

Dadansoddi ar gyfer Polisi



Analysis for Policy



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

YMCHWIL GYMDEITHASOL RHIF:

39/2017

DYDDIAD CYHOEDDI:

20/07/2017

# Ymchwil i Strategaethau Codi Tâl mewn Meysydd Parcio

Ymchwil i Strategaethau Codi Tâl mewn Meysydd Parcio  
G Pitfield and L Griffiths

Ymchwil i Strategaethau Codi Tâl mewn Meysydd Parcio/ G Pitfield and L Griffiths. 2017 Caerdydd:  
Llywodraeth Cymru, GSR adroddiad rhif 39/2017.>  
Ar gael yn: <http://gov.wales/statistics-and-research/car-park-charging/?lang=cy>

Safbwyntiau'r ymchwilydd ac nid o reidrwydd rhai Llywodraeth Cymru yw'r safbwyntiau a fynegir yn yr adroddiad hwn.

I gael rhagor o wybodaeth, cysylltwch â:

Lucie Griffiths

Gwasanaethau Gwybodaeth a Dadansoddi

Llywodraeth Cymru

Parc Cathays

Caerdydd

CF10 3NQ

Ffôn: 0300 025 5780

E-bost: [lucie.griffiths@llyw.cymru](mailto:lucie.griffiths@llyw.cymru)

## 1. Cyflwyniad

- 1.1 Yng Nghyllideb 2017-18 dyrannwyd £3m i'r awdurdodau lleol ar gyfer treialu parcio ceir yn ddi-dâl yn nghanol trefi. Cytunwyd ar y cyllid hwnnw yn rhan o Gytundeb Cyllideb 2017-18 rhwng Llywodraeth Cymru a Phlaid Cymru. Roedd hynny'n dilyn cytundeb gyda Phlaid Cymru i "ymchwilio ymhellach i fuddioldeb sefydlu cronfa newydd i alluogi awdurdodau lleol a grwpiau cymunedol i gynnig parcio di-dâl mewn trefi ledled Cymru, gan roi hwb hollbwysig i'r gwaith o adfywio canol y trefi"
- 1.2 Pwrpas y cyllid yw cynorthwyo cynlluniau peilot ym mhob awdurdod lleol, i archwilio gwahanol strategaethau parcio ceir, gyda'r nod o ddylanwadu'n gadarnhaol ar ganol trefi a dinasoedd Cymru.
- 1.3 I gefnogi'r cynlluniau peilot, gofynnwyd i'r Gwasanaethau Gwybodaeth a Dadansoddi (GGD) yn Llywodraeth Cymru gynnal ymchwil er mwyn cael gwell dealltwriaeth o'r dystiolaeth bod cysylltiad rhwng parcio ceir yn ddi-dâl a dwysedd y defnydd a wneir o ganol tref, yn ogystal â dealltwriaeth o safbwyntiau a phrofiadau awdurdodau lleol mewn cysylltiad â pharcio ceir yn ddi-dâl.
- 1.4 Nodau penodol y prosiect ymchwil hwn oedd:
- archwilio'r llenyddiaeth ar strategaethau parcio ceir, ac yn benodol y berthynas rhwng strategaethau parcio ceir a dwysedd defnydd/ niferoedd ymwelwyr yng nghanol trefi
  - datblygu dealltwriaeth o arferion cyfredol awdurdodau lleol yng Nghymru.
- 1.5 I gyflawni'r nodau hyn, cynhaliwyd adolygiad o'r llenyddiaeth a datblygwyd arolwg a ddosbarthwyd i bob awdurdod lleol yng Nghymru.
- 1.6 Roedd yr adolygiad o'r llenyddiaeth yn ceisio darparu dealltwriaeth o'r gwahanol strategaethau parcio ceir a ddefnyddir ledled y DU, a thu hwnt i'r DU pan oedd hynny'n berthnasol. Roedd yr adolygiad hefyd yn chwilio am dystiolaeth o gysylltiadau rhwng strategaethau parcio ceir a'r dwysedd defnydd/ nifer ymwelwyr yng nghanol trefi. Cyflwynir canfyddiadau'r adolygiad yn adran 3.
- 1.7 Roedd yr arolwg o'r awdurdodau lleol yn ceisio cael dealltwriaeth o'r gwahanol strategaethau parcio ceir a ddefnyddid gan awdurdodau lleol a'r gwahanol daliadau a godid ganddynt, a'u canfyddiad o'r buddion a'r heriau a fyddai'n gysylltiedig â gweithredu parcio cyfan gwbl ddi-dâl drwy gydol y dydd. Cafwyd ymatebion oddi wrth bob un o'r 22 o awdurdodau lleol. Dadansoddwyd yr ymatebion a chyflwynir hwy yn adran 4

## 2. Y fethodoleg

### Methodoleg yr adolygiad llynyddiaeth

- 2.1 Bu gwasanaethau llyfrgell Llywodraeth Cymru yn cynnal chwiliad o'r llynyddiaeth mewn cronfeydd data ar-lein o gyfnodolion ac erthyglau, adolygiadau, adroddiadau a dogfennau llywodraeth. Yr union ffynonellau a chwiliwyd oedd: Cymdeithas Parcio Prydain; Prifysgol Napier, Caeredin; Emerald Fulltext; y Ffederasiwn Busnesau Bach; Igenta Connect; yr Institute for Transportation and Development Policy; y Gwasanaeth Gwella a Chynghori ar Gynllunio (PAIS); Proquest Social Sciences Premium Collection; Sefydliad yr RAC; y cyhoeddwr academaidd rhyngwladol Taylor & Francis; y Labordy Ymchwil Trafnidiaeth; Pwyllgor Dethol Tŷ'r Cyffredin ar Drafnidiaeth; a Web of Science.
- 2.2 Y termau chwilio a ddefnyddiwyd i ddod o hyd i lenyddiaeth berthnasol oedd 'car parking', 'car parking strategies', 'car parking models', 'impact of free car parking', 'car parking and footfall in town centres', 'car parking and town centres' ac 'access to free car parking'.
- 2.3 Daeth yr ymchwil wreiddiol a wnaed gan y gwasanaethau llyfrgell o hyd i 14 o erthyglau ac adolygiadau mewn cyfnodolion, 9 o ffynonellau ac adroddiadau ymchwil, 13 o ddogfennau llywodraeth a 6 o lyfrau. Cyfyngwyd y chwiliad wedyn, er mwyn canfod pa eitemau oedd fwyaf perthnasol i'r pwnc o daliadau a strategaethau parcio ceir. Cyfyngwyd y chwiliad felly i'r deng eitem fwyaf perthnasol i'r pwnc dan sylw.

### Methodoleg yr arolwg o'r awdurdodau lleol

- 2.4 Cynlluniwyd arolwg ar-lein a ddosbarthwyd i bob un o'r 22 o awdurdodau lleol yng Nghymru. Estynnwyd y terfyn amser gwreiddiol ar gyfer ymateb ddwywaith, gan obeithio annog awdurdodau i ymateb; roedd yr arolwg, felly, yn agored o 16 Mawrth 2017 tan 13 Ebrill 2017.
- 2.5 Anfonwyd e-byst at hyd at ddau gyswilt ym mhob awdurdod lleol. Roedd e-bost dechreuol yn cynnwys cwestiynau'r arolwg, er mwyn galluogi ymatebwyr i drafod yr atebion gyda'u cysylltwyr perthnasol cyn dechrau'r arolwg. Roedd arolwg dilynol wedyn yn cynnwys y ddolen i'r arolwg ei hunan.
- 2.6 Roedd yr arolwg yn cynnwys cyfres o gwestiynau caeedig a phenagored, er mwyn cael atebion ansoddol yn ogystal â meintiol. Gwnaed dadansoddiad o'r data a gasglwyd ar Excel, yn ogystal â dadansoddiad thematig o'r atebion i'r cwestiynau penagored.

### **3. Canfyddiadau: crynodeb o'r llenyddiaeth ynghylch taliadau a strategaethau parcio ceir**

#### *Cyflwyniad*

- 3.1 Amcan yr adolygiad hwn yw darparu dealltwriaeth o'r strategaethau codi tâl am barcio ceir a weithredir ar hyn o bryd, effaith y strategaethau hynny ar ffyniant a dwysedd defnydd canol trefi, a ffactorau eraill, ar wahân i godi tâl am barcio ceir, sy'n dylanwadu ar resymau pobl dros ymweld â chanol trefi.
- 3.2 Yn y llenyddiaeth daethpwyd o hyd i ymchwil a oedd yn amlinellu gwahanol bolisiau a darpariaethau parcio, a'r agweddau tuag atynt, yn ogystal â safbwyntiau ar bwysigrwydd gwahanol ffactorau o ran bywiogrwydd canol trefi, a oedd yn cael eu harddel gan fusnesau, cyflogwyr a siopwyr, cyflogeion ac ymwelwyr â chanol rhai trefi detholedig.
- 3.3 Ffocws penodedig yr adolygiad oedd y berthynas rhwng strategaethau codi tâl am barcio a'r dwysedd defnydd/ nifer ymweliadau yng nghanol trefi. Fodd bynnag, roedd y rhan helaethaf o'r llenyddiaeth a ganfuwyd yn y chwiliad dechreuol yn trafod polisiau codi tâl am barcio yng nghyd-destun rheoli a defnyddio gofod, yn hytrach na chyflawniad ac effaith y modelau a'r strategaethau codi tâl am barcio ceir. O ganlyniad, mae'r llenyddiaeth sydd wedi ei chynnwys yn y crynodeb hwn wedi ei dethol ar sail perthnasedd, gan ganolbwyntio yn unig ar daliadau a strategaethau parcio ceir.
- 3.4 Nid oes digon o lenyddiaeth ar gael, yn y DU nac yn fyd-eang, ynghylch effeithiau cynlluniau parcio ceir di-dâl; ond mae'r sylfaen dystiolaeth yn gymorth i ffurfio dealltwriaeth weddol gynhwysfawr o strategaethau prisio cyffredin eraill a'u buddion. Wrth asesu'r llenyddiaeth a ganfuwyd yn y chwiliad dechreuol, mae'n anodd dirnad perthynas eglur, ar hyn o bryd, rhwng strategaethau codi tâl am barcio a dwysedd y defnydd o ganol trefi. O ganlyniad i hyn penderfynodd Llywodraeth Cymru gynnal ymchwil sylfaenol a fyddai'n edrych ar brofiad a strategaethau'r awdurdodau lleol ynglŷn â chodi tâl am barcio yng nghanol trefi (adroddir am hynny yn adran 4).
- 3.5 Roedd y chwiliad o'r llenyddiaeth yn datgelu bylchau eang yn y dystiolaeth ynghylch y berthynas rhwng strategaethau parcio ceir a dwysedd defnydd/iechyd canol trefi. Paratowyd adroddiad i Lywodraeth Cymru gan MRUK (2015) gyda'r nod o archwilio'r cysylltiad rhwng y tâl a godir am barcio ceir a'r defnydd o ganol trefi. Fodd bynnag, er mai ei unig nod oedd canfod dystiolaeth o'r cyfryw gysylltiad, roedd

yr adroddiad yn nodi bod prinder tystiolaeth gadarn i gysylltu'r strategaethau codi tâl am barcio â'r defnydd o ganol trefi.

### *Y Prif Ganfyddiadau*

- 3.6 Nid oedd yr ymchwiliad y dibynnwyd arni drwy gydol yr adolygiad hwn, bob amser yn mesur effaith cynllun neu strategaeth brisio. Mae Tyler (2012) yn crybwyll 'Free after three', sef ymgyrch a fabwysiadwyd yn eang gan Gyngorau yn Llundain, ond ni thrafodwyd effaith y cynllun ar yr ardal nac ar y rhai a fanteisiodd arno. Mae adroddiad gan McDonald (2013) ar ran Cymdeithas Parcio Prydain yn cyflwyno cydberthynas rhwng gostyngiad ym mhpris parcio a chynnydd dechreuol yn y dwysedd defnydd, ond nid edrychodd yr adroddiad hwnnw ar barcio cyfan gwbl ddi-dâl.
- 3.7 Dengys y dystiolaeth fod safbwyntiau gwrthgyferbyniol ynghylch pwysigrwydd parcio cyfan gwbl ddi-dâl. Roedd cyfweiliadau gyda pherchnogion busnesau a chyflogwyr bach, yn rhan o'r ymchwiliad MRUK, yn nodi canfyddiad yn eu plith mai taliadau parcio ceir oedd y pwysicaf o'r rhesymau am y gostyngiad yn nwyster y defnydd o ganol eu tref neu'u dinas, ac y byddai parcio di-dâl yn cynyddu refeniw a busnes. Mae hyn yn gwrthgyferbynnu â datganiadau gan ymwelwyr â chanol trefi a dinasoedd, i'r perwyl bod y manau parcio sydd ar gael, llif traffig yn y canol ac arwyddion yn bwysicach na chost y parcio, o ran penderfynu ar ymweliadau (MRUK 2015). Un ffynhonnell yn unig, yn y llenyddiaeth a ganfuwyd yn y chwiliad, a allai ddilysu'r farn bod parcio di-dâl yn cynyddu'r dwysedd defnydd. Mewn astudiaeth werthusol gan Van Der Waerden et al (2009) defnyddiwyd holiadur i ganfod arferion teithio a siopa, cyn ac ar ôl dechrau codi tâl am barcio yng nghanol tref neu ddinas unigolyn. Roedd canlyniadau'r holiadur yn dangos dirywiad sylweddol o ran arferion siopa a gwariant gan ddefnyddwyr ar ôl dechrau codi tâl am barcio. Yn yr astudiaeth dan sylw, roedd y newid o ran gwariant defnyddwyr wedi ei gysylltu ag amllder yr ymweliadau a oedd yn ddibynnol i raddau sylweddol ar y tâl a godid am barcio.
- 3.8 Fel y dywedwyd eisoes, ni wnaed digon o ymchwiliad i effaith parcio cyfan gwbl ddi-dâl. Fodd bynnag, yn MRUK(2015) crybwyllir dwy astudiaeth achos a wnaed mewn cyd-destun penodol Gymreig. Bu awdurdodau Wrecsam a Sir Ddinbych ill dau yn gweithredu trefniant parcio cyfan gwbl ddi-dâl drwy gydol y dydd am gyfnod o amser, ac wedyn yn mesur yr effaith a gafodd hynny ar y defnydd a'r ymweld. Yn y maes parcio aml-lawr di-dâl yn Wrecsam, roedd y monitro'n dangos bod galw

gormodol (gan ymwelwyr a gweithwyr) yn peri na allai ymwelwyr ddod o hyd i le parcio.

3.9 Yn Sir Ddinbych, fel yn Wrecsam, defnyddid y cyfleusterau parcio di-dâl drwy gydol y dydd gan weithwyr yn y dref yn hytrach nag ymwelwyr. Edrychwyd hefyd ar y model o barcio cyfan gwbl di-dâl mewn adroddiad a gyhoeddwyd gan RGDATA (2013), sy'n honni y canfyddid y byddai hynny'n arwain at alw gormodol, rhagor o dagfeydd yng nghanol y dref neu'r ddinas, a rhagor o ymwelwyr yn gyrru o amgylch yn chwilio am le i barcio, yn hytrach na gwario amser ac arian yng nghanol y dref.

3.10 Roedd Weinberger et al (2010) yn crybwyll polisïau parcio yn UDA sy'n rheoli'r galw trwy brisio, a daethant i'r casgliad y gwelir bod parcio rhad neu ddi-dâl ar y stryd o fudd yn bennaf i gyflogwyr a siopwyr, sy'n llwyddo i gipio manau parcio o'r fath o flaen unrhyw ymwelwyr posibl. Mae hyn yn cael effaith negyddol ar y dwysedd defnydd, drwy greu galw gormodol am leoedd, a rhoi manteision i rai na fwriadwyd eu cynorthwyo o anghenraid.

3.11 Mae rhywfaint o dystiolaeth bod perchnogion busnesau a siopau yn tueddu i gredu bod y dwysedd defnydd a'r gwariant gan ddefnyddwyr yn seiliedig ar brisiau parcio ceir, tra bo ymwelwyr â chanol trefi yn gyffredinol yn seilio'u penderfyniad i ymweld â chanol tref ar ffactorau eraill. Yn yr adolygiad o Gynghorau Llundain (Tyler et al 2012) awgrymir bod cydberthynas rhwng ffioedd parcio a lefel y gwasanaeth mewn ardal, ac nid ystyrir bod y parodrwydd i dalu am barcio yn ddylanwad sylfaenol sy'n cynyddu neu'n lleihau'r dwysedd defnydd:

*“Yn groes i gynnig parcio yn rhatach neu barcio di-dâl er mwyn denu pobl i ganolfannau manwerthu, mae adroddiad TRL (2010) (gan ddyfynnu tystiolaeth o Betts (2009) a Litman(2010)) yn esbonio y gall fod cydberthynas rhwng ffioedd parcio a lefel y gwasanaeth mewn ardal (megis ansawdd y gymysgedd o fanwerthwyr). Er enghraifft gall cymysgedd hwylus o fanwerthwyr amrywiol, o safon uchel, ddenu pobl i un ganolfan yn hytrach na chanolfan arall, hyd yn oed os yw'r ganolfan arall yn cynnig parcio di-dâl.”*

3.12 Mae hyn yn seiliedig ar astudiaeth achos a oedd yn dangos cynnydd o 50% yn y costau parcio mewn ardal na welodd newid mewn patrymau parcio.

3.13 Mae adroddiad gan McDonald (2013) yn awgrymu y bydd nifer y lleoedd parcio yn hytrach na chost parcio, yn achosi cynnydd dechreuol yn y dwysedd defnydd. Roedd yr astudiaeth yn nodi nifer o fesurau parcio sy'n achos cynnydd neu leihad yn nifer yr ymweliadau. Roedd y rhain yn cynnwys y dulliau parcio a thalu, gorfodi a dirwyo, diogelwch, darpariaethau i ddefnyddwyr anabl, lleoliad y manau parcio a'u

nifer Hefyd, wrth edrych ar yr hyn sy'n ysgogi penderfyniadau i ymweld â chanol tref neu ddinas, mae MRUK (2015) yn canfod bod cystadleuaeth gan barciau manwerthu y tu allan i'r dref, bywiogrwydd canol y drefn a maint canol y dref o'u cymharu â threfi eraill yn y sir i gyd yn ffactorau pwysig. Mae'r adroddiad yn cynnwys hefyd ddatganiadau gan ymwelwyr nodweddiadol â chanol trefi, a oedd yn teimlo bod y ffaith fod lleoedd parcio ar gael, llif y traffig yng nghanol y dref ac arwyddion traffig yn bwysicach, o ran ysgogi ymweliadau, na chost y parcio. Daw'r adroddiad i'r casgliad na ddylid edrych ar gost parcio ar ei ben ei hunan, heb ystyried hwylustod a'r meysydd parcio sydd ar gael. Mewn adroddiad arall (Palmer a Ferris 2010) canfuwyd bod penderfyniadau i leihau nifer eu hymweliadau â chanol tref, a wnaed gan ymwelwyr posibl, i'w priodoli i'r ymdeimlad bod baich y cyfyngiadau parcio yn eu llethu, yn hytrach na chost y parcio.

- 3.14 Mae'n ymddangos mai'r strategaethau prisio a ffeirir yw rhai sy'n canolbwyntio ar fesurau i gymell parcio ac annog ymwelwyr i wario yng nghanol y dref, yn hytrach na chynnig parcio cyfan gwbl ddi-dâl. Mewn astudiaeth achos yn Abertawe, canfuwyd cynnydd yn y gwariant gan ddefnyddwyr pan ddefnyddiwyd cerdyn ffyddlondeb National Car Parks (NCP) neu daleb ar gyfer siop goffi yng nghanol y ddinas. Roedd hyn yn anogaeth i ymwelwyr aros yn hwy ac, yn sgil hynny, i wario rhagor yn ystod pob ymweliad. Roedd ystadegau NCP yn cadarnhau bod y cymhellion hyn wedi ysgogi arosiadau hwy yn y meysydd parcio (MRUK 2015). Bu Straker (2009) yn archwilio agweddau ymarferol ac effaith y defnydd o barcio cymelledig fel model prisio. Gan fod ei bapur yn canolbwyntio ar strategaethau parcio staff, nid yw'n gwbl berthnasol i'n cwestiynau ymchwil ni, sy'n ceisio deall strategaethau parcio ymwelwyr, a'r modelau parcio di-dâl yn benodol. Fodd bynnag, mae'r adroddiad yn dynodi y gall cymhellion, fel math o strategaeth barcio di-dâl, fod yn llwyddiannus os defnyddir hwy ar y cyd â chyfuniad o fesurau parcio eraill.
- 3.15 Yn yr adolygiad o'r llenyddiaeth, canfuwyd strategaethau prisio eraill ar gyfer rheoli parcio, ond nid oedd gan un o'r rheini y nod o gynyddu'r dwysedd defnydd/ymweliadau. Nod y strategaethau prisio eraill, megis prisio ar sail y galw neu ar sail y perfformiad (Pierce a Shoup 2013), oedd sicrhau'r gyfradd orau o feddiannaeth lleoedd parcio, ysgogi cynnydd dros dro yn nhrosiant y defnyddwyr, neu liniaru tagfeydd traffig (Simijevic et al 2013). Gellir ystyried Cynllun *SFPark* San Francisco yn enghraifft o brisio ar sail yn galw neu ar sail y perfformiad, gan fod y tâl a godir gan ei fesuryddion parcio yn amrywio yn ôl yr amser o'r dydd (Pierce a Shoup 2013). Mewn fersiynau eraill o'r un cynllun, mae canol dinasoedd yn ceisio lleihau'r tagfeydd drwy wasgaru'r crynodiad o ymwelwyr ar draws gwahanol "barthau" o'r



ddinas. Yn Simijevic et al (2013) cyfeirir at system o barthau sy'n cynnwys tri pharth gwahanol, pob un â'i fodolau parcio ei hunan. Mae parcio ar sail galw ac ar sail perfformiad, felly, yn fuddiol o safbwynt rheoli meysydd parcio a llif traffig, oherwydd y cyfleuster i dargedu tagfeydd tra'n cynyddu trosiant a gwariant. Fel y crybwyllwyd eisoes, gellir gweld bod parcio ceir yn ddi-dâl yn gwrthdroi effeithiau cynlluniau parcio taledig, drwy gynyddu tagfeydd, lleihau esmwythder y llif traffig ac, oherwydd anghyfleustra, atal rhai ymwelwyr rhag meddiannu lleoedd parcio.

- 3.16 Mae'r dystiolaeth sydd ar gael yn awgrymu, er bod strategaethau codi tâl am barcio yn bwysig, ac y gallant gael effaith, yr effeithir ar hynny i raddau helaeth gan ffactorau lleol; ac y gall rhai strategaethau, megis parcio cyfan gwbl ddi-dâl, gael effaith i'r gwrthwyneb i'r un a fwriadwyd. Fel y darlunnir yn astudiaethau achos Wrecsam a Sir Ddinbych a grybwyllir yn adroddiad MRUK (2015), pan weithredwyd trefniant parcio di-dâl, y canlyniad oedd mwy o dagfeydd a meddiannu'r lleoedd gwag gan bobl a oedd yn gweithio yng nghanol y dref. Yn yr enghreifftiau hyn, effaith parcio di-dâl oedd darbwylo darpar-ymwelwyr posibl i beidio ag ymweld â chanol y dref.
- 3.17 Mae'r dystiolaeth a ystyriwyd yn rhan o'r adolygiad llenyddiaeth hefyd yn tanlinellu pwysigrwydd cyfres o newidynnau, rai ohonynt, megis mynediad ac arwyddion ffyrdd, yn ymwneud â pharcio, ond eraill hefyd sy'n amrywio o un ganol tref i un arall – er enghraifft, yr hyn sydd gan ganol y dref i'w gynnig i ymwelwyr. Mae addasu strategaethau codi tâl am barcio yn un o nifer o bethau sy'n gallu effeithio ar iechyd canol tref; ond prin yw'r dystiolaeth y byddai hynny'n cael effaith gadarnhaol ar ei ben ei hunan.

## **4. Canfyddiadau: arolwg o'r awdurdodau lleol**

4.1 Dosbarthwyd arolwg a gynlluniwyd gan y Gwasanaethau Gwybodaeth a Dadansoddi (GGD) i'r 22 awdurdod lleol yng Nghymru, a chafwyd ymatebion oddi wrth bob un o'r 22. Nid oedd ateb holl gwestiynau'r arolwg yn orfodol, ac felly ni chafwyd ateb i bob cwestiwn gan bob awdurdod lleol. Yn achos rhai cwestiynau, gallai'r awdurdodau lleol ddarparu mwy nag un ymateb.

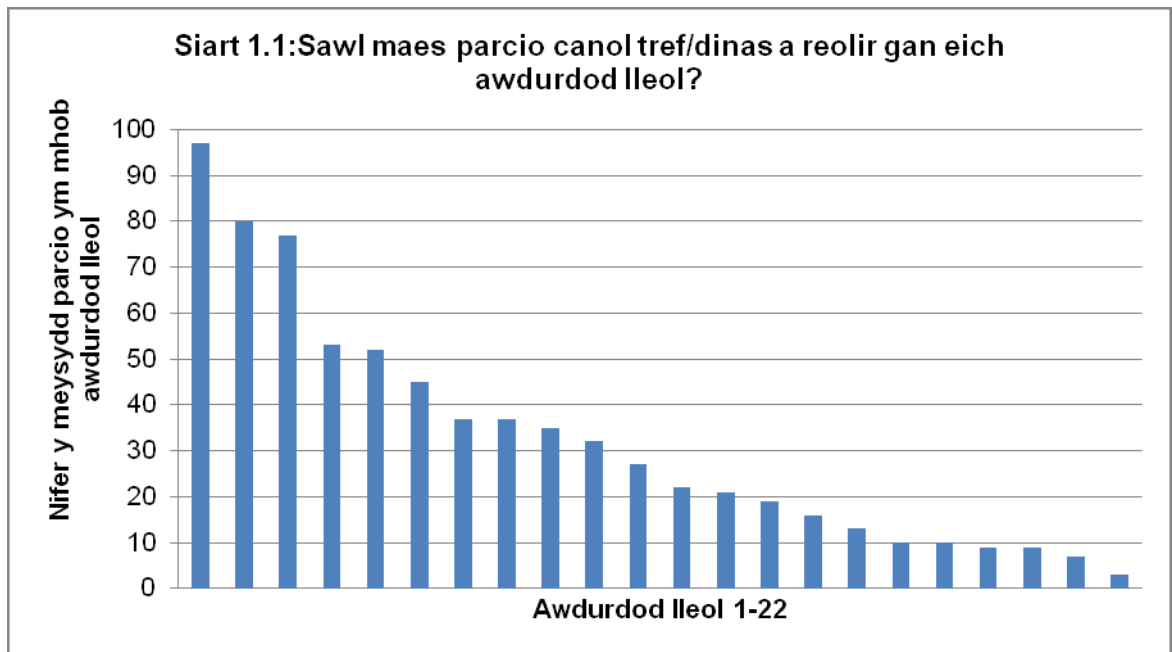
4.2 Pwrpas yr arolwg oedd:

- casglu data empirig ar nifer y meysydd a'r lleoedd parcio a reolir gan yr awdurdodau lleol
- casglu safbwyntiau'r awdurdodau lleol ar yr hyn y tybiant yw'r buddion a'r heriau sy'n gysylltiedig â chynnig parcio di-dâl, sut y mae hyn hwyrach eisoes wedi ei gyflawni, yn gyfredol neu yn y gorffennol, ac , yn ychwanegol at y posibilrwydd o beilota parcio di-dâl, pa strategaethau parcio eraill y byddent yn dymuno eu harchwilio. Gellir gweld copi o'r arolwg yn Atodiad A.

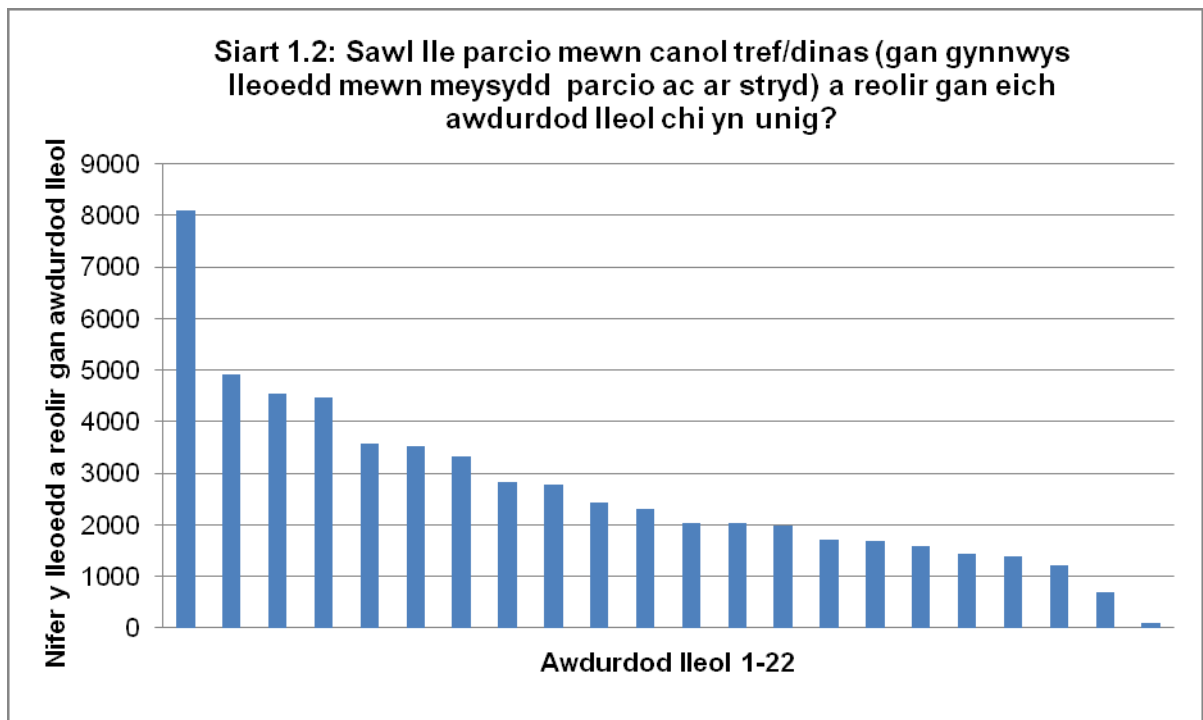
### **Nifer o feysydd/ lleoedd parcio ceir**

4.3 Gofynnwyd i'r awdurdodau lleol ddarparu gwybodaeth am nifer y meysydd parcio o fewn eu hawdurdod lleol ynghyd â chyfanswm nifer y lleoedd parcio ceir sydd ar gael yn yr awdurdod lleol.

4.4 Fel y dengys siart 1.1 isod, roedd nifer y meysydd parcio a reolid gan yr awdurdod lleol yn amrywio o 3 i 97. Tra bo 13 awdurdodau lleol yn berchnogion dros 20 o feysydd parcio, tri yn unig oedd yn berchnogion 60 neu ragor. Mae hyn yn debygol o fod yn adlewyrchiad o faint yr awdurdod lleol yn ogystal â bodolaeth meysydd parcio mewn perchnogaeth breifat. Yn wir, adroddodd 20 o'r 22 o awdurdodau lleol a ymatebodd fod meysydd parcio sydd mewn perchnogaeth breifat yn eu hawdurdod lleol. Roedd nifer y meysydd parcio mewn perchnogaeth breifat a oedd yn gweithredu ym mhob ardal awdurdod lleol unigol yn amrywio o un i 12.



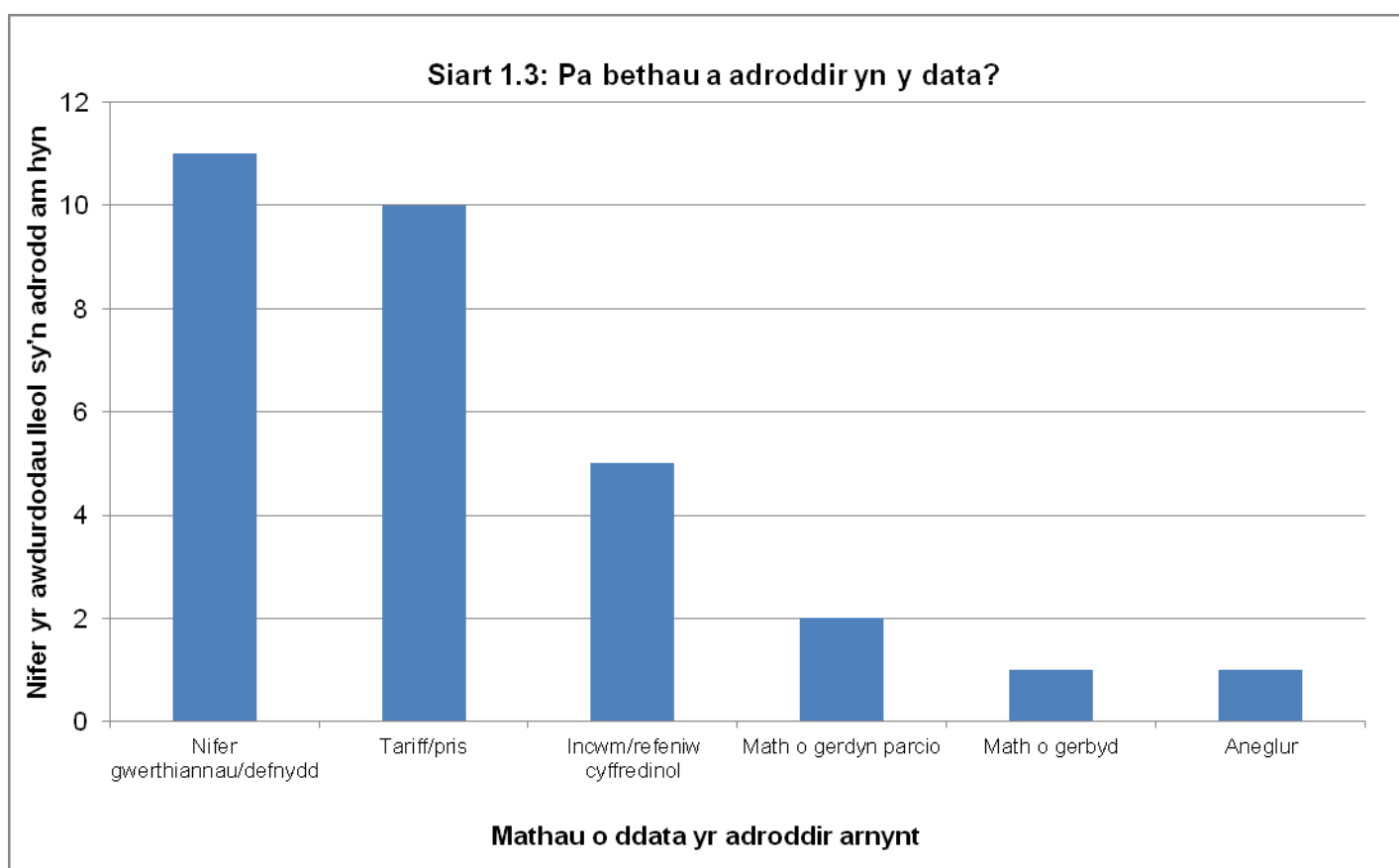
4.5 Gofynnwyd i'r awdurdodau lleol pa nifer o leoedd parcio a reolir ganddynt, ac yr oedd y niferoedd yn amrywio o 80 i 8,100. Er bod un awdurdod yn adrodd ei fod yn rheoli 8,100 o leoedd roedd y mwyafrif (19 of 22) yn rheoli rhwng 1,000 a 5,000 o leoedd, fel y darlunnir yn Siart 1.2 isod.



4.6 Gofynnodd yr arolwg faint oedd y refeniw a gynhyrchwyd o barcio ceir ym mhob awdurdod lleol yn y flwyddyn ariannol flaenorol, sef 2015/16. Y refeniw cyfartalog a gynhyrchwyd oedd £942,99, ond yn amrywio o £0 mewn awdurdod sydd eisoes yn gweithredu parcio cyfan gwbl ddi-dâl i £2,614,603. Sylwer bod y ffigurau hyn, mewn

rhai achosion, yn cynnwys gwerthiant cardiau parcio yn ogystal â thocynnau parcio talu ac arddangos.

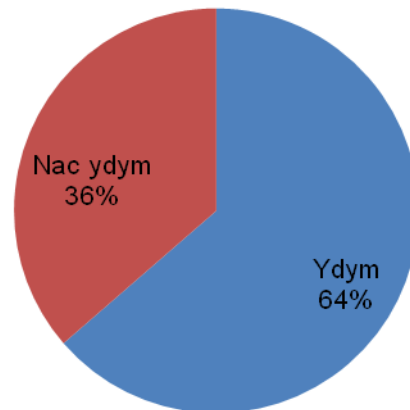
- 4.7 Pan ofynnwyd a oeddent yn casglu data monitro ar y defnydd o'u cyfleusterau parcio; atebodd y mwyafrif (18 allan o 22) eu bod yn casglu'r data. Cesglid y rhan helaethaf yn electronig a thrwy beirannau /systemau mesur (8 allan o 18), gydag eraill yn cynnal arolygon ac adolygiad parcio ceir o'r data (4 allan o 18). Yn gyffredinol, adroddid bod y data hyn yn darparu nifer y tocynnau a werthwyd, y defnydd a wneid o'r meysydd parcio, a thariff neu bris gwerthiant penodol.



### **Parcio di-dâl drwy gydol y dydd**

- 4.8 Gofynnwyd i'r awdurdodau oeddent, ar y pryd, yn darparu parcio di-dâl drwy gydol yn dydd yn eu meysydd parcio a reolid gan yr awdurdod; atebodd 14 allan o 22 eu bod yn darparu hynny. Dywedodd pedwar allan o'r chwe awdurdod a adroddodd nad oeddent yn darparu hynny, eu bod wedi darparu hynny yn y gorffennol. Roedd y rhesymau dros roi'r gorau i ddarparu parcio di-dâl yn cynnwys diffyg cymorth ar gyfer costau agor a chau'r meysydd parcio, cynyddu'r referniw, annog y defnydd o drafndiaeth gyhoeddus, a thrin parcio ceir yn gyson ledled y sir.

**Siart 1.4: A ydych yn darparu parcio di-dâl ar gyfer ceir drwy gydol y dydd yn eich meysydd parcio a reolir gan yr awdurdod?**



### *Buddion*

- 4.9 Roedd prif gorff yr arolwg yn cynnwys cwestiynau penagored i annog ymatebwyr i ymhelaethu ar eu canfyddiadau o'r effaith a gaiff cynigion parcio di-dâl ar ganol tref neu ddinas, yr hyn y tybiant yw'r prif fuddion neu'r heriau a fyddai'n deillio o weithredu hynny, a pha fodelau parcio ceir eraill yr hoffent eu harchwilio, neu y tybient a fyddai'n fwy buddiol na pharcio ceir yn ddi-dâl.
- 4.10 Dylid nodi na chafwyd ymateb gan ddau o'r awdurdodau lleol pan holwyd hwy ynghylch buddion parcio ceir yn ddi-dâl; ac er bod un awdurdod arall wedi darparu ymateb, roedd hynny i'r perwyl na allai feddwl am unrhyw fuddion. Mae'r dadansoddiad isod yn adrodd am y pedwar ymateb ar bymtheg a oedd yn nodi buddion. O ran y gweddill, er bod y cwestiwn yn gofyn am dri o fuddion, darparwyd llai na hynny gan y rhan fwyaf o awdurdodau lleol.
- 4.11 Y budd sy'n deillio o barcio di-dâl a ganfuwyd amlaf, ac a grybwyllwyd gan 12 o'r 19 o ymatebwyr, oedd y gred y byddai parcio ceir yn ddi-dâl yn cynyddu'r dwysedd defnydd a/neu'n denu ymwelwyr i'r ardal, a allai fod wedi eu hatal yn flaenorol rhag defnyddio canol y dref oherwydd y gost o barcio. Yn ogystal â'r anogaeth ddechreuol i ymwelwyr ddod i'r ardal, canfyddid y byddai diddymu ffioedd parcio yn estyn hyd eu harhosiad ac yn cynyddu'r gwariant yng nghanol y dref:

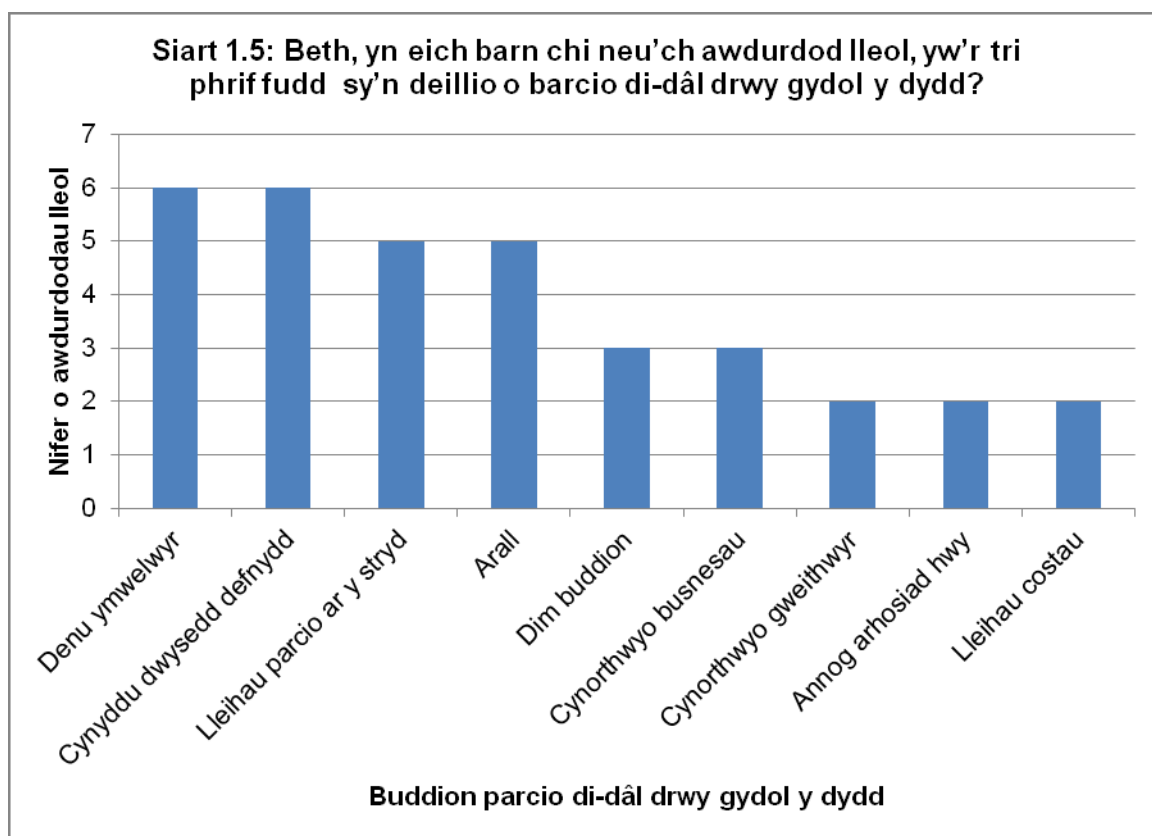
*“Annog ymwelwyr i ddod i'r trefi –ar ymweliadau siopa neu hamdden. Byddai'n cynyddu'r dwysedd defnydd – a'r gobaith y byddai ymwelwyr yn gwario mwy yn y siopau.”*

- 4.12 Mae awdurdodau lleol hefyd yn ymwybodol o agwedd busnesau at barcio di-dâl:  
*“[Mae] canfyddiad ymhlith busnesau y bydd yn cynyddu’r dwysedd ymweld a’r bywiogrwydd. Dichon y bydd ymwelwyr yn barod i dreulio amser hwy yn y canolfannau manwerthu pan na fydd raid poeni am y terfyn amser parcio.”*
- 4.13 Cyfeirir at estyn arosiadau, a’r gobeithion o gynyddu’r gwariant yng nghanol trefi, fel buddion posibl gan ddau o’r ymatebwyr.
- 4.14 Roedd pump o’r awdurdodau lleol yn tybio y byddai parcio di-dâl o gymorth i bobl sy’n gweithio yn yr ardal, a hefyd yn cynorthwyo perchnogion busnesau. Dywedodd un awdurdod, a oedd â chanfyddiad cadarnhaol o barcio di-dâl:  
*“Mae’n dileu rhywbeth a ystyrir yn rhwystr sylweddol sy’n atal ymwelwyr a siopwyr rhag mynd i ganol trefi, yn hytrach nag i barciau manwerthu neu archfarchnadoedd; ac yn gam tuag at unioni’r ddarpariaeth o barcio a gynigir iddynt. Bydd y cynnydd yn y dwysedd defnydd yn arwain at gynnydd hefyd mewn busnes, a bydd hynny’n gwella cyflwr economaidd canol y dref yn sylweddol. Bydd yn anogaeth i gychwyn ac ehangu busnesau, gan fod cyfleusterau parcio i gwsmeriaid a staff yn aml yn rhan o’r broses o wneud penderfyniadau o’r fath. Bydd yn cryfhau’r llwyfan a ddefnyddir i farchnata canol y trefi ohono, fel lleoedd i weithio ynddynt ac i ymweld â nhw.”*
- 4.15 Mae’r sylw hwn yn cydnabod y gellir defnyddio parcio di-dâl i gynorthwyo dechrau busnesau, drwy ddileu unrhyw anawsterau y gallai darpar staff a chwsmeriaid eu hwynebu o ran cael mynediad i’r busnes, os ydynt wedi’u lleoli yng nghanol y dref.
- 4.16 Roedd un awdurdod lleol yn credu y gellid ysgogi gweithgarwch economaidd yn ystod cyfnodau cymharol dawel o’r flwyddyn drwy gynnig parcio di-dâl, fel anogaeth barhaus i ymwelwyr a gwariant, a fyddai, fel arall, yn cael eu dargyfeirio i leoedd eraill.  
*“[Bydd yn] ysgogi masnach fanwerthu ar adegau cymharol dawel o’r flwyddyn [ac yn] cymell canol trefi i gynnal digwyddiadau a fydd yn annog pobl i ymweld â chanol trefi”.*
- 4.17 Mewn rhai achosion, canfyddid y byddai cynlluniau parcio di-dâl yn arbed costau, gydag un ymatebydd yn dadlau y gallai diddymu trefniadau gorfodi a chasglu arian leihau’r costau.
- 4.18 Mater a godwyd gan bump o’r awdurdodau lleol oedd fod ymwelwyr â chanol trefi yn meddiannu lleoedd parcio’r preswylwyr. Teimlwyd y gallai parcio di-dâl annog

ymwelwyr i barcio yn y meysydd parcio yn hytrach na mannau parcio preswyl (nid oedd yn eglur a oedd y rhagdybiaeth honno wedi ei phrofi.

4.19 Ni allai tri o'r ymatebwyr ganfod unrhyw fuddion o gwbl a fyddai'n deillio o weithredu parcio di-dâl:

*“Oherwydd y tebygolrwydd o effaith negyddol ar y lleoedd sydd ar gael, trosiant byrdymor a dwysedd defnydd, mae'n anodd dirnad unrhyw ganlyniadau cadarnhaol a fyddai'n deillio o barcio di-dâl drwy gydol y dydd”.*



### Heriau

4.20 Roedd nifer yr awdurdodau lleol a ddarparodd sylwadau am heriau parcio di-dâl ychydig yn fwy na'r nifer a ddarparodd sylwadau am y buddion; a darparwyd y tair her a geisiwyd (neu ragor, weithiau) gan fwy o'r awdurdodau lleol. Felly, roedd cyfanswm y sylwadau a gafwyd ynghylch heriau parcio di-dâl yn fwy na'r cyfanswm ynghylch y buddion. Y themâu a ddaeth i'r amlwg ynglŷn â'r heriau oedd colled incwm, camddefnyddio'r system ac effaith negyddol ar ddwysedd defnydd a gwariant oherwydd gostyngiad yn nhrosiant y lleoedd parcio.

4.21 Yr her a grybwyllwyd amlaf (gan 12 allan o'r 20 o awdurdodau lleol a ymatebodd) oedd mai cymudwyr yn hytrach nag ymwelwyr â chanol y dref a fyddai'n defnyddio'r

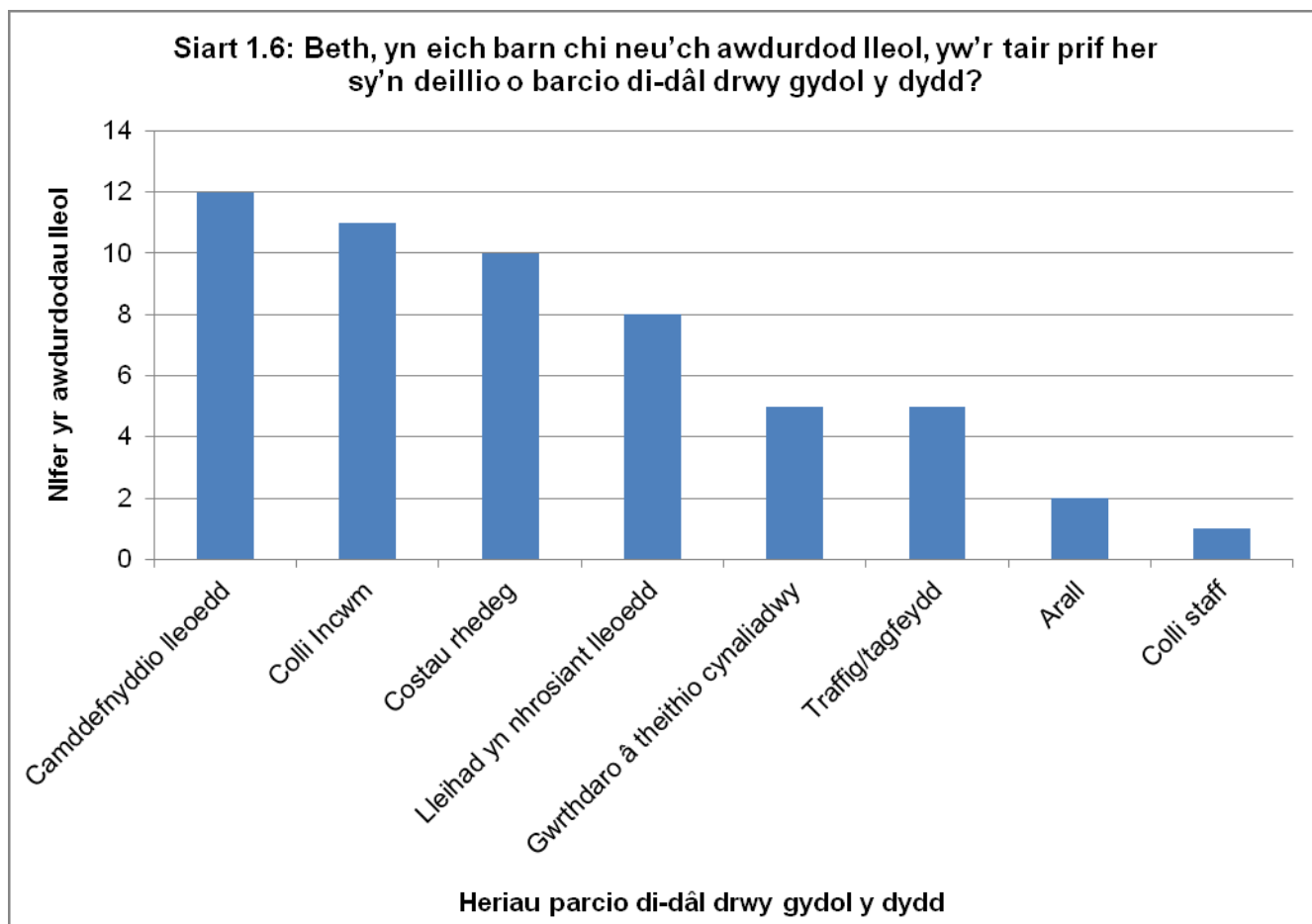
lleoedd parcio di-dâl. Wedyn, dwy her ynglŷn â chostau a grybwyllwyd yn ail amlaf (ill dwy gan 11 allan o 20 awdurdod lleol) – sef y byddai awdurdodau lleol yn dioddef colled incwm, ac wedyn yn methu ag ymdopi â'r costau cynnal. Credid y byddai colli'r ffoedd parcio ceir yn gadael awdurdodau lleol mewn sefyllfa lle byddai'n rhaid iddynt ddod o hyd i ffyrdd eraill o dalu costau cynnal y meysydd parcio, a hwyrach hefyd rai costau staff. Cyfeiriodd un awdurdod lleol hefyd at y posibilrwydd o golli staff, megis staff cymorth gweinyddol, na fyddai eu hangen, hwyrach, ar ôl diddymu'r ffoedd parcio. Y sylw a wnaed gan un ymatebydd oedd *“Nid oes y fath beth â chyfleusterau parcio ‘am ddim’ yng nghanol tref. Mae'r Cyngor Sir yn tynnu costau wrth weithredu cyfleusterau parcio diogel a hygyrch”*

4.22 Roedd dau ymatebydd o'r farn bod cyflawni cynllun parcio di-dâl yn trosglwyddo rheolaeth y meysydd parcio i aelodau'r cyhoedd, *“Ni ellir cadw rheolaeth ar y defnydd o leoedd parcio gan gymudwyr a gweithwyr canol tref ar gyfer arosiadau hir”*. Cyfeