydd yn rhaid diwygio Rheolau'r Ffordd Fawr, a hynny ar ffurf atodiad ar gyfer Cymru o bosibl.

Yn yr un modd, bydd angen gwneud newidiadau er mwyn ymdrin â'r gostyngiad yn y terfyn cyflymder diofyn ar ffyrdd cyfyngedig i 20mya, sydd hefyd yn cael ei gynnig gan Lywodraeth Cymru.

Bydd angen cytuno ar fformat, cynnwys ac amseriad y newidiadau hyn gyda'r Adran Drafnidiaeth, sy'n gyfrifol am gyhoeddi Rheolau'r Ffordd Fawr.

Argymhelliad 5: Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda'r Adran Drafnidiaeth i ddiwygio Rheolau'r Ffordd Fawr er mwyn rhoi gwybod i ddefnyddwyr ffyrdd bod parcio ar y palmant yng Nghymru yn ddarostyngedig i fesurau gorfodi sifil.

5. Strategaeth Cyfathrebu a Hyrwyddo

Cyflwyniad

Nod cyffredinol Llywodraeth Cymru ddylai fod newid ymddygiad gyrwyr drwy godi ymwybyddiaeth o'r ffaith mai ar gyfer cerddwyr mae palmentydd ac nid cerbydau. Bydd hyn yn gofyn am ymdrech ar y cyd, yn genedlaethol ac yn lleol.

Argymhelliad 6: Dylai Llywodraeth Cymru ddylunio a chynnal strategaeth cyfathrebu a hyrwyddo effeithiol, ar y cyd ag awdurdodau lleol, er mwyn rhoi gwybod i'r cyhoedd bod mesurau gorfodi ar gyfer parcio ar y palmant yn newid ac annog gyrwyr i gydymffurfio.

Dylai ymgyrch fer ddilyn cyhoeddiad lansio er mwyn rhoi gwybod i'r cyhoedd bod mesurau gorfodi yn cynyddu. Bydd hyn yn seiliedig ar wybodaeth am raddfa a natur y problemau a achosir gan barcio ar y palmant, gan ffurfio galwad i weithredu. Bydd angen i'r ymgyrch genedlaethol gyfeirio at sianeli cyfathrebu awdurdodau lleol.

Gan y bydd awdurdodau lleol yn rhoi mesurau gorfodi ar waith yn eu hardaloedd eu hunain yn seiliedig ar eu hamgylchiadau penodol, bydd yn bwysig bod ganddynt ymgyrchoedd ymgysylltu a gwybodaeth/galw i weithredu lleol, gyda negeseuon penodol wedi'u targedu. Bydd hyn yn galluogi'r cyhoedd a grwpiau rhanddeiliaid i ddeall sut y bydd cyflwyno mesurau gorfodi sifil ar gyfer parcio ar y palmant yn effeithio ar eu hardal leol.

Proses a Manylion

Data Sylfaenol Ansoddol

Ar y cyfle nesaf, dylai cwestiynau gael eu cynnwys yn Arolwg Omnibws Cymru er mwyn casglu data am agweddau'r cyhoedd a gwybodaeth ansoddol arall am fater parcio ar y palmant. Bydd yr arolwg hwn yn casglu data cyn i ymgyrch ddechrau gan ddarparu set ddata sylfaenol a chaiff ei ddefnyddio i lywio'r gwaith o gynllunio, cyflwyno a gwerthuso'r ymgyrch.

Bydd deall agweddau a barn o gymorth wrth frifio asiantaethau ar gyfer yr ymgyrch wybodaeth genedlaethol fer a chreu pecyn cymorth Llywodraeth Cymru. Gellir ei ddefnyddio ar gyfer gwerthuso gweithgarwch yr ymgyrch yn erbyn y set ddata hon hefyd.

Cynigir ymgymryd â'r ymchwil Omnibws hon ar ddiwedd yr ymgyrch genedlaethol hefyd er mwyn gwerthuso ei heffeithiolrwydd wrth newid agweddau, ac yn ysbeidiol wedi hynny i asesu unrhyw newidiadau unwaith y bydd y drefn orfodi ar waith. Dylai'r cwestiynau ymwneud â'r canlyniadau a ddymunir a'r Dangosyddion Perfformiad Allweddol ar gyfer y prosiect, fel y trafodir yn Adran 7.

Argymhellir y dylid comisiynu ymchwil grŵp ffocws wrth ddatblygu'r gweithrediadau creadigol a'r negeseuon ar gyfer yr ymgyrch a'r pecyn cymorth.

Ceir rhagor o fanylion am y camau a argymhellir ar gyfer y strategaeth yn Atodiad C.



6. Gorfodi

Cyflwyniad

Gan fod yr holl awdurdodau lleol yng Nghymru wedi ymgymryd â'u pwerau gorfodi parcio sifil o dan Ddeddf Rheoli Traffig 2004, ni fydd y fframwaith cyfreithiol a argymhellir yn newid gweithrediadau sylfaenol y timau gorfodi, p'un a ydynt yn cael eu cyflawni'n fewnol neu gan contractwr allanol.

Byddai angen i awdurdodau lleol gyhoeddi eu polisïau ar orfodi yn erbyn parcio ar y palmant. Mae canllawiau gweithredol Llywodraeth Cymru eisoes yn argymhell y dylai awdurdodau baratoi polisïau parcio clir a sicrhau eu bod ar gael i'r cyhoedd. Un posibilrwydd yw y bydd awdurdodau'n cael eu cynghori i baratoi polisïau seiliedig ar fapiau yn dangos lleoliadau lle y bydd gwaith gorfodi yn rhagweithiol ac ardaloedd lle y bydd yn seiliedig ar gwynion.

Wrth bennu lleoliadau lle y bydd gorfodi rhagweithiol yn briodol, dylai awdurdodau gael eu cynghori i ystyried ffactorau megis nifer y cerddwyr a lled y droedffordd sydd ar gael, y tebygolrwydd y bydd cerddwyr agored i niwed yn bresennol yn y lleoliad (e.e. ger ysgolion) ac a yw parcio ar y droedffordd yn broblem barhaus. Gallai lleoliadau lle y bydd gorfodi yn seiliedig ar gwynion fod ble mae effeithiau parcio ar y droedffordd yn llai difrifol.

Awgrymir y dylai awdurdodau lleol, am gyfnod cychwynnol o leiaf, roi hysbysiad rhybudd y tro cyntaf y gwelir cerbyd yn parcio ar y droedffordd. Dylai swyddogion gorfodi sifil allu cadarnhau ar eu cyfrifiaduron llaw a yw cerbyd sy'n creu rhwystr wedi cael ei nodi neu wedi cael Hysbysiad Tâl Cosb am greu rhwystr yn y gorffennol. Os mai hwn yw'r tro cyntaf, yna argymhellir y dylid rhoi hysbysiad rhybudd ar y cerbyd gan ddefnyddio geiriad tebyg i'r canlynol:

"Hysbysiad rhybudd yw hwn am fod y cerbyd hwn wedi'i barcio mewn ffordd sy'n creu rhwystr ar y droedffordd. Mae'r cyngor bellach yn gallu rhoi hysbysiadau tâl cosb am greu rhwystr ar y droedffordd. Ni roddwyd hysbysiad tâl cosb y tro hwn, ond cofnodwyd rhif cofrestru'r cerbyd. Os bydd y cerbyd wedi'i barcio ar droedffordd yn y dyfodol, mae'n debygol y rhoddir hysbysiad tâl cosb"

Mae Cyngorau Llundain yn llunio rhestr o Godau Tramgwyddo a gaiff eu rhaglennu ar ddyfeisiau llaw a ddefnyddir i gynhyrchu Hysbysiadau Tâl Cosb. Bydd angen ychwanegu Cod Tramgwyddo arall (neu addasu cod presennol nad yw'n cael ei ddefnyddio) i'w ddefnyddio yng Nghymru ar gyfer creu rhwystr diangen ar droedffordd.

Costau Gorfodi

Ar hyn o bryd, nid yw Swyddogion Gorfodi Sifil yn gorfodi yn erbyn parcio ar y palmant ac felly mae'n bosibl y bydd angen ymestyn eu rowndiau i gynnwys ardaloedd lle nad oes gorchmynion rheoleiddio traffig. Mae'n bosibl felly y bydd angen rhai aelodau ychwanegol o staff, ond bydd hyn yn dibynnu'n bennaf ar i ba raddau y bydd y gwaith gorfodi'n rhagweithiol, yn hytrach na bod yn seiliedig ar gwynion.

Fel gyda gorfodi parcio sifil yn gyffredinol, byddai unrhyw gostau ychwanegol yn cael eu lliniaru drwy dalu'r cyfryw daliadau cosb y bydd yr awdurdod yn penderfynu eu rhoi er mwyn sicrhau cydymffurfiaeth.

Gorchmynion Rheoleiddio Traffig

Fel y nodwyd yn Adran 4, bydd rhai lleoliadau lle y bydd yr awdurdod yn derbyn y dylid caniatáu parcio ar y droedffordd, megis strydoedd cul ag eiddo preswyl ar y ddwy ochr heb unrhyw leoedd parcio oddi ar y stryd. Dylai awdurdodau gael eu cynghori yn y canllawiau i ystyried a allant leddfu'r sefyllfa drwy greu rhagor o leoedd parcio ar y lôn gerbydau, er enghraifft drwy greu systemau unffordd fel y gellir culhau'r lôn gerbydau, neu drwy leihau graddau'r cyfyngiadau parcio sydd eisoes ar waith. Mae'n bosibl hefyd y bydd angen rhagor o leoedd parcio ar y lôn gerbydau er mwyn ymdopi â'r cerbydau na fyddant yn gallu parcio ar y palmant mwyach.

Mae'n bosibl y bydd cyflymder is traffig ar ôl cyflwyno'r terfyn cyflymder diofyn o 20mya yn golygu y gellir caniatáu parcio mewn mannau ar y lôn gerbydau lle mae wedi'i wahardd ar hyn o bryd – er enghraifft, oherwydd y gellir gwneud llinellau gweld clir ar gyffwrdd yn fyrrach.

Lle y bydd angen caniatáu parcio ar y palmant, dylai awdurdodau lleol nodi hyn fel bod gyrwyr yn gwbl glir o ran lle y caniateir parcio ar y palmant (gweler Ffigur 2 uchod). Bydd angen defnyddio Gorchmynion Rheoleiddio Traffig i ddiffinio'r cilfannau hyn yn ogystal â sicrhau bod mwy o leoedd parcio ar gael ar y lôn gerbydau. Byddai angen eu defnyddio petai angen gwahardd parcio ar leiniau ymyl ffordd yn lleol hefyd.

Fodd bynnag, gall gymryd peth amser i ddylunio a phrosesu'r Gorchmynion Rheoleiddio Traffig a all fod yn angenrheidiol ar draws ardal gyfan yr awdurdod lleol yn y pen draw. Er ei bod yn bwysig gwneud hyn cyn gynted â phosibl, nid yw'n angenrheidiol marcio cilfannau parcio ar y palmant er mwyn i Swyddogion Gorfodi Sifil allu dechrau gorfodi yn erbyn y drosedd sydd eisoes yn bodoli, sef creu rhwystr.

Mae'n anodd asesu faint y bydd yn ei gostio i awdurdodau lleol wneud Gorchmynion Rheoleiddio Traffig sy'n gysylltiedig â chyflwyno mesurau gorfodi sifil ar gyfer parcio ar y palmant gan y bydd hyn yn amrywio o le i le, ynghyd â pha mor gyflym y bydd angen eu cyflwyno. Bydd unrhyw gostau'n cael eu lliniaru gan y cynnig i symleiddio'r broses ar gyfer creu Gorchmynion Rheoleiddio Traffig (gweler Argymhelliad 3).

7. Canlyniadau, Monitro a Gwerthuso

Cyflwyniad

Mae cyflwyno mesurau gorfodi sifil ar gyfer parcio ar y palmant yn gryn fenter ac mae'n bwysig ei bod yn cael ei monitro'n agos yn ystod y cyfnod gweithredu cychwynnol.

Argymhelliad 7: Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu fframwaith monitro a gwerthuso fel y gellir asesu effaith ac effeithiolrwydd y drefn orfodi newydd.

Byddai hyn yn pennu i ba raddau y bu cyflwyno'r pwerau newydd yn effeithiol a pha gamau pellach y mae angen eu cymryd, os o gwbl.

Dylai'r fframwaith monitro a gwerthuso gael ei ddatblygu gan Lywodraeth Cymru unwaith y bydd y penderfyniad wedi'i wneud i fwrw ymlaen â'r newid mewn deddfwriaeth.

Gweithrediadau

Dylid casglu data i werthuso perfformiad y system orfodi gyffredinol er mwyn nodi a oes angen gwneud newidiadau, gan gynnwys mewn canllawiau statudol a deddfwriaeth o bosibl. Ystyrir mai PATROL yw'r sefydliad sydd yn y sefyllfa orau i gyflawni'r dasg hon.

Argymhelliad 8: Dylai PATROL gasglu data yn dilyn 12 mis cyntaf gwaith gorfodi awdurdodau lleol er mwyn asesu a oes angen gwneud unrhyw newidiadau i ddeddfwriaeth, canllawiau neu weithrediadau.

Dylai'r data a gaiff eu casglu a'u dadansoddi gan PATROL ynghylch gweithrediad a pherfformiad y system orfodi gynnwys y wybodaeth a roddir yn Atodiad D.

Canlyniadau a Dangosyddion Perfformiad Allweddol

Datblygwyd yr allbynnau dymunol canlynol ar gyfer y newid yn y drefn orfodi gan y Tasglu, a bydd angen eu mireinio ymhellach wrth i'r prosiect fynd rhagddo:

- Lleihau nifer yr achosion o barcio ar y palmant
- Lleihau nifer y bobl a gaiff eu hanafu o ganlyniad i barcio ar y palmant a difrifoldeb eu hachosion
- Lleihau canfyddiad cerddwyr o raddfa'r broblem a'r risgiau y mae'n eu hachosi
- Mwy o gydnabyddiaeth gan yrwyr nad yw'n dderbyniol parcio ar y palmant

Bydd angen i set derfynol o ganlyniadau a'r Dangosyddion Perfformiad Allweddol sy'n gysylltiedig â nhw gael eu datblygu fel rhan o'r fframwaith monitro a gwerthuso. Fel y nodir yn Atodiad C, dylai Dangosyddion Perfformiad Allweddol ar gyfer gwerthuso effeithiolrwydd yr ymgyrchoedd cenedlaethol a lleol gael eu pennu unwaith y bydd data sylfaenol.

Bydd gwybodaeth a geir o'r arolygon sylfaenol, yr arolygon ar ôl yr ymgyrch ac arolygon Omnibws pellach yn darparu data am y ffordd y mae agweddau a barn cerddwyr (yn enwedig y rhai hynny ag anabledau) a gyrwyr wedi newid dros amser i fynd i'r afael â'r prif ganlyniadau.

Dylai'r arolygon hyn hefyd asesu lefelau ymwybyddiaeth grwpiau gwahanol o'r ymgyrchoedd a'r negeseuon cenedlaethol a lleol a rhoi adborth ar ba sianeli cyfathrebu sydd wedi bod fwyaf llwyddiannus.



8. Gweithredu

Y Rhaglen Gyffredinol

Dylai mesurau gorfodi sifil ar gyfer parcio ar y palmant gael eu cyflwyno cyn gynted â phosibl. Ystyrir bod yr amserlen ganlynol yn realistig ond bydd yn gofyn am ymrwymiad a phenderfyniadau amserol gan yr holl randdeiliaid, a bydd angen i Lywodraeth Cymru sefydlu tîm penodol.

Argymhelliad 9: Dylai Llywodraeth Cymru gyflawni'r cerrig milltir allweddol canlynol er mwyn gallu rhoi mesurau gorfodi sifil ar gyfer parcio ar y palmant ar waith erbyn mis Gorffennaf 2022:

- Cyhoeddi Adroddiad y Tasglu – Hydref 2020
- Datganiad Gweinidogol yn nodi'r bwriad i fwrw ymlaen – Medi 2020
- Pleidlais yn y Cyfarfod Llawn i fwrw ymlaen â'r ddeddfwriaeth – Hydref 2020
- Pasio Offeryn Statudol – Hydref 2021
- Dechrau'r Offeryn Statudol – Gorffennaf 2022

Argymhelliad 10: Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu tîm penodol ar gyfer y prosiect i arwain a chydlynu'r holl dasgau angenrheidiol sy'n ofynnol i gyflwyno mesurau gorfodi sifil ar gyfer parcio ar y palmant.

Y Camau Nesaf

Dylid sefydlu Tîm y Prosiect yn syth ar ôl y Bleidlais yn y Cyfarfod Llawn yn y Senedd i fwrw ymlaen â'r is-ddeddfwriaeth angenrheidiol. Bydd yn bwysig sicrhau ymrwymiad y Senedd drwy'r bleidlais hon cyn etholiadau mis Mai 2021.

Yna bydd tîm Llywodraeth Cymru yn gyfrifol am lunio'r canllawiau statudol a gweithredol ar gyfer awdurdodau lleol ac mae cyfnod o 10 mis wedi cael ei ganiatáu ar gyfer y gwaith hwn, gan gynnwys cyfnod ymgynghori o 3 mis, gyda dyddiad cwblhau disgwyledig ym mis Hydref 2021. Bydd angen i'r canllawiau gael eu paratoi mewn cydweithrediad agos ag awdurdodau lleol, Cymdeithas Parcio Prydain a PATROL.

Yn ystod y cyfnod hwn, dylai Llywodraeth Cymru gynllunio a dylunio'r ymgyrch genedlaethol a chreu'r pecyn cymorth o adnoddau i awdurdodau lleol ei ddefnyddio, ynghyd â gweithio gyda rhanddeiliaid i ddatblygu a chyflwyno hyfforddiant ar gyfer staff awdurdodau lleol.

Tybiwyd y bydd yr offeryn statudol angenrheidiol yn cael ei wneud gan y Senedd ar yr un pryd ag y caiff y canllawiau statudol eu cyhoeddi, ond nid oes rhaid i'r ddau beth hyn ddigwydd ar yr un pryd.

Caniatawyd cyfnod o 9 mis o fis Hydref 2021 tan fis Gorffennaf 2022 er mwyn i awdurdodau lleol baratoi ar gyfer rhoi'r gweithrediadau gorfodi ar waith, gan gynnwys ymgysylltu â'r cyhoedd ar bolisiau lleol, gwneud unrhyw Orchmynion Rheoleiddio Traffig hanfodol i nodi ardaloedd lle y caniateir parcio ar y palmant neu gynyddu lleoedd parcio ar y lôn gerbydau, a sefydlu unrhyw adnoddau ychwanegol y bydd eu hangen.

9. Crynodeb o'r Prif Ganfyddiadau a'r Argymhellion

Prif Ganfyddiadau

Mae'r Tasglu Parcio ar y Palmant wedi dod i'r casgliad bod parcio ar y palmant yn broblem ddifrifol ledled Cymru ac y dylai'r Llywodraeth gymryd camau i fynd i'r afael â'r sefyllfa ar fyrder, yn enwedig yng ngoleuni pandemig COVID-19.

Mae parcio ar y palmant yn achosi niwed gwirioneddol i bobl sy'n cerdded ac mae'n ychwanegu at faich costau awdurdodau lleol. Mae'n tansellio elfennau pwysig o bolisiau a deddfwriaeth genedlaethol.

Mae rhannau eraill o'r DU yn gwneud neu'n cynllunio newidiadau i'r drefn orfodi er mwyn mynd i'r afael â'r broblem ac mae angen i Gymru ddechrau'r broses hon hefyd.

Dylid mynd i'r afael â pharcio ar y palmant drwy newid ymddygiad gyrwyr drwy godi ymwybyddiaeth o'r ffaith mai ar gyfer cerddwyr mae palmentydd ac nid cerbydau, a chefnogi hyn drwy ddefnyddio mesurau gorfodi effeithiol i'w hatal.

Mae'r Tasglu wedi cytuno ar yr argymhellion canlynol er mwyn cyflawni'r nod hwn:

Argymhellion

- 1: Dylai'r Senedd basio is-ddeddfwriaeth er mwyn ychwanegu'r drosedd sydd eisoes yn bodoli o dan Reoliad 103 o Reoliadau Cerbydau Ffordd (Gwneuthuriad a Defnydd) 1986, i'r graddau y mae'n gymwys i droedffyrdd, at y rhestr o dramgwyddau gorfodadwy er mwyn galluogi awdurdodau lleol i ddefnyddio mesurau gorfodi sifil mewn perthynas â pharcio ar y palmant.
- 2: Dylai awdurdodau lleol nodi'r lleoliadau hynny lle y caniateir parcio ar y palmant drwy Orchmynion Rheoleiddio Traffig.
- 3: Dylai Llywodraeth Cymru adolygu'r ddeddfwriaeth berthnasol er mwyn nodi sut y gellir symleiddio proses Gorchmynion Rheoleiddio Traffig yng Nghymru.
- 4: Dylai Llywodraeth Cymru ddiwygio ei chanllawiau Statudol a Gweithdrefnol presennol ar Fesurau Gorfodi Parcio Sifil er mwyn cyngori awdurdodau lleol ynghylch sut i ddefnyddio eu pwerau gorfodi newydd.
- 5: Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda'r Adran Drafnidiaeth y DU i ddiwygio Rheolau'r Ffordd Fawr er mwyn rhoi gwybod i ddefnyddwyr ffyrdd bod parcio ar y palmant yng Nghymru yn ddarostyngedig i fesurau gorfodi sifil.
- 6: Dylai Llywodraeth Cymru ddylunio a chynnal strategaeth cyfathrebu a hyrwyddo effeithiol, ar y cyd ag awdurdodau lleol, er mwyn rhoi gwybod i'r cyhoedd bod mesurau gorfodi ar gyfer parcio ar y palmant yn newid ac annog gyrwyr i gydymffurfio.
- 7: Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu fframwaith monitro a gwerthuso fel y gellir asesu effaith ac effeithiolrwydd y drefn orfodi newydd.
- 8: Dylai PATROL gasglu data yn dilyn 12 mis cyntaf gwaith gorfodi awdurdodau lleol er mwyn asesu a oes angen gwneud unrhyw newidiadau i ddeddfwriaeth, canllawiau neu weithrediadau.
- 9: Dylai Llywodraeth Cymru gyflawni'r cerrig milltir allweddol canlynol er mwyn gallu rhoi mesurau gorfodi sifil ar gyfer parcio ar y palmant ar waith erbyn mis Gorffennaf 2022:
 - Cyhoeddi Adroddiad y Tasglu – Hydref 2020
 - Datganiad Gweinidogol yn nodi'r bwriad i fwrw ymlaen – Medi 2020
 - Pleidlais yn y Cyfarfod Llawn i fwrw ymlaen â'r ddeddfwriaeth – Hydref 2020
 - Pasio Offeryn Statudol – Hydref 2021
 - Cychwyn Offeryn Statudol - Gorffennaf 2022
- 10: Dylai Llywodraeth Cymru sefydlu tîm penodol ar gyfer y prosiect i arwain a chydlynu'r holl dasgau angenrheidiol sy'n ofynnol i gyflwyno mesurau gorfodi sifil ar gyfer parcio ar y palmant.

Rhestr Termau

Term	Diffiniad
Palmant	Llwybr ger y lôn gerbydau at ddefnydd cerddwyr yn unig.
Troedffordd	Y term cyfreithiol ar gyfer palmant.
Llwybr cyd-ddefnyddio	Llwybr y gall cerddwyr a beicwyr ei ddefnyddio, ond nid cerbydau modur.
Deddfwriaeth sylfaenol	Y term cyffredinol a ddefnyddir i ddisgrifio'r prif gyfreithiau a gaiff eu pasio gan gyrrff deddfwriaethol y DU, gan gynnwys Deddfau a weir gan y Senedd.
Is-ddeddfwriaeth	Dim ond os yw deddfwriaeth sylfaenol yn rhoi pŵer i wneud hynny y gellir gwneud is-ddeddfwriaeth. Yng Nghymru, bydd Gweinidogion Cymru yn gwneud is-ddeddfwriaeth gan ddefnyddio pwerau a roddwyd iddynt mewn deddfau galluogi, megis Deddfau'r Senedd.
Gweithdrefn negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn darparu, ar ôl i Weinidogion Cymru arfer eu pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth, fod yn rhaid iddynt ei gosod gerbron y Senedd. Yna bydd gan y Senedd gyfnod o 40 diwrnod i wrthwynebu i'r is-ddeddfwriaeth. Nid oes rhaid i'r Senedd gymeradwyo'r is-ddeddfwriaeth yn ffurfiol.
Gorchymyn Rheoleiddio Traffig	Dogfen gyfreithiol sy'n cyflwyno cyfyngiad parcio neu gyfyngiad ar symudiadau traffig ar ffyrdd, yn unol â Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984.
PATROL	Y Cydbwyllgor Rheoliadau Parcio a Thraffig y tu allan i Lundain, sy'n cynnwys dros 300 o awdurdodau lleol yng Nghymru a Lloegr. Mae dyletswydd statudol ar PATROL i wneud darpariaeth ar gyfer dyfarnu'n annibynnol ar gosbau parcio a thraffig a gyflwynir o dan Ddeddf Rheoli Traffig 2004.
Hysbysiad Tâl Cosb	Caiff Hysbysiad Tâl Cosb ei gyflwyno gan swyddog parcio (a elwir hefyd yn Swyddog Gorfodi Sifil, sy'n ymdrin â materion parcio yn unig). Gellir cymryd camau gweithredu sifil i ymdrin ag achos o beidio â thalu Hysbysiad Tâl Cosb.

Atodiad A – Sefydliadau a Gynrychiolir ar y Tasglu

Anabledd Cymru

Cŵn Tywys

Cyddfederasiwn Cludiant Teithwyr y DU

Cymdeithas Cludo Nwyddau ar Loriau

Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru

Cymdeithas Parcio Prydain

Cymdeithas Trafnidiaeth Cludo Nwyddau

Cynrychiolwyr Rhanbarthol Awdurdodau Lleol

Ffederasiwn Busnesau Bach

Gwasanaeth Tân ac Achub

Iechyd Cyhoeddus Cymru

Living Streets

Llywodraeth Cymru

PATROL (Cydbwyllgor Rheoliadau Parcio a Thraffig y tu allan i Lundain)

SUSTRANS

Tribiwnlys Cosbau Traffig Cymru a Lloegr

Yr Heddlu

Atodiad B – Fformat Canllawiau Gorfodi Sifil

Cyhoeddwyd yr argraffiad diweddaraf o'r Canllawiau Statudol ar gyfer Cymru ar Fesurau Gorfodi Sifil ar Barcio gan Weinidogion Cymru ym mis Gorffennaf 2014 o dan Adran 87 o'r Ddeddf Rheoli Traffig. Mae'r ddogfen hon yn nodi'r fframwaith rheoleiddio ar gyfer sut y dylai'r mesurau gorfodi gael eu gweithredu, gan gynnwys eu sefydlu yn y lle cyntaf, pennu taliadau cosb, hyfforddi swyddogion, swyddogaethau polisi a swyddogaethau gweinyddol, ac apeliadau.

Mae'r Canllawiau Statudol cyfredol yn nodi y dylid eu darllen ar y cyd â'r Canllawiau Gweithredol a gyhoeddwyd gan Lywodraeth Cymru ym mis Rhagfyr 2014, sy'n darparu gwybodaeth fanylach.

Er i'r argraffiadau cyfredol o'r dogfennau hyn gael eu cyhoeddi'n weddol ddiweddar, mae angen diwygio'r ddwy ddogfen yn sylweddol er mwyn sicrhau eu bod yn gyfoes ac, yn ddelfrydol, ddod â'r holl ddeunydd ynghyd mewn un ddogfen. Mae cryn dipyn o'r cynnwys cyfredol yn ymwneud â'r broses i awdurdodau lleol wneud cais am bwerau gorfodi sifil ar gyfer parcio, ond nid oes angen y wybodaeth hon mwyach. Mae pob un o'r 22 o awdurdodau lleol yng Nghymru bellach yn meddu ar bwerau gorfodi sifil ar gyfer parcio, a mabwysiadodd yr awdurdodau olaf

(Torfaen a Dinas Casnewydd) y pwerau ar 1 Gorffennaf 2019. Gwnaed y penderfyniad yn Lloegr i'r Canllawiau Gweithredol gael eu hymgorffori yng Nghanllawiau Statudol diwygiedig yr Ysgrifennydd Gwladol i Awdurdodau Lleol ar Fesurau Gorfodi Sifil ar Dramgwyddau Parcio yn 2016.

Fodd bynnag, gan mai creu rhwystr ar y droedffordd fydd yr unig drosedd a gaiff ei hychwanegu at y tramgwyddau gorfodadwy, ystyrir y byddai ychwanegu atodiad at bob un o'r dogfennau yn ddigonol nes y gwneir diwygiadau mwy cynhwysfawr. Dim ond cyfeiriad byr at atodiad mwy cynhwysfawr yn y Canllawiau Gweithredol fyddai'r atodiad i'r Canllawiau Statudol, y mae tribiwnlysoedd yn dibynnu arno i lunio'u barnau.

Dylai'r canllawiau gael eu drafftio gan Lywodraeth Cymru yn dilyn penderfyniad Senedd Cymru i fwrw ymlaen â'r is-ddeddfwriaeth a byddent yn destun ymgynghoriad.

Atodiad C – Strategaeth Cyfathrebu a Hyrwyddo

Model OASIS

Dylid defnyddio model Gwasanaeth Cyfathrebu'r Llywodraeth i gynllunio, cyflwyno a gwerthuso'r ymgyrch genedlaethol fer. Dylid gofyn i awdurdodau lleol ddilyn y model hwn wrth gyflwyno eu hymgyrchoedd lleol hefyd.

Mae'r model pum cam yn cwmpasu Amcanion; Cynulleidfa/Dealltwriaeth; Strategaeth/Syniadau; Gweithredu; Sgorio/Gwerthuso; ac fe'i cydnabyddir yn eang fel arfer orau. Dylid dilyn y model hwn wrth ddatblygu'r strategaeth cyfathrebu a hyrwyddo.

Cam 1 – Cyhoeddiadau gan Weinidogion

Dylai Gweinidogion wneud cyhoeddiadau ar gamau allweddol o'r broses er mwyn codi ymwybyddiaeth o'r ffaith bod deddfwriaeth yn cael ei chyflwyno i fynd i'r afael â phroblem parcio ar y palmant. Dylid gwneud y datganiad cyntaf mewn ymateb i gyhoeddi'r adroddiad hwn.

Dylai datganiadau pellach ddilyn wrth i'r is-ddeddfwriaeth basio drwy'r Senedd a dylid cael digwyddiad Gweinidogol terfynol i gyhoeddi bod yr is-ddeddfwriaeth wedi cael ei phasio a'r amserlen ar gyfer dechrau'r drefn gorfodi sifil.

Cam 2 – Ymgyrch genedlaethol fer i ledaenu gwybodaeth

Dylai Llywodraeth Cymru gaffael asiantaeth(au) i ddatblygu a chynnal ymgyrch genedlaethol fer i ledaenu gwybodaeth. Rhagwelir y bydd yr ymgyrch fer hon yn para tua 3 mis.

Dylai hyn gynnwys datblygu ymgyrch greadigol a negeseuon priodol ar gyfer hysbysebion, y cyfryngau cymdeithasol a chysylltiadau cyhoeddus. Yn amodol ar gynigion asiantaethau, rhagwelir y gallai hyn hefyd gynnwys hysbysebion ar orsafoedd radio lleol, hysbysebion mewn papurau newydd, ar fysiau ac ar-lein, a chynnwys golygyddol.

Dylai'r asiantaeth hefyd ddatblygu pecyn cymorth cynhwysfawr ar gyfer awdurdodau lleol er mwyn eu helpu i gynnal eu hymgyrchoedd gweithredu lleol.

Cam 3 – Ymgyrch weithredu leol gan ddefnyddio'r pecyn cymorth.

Argymhellir y dylai'r asiantaeth a gomisiynir i ddatblygu'r ymgyrch genedlaethol greu'r pecyn cymorth ar gyfer awdurdodau lleol hefyd.

Prif fantais defnyddio deunyddiau hyrwyddo tebyg ledled Cymru yw y bydd yn helpu'r cyhoedd i ymgyfarwyddo â'r newidiadau i barcio ar y palmant ni waeth ym mha ran o'r wlad y byddant yn defnyddio'r ffyrdd neu'r palmentydd.

Mae'n fanteisiol i awdurdodau lleol am na fydd yn rhaid iddynt gaffael asiantaethau i ddylunio'r deunyddiau, gan arbed amser ac arian. Byddant yn gallu addasu negeseuon er mwyn hyrwyddo newidiadau lleol a thalu am y pecyn cyfryngau sy'n berthnasol i'w hardal leol yn unig. Cynigir y dylai Llywodraeth Cymru gyfrannu cyllid craidd tuag at unrhyw gostau am gyfryngau a digwyddiadau ymgysylltu lleol (gweler y tabl isod).

Gall y pecyn cymorth gynnwys deunyddiau marchnata; posteri, cynnwys gwe, cyfres o negeseuon; syniadau cysylltiadau cyhoeddus; cynnwys cyfryngau cymdeithasol a mwy, yn dibynnu ar anghenion a nodir.

Dangosyddion Perfformiad Allweddol

Dylid pennu dangosyddion perfformiad allweddol penodol ar gyfer gwerthuso'r ymgyrch unwaith y bydd data sylfaenol ar gael. Bydd angen i'r rhain osod targedau realistig ar gyfer cyfathrebu a marchnata, megis ymwybyddiaeth o'r ymgyrch; faint o bobl sydd wedi gweld y negeseuon a'u deall ac ati. Dylid gwerthuso'r rhain ar ôl pob cam o'r ymgyrch er mwyn canfod a yw'r canlyniadau targed wedi'u cyflawni.

Atodiad D – Data Gweithredol i'w Casglu

Dylai'r data a gaiff eu casglu gael eu coladu a'u dadansoddi gan PATROL er mwyn gwerthuso gweithrediad a pherfformiad y system orfodi. Dylid cynnwys gwybodaeth am y canlynol:

Cwynion – Bydd hyn yn dibynnu ar y dulliau a ddefnyddir gan awdurdodau lleol ar hyn o bryd ar gyfer cofnodi cwynion, ond gellid rhoi mesurau ar waith yn ystod y cyfnod cyn cyflwyno'r pŵer newydd er mwyn gallu cymharu.

- Nifer y cwynion am broblemau parcio ar y palmant a sut yr ymatebwyd iddynt (gan gyferbynnu â'r flwyddyn flaenorol lle y bo'n bosibl)
- Nifer a natur y cwynion am fesurau gorfodi ar gyfer parcio ar y palmant gan breswylwyr a busnesau

Gorfodi – Dylai pob un o'r mesurau canlynol fod ar gael drwy systemau prosesu hysbysiadau awdurdodau lleol:

- Nifer yr hysbysiadau rhybudd a gyflwynwyd
- Nifer yr hysbysiadau tâl cosb a gyflwynwyd
- Nifer yr hysbysiadau tâl cosb a dalwyd ar y gyfradd ddisgownt
- Nifer yr hysbysiadau tâl cosb a dalwyd ar y gyfradd lawn
- Nifer yr hysbysiadau tâl cosb a ganslwyd ar y cam herio
- Nifer yr hysbysiadau tâl cosb a ganslwyd ar y cam Hysbysu'r Perchennog
- Nifer yr hysbysiadau gwrthod a gyflwynwyd

Mae systemau prosesu hysbysiadau gorfodi yn gallu cofnodi rhesymau dros sylwadau a fyddai'n darparu gwybodaeth gyd-destunol i fodurwyr sy'n herio'r hysbysiad tâl cosb.

Gweithredol – Dylid casglu'r wybodaeth hon drwy arolygon gan Lywodraeth Cymru o awdurdodau lleol er mwyn cael eu barn ar ôl y 12 mis cyntaf o weithredu.

- Ymgynghoriad ar ba mor ddefnyddiol yw'r canllawiau statudol/gweithredol yng ngoleuni profiad
- Enghreifftiau o bolisiau lleol ar barcio ar y palmant
- Enghreifftiau o ddeunydd cyhoeddusrwydd a gwybodaeth gyhoeddus leol am barcio ar y palmant
- Profiadau o'r rheng flaen – profiadau Swyddogion Gorfodi Sifil ar y stryd
- Effaith gorfodi yn erbyn parcio ar y palmant ar feysydd gorfodi eraill
- Enghreifftiau o bobl yn parcio mewn mannau eraill
- Mesurau eraill yr ymgwymerwyd â nhw yn ystod y cyfnod, e.e. cyflwyno gorchmynion rheoleiddio traffig er mwyn mynd i'r afael â pharcio ar y palmant
- Beth yw canfyddiad cyffredinol awdurdodau lleol am gyflwyno'r pŵer newydd er mwyn mynd i'r afael â phroblem parcio ar y palmant?

Dylid coladu gwybodaeth gan y Tribiwnlys Cosbau Traffig hefyd:

- Nifer yr apeliadau i'r Tribiwnlys Cosbau Traffig fesul ardal awdurdod lleol
- Canlyniadau apeliadau – caniatwyd, gwrthodwyd, tynnwyd yn ôl neu heb eu herio gan yr ardal awdurdod lleol.

Dylid gofyn i Ddyfarnwyr Cosbau Traffig:

- Nodi achosion allweddol sy'n llywio gwaith gorfodi yn y dyfodol
- Llunio adroddiad 12 mis ar ganfyddiadau ac argymhellion dyfarnwyr – gan gynnwys unrhyw newidiadau angenrheidiol i'r canllawiau, fel y trafodwyd yn Adran 4 – a'i gyflwyno i Lywodraeth Cymru.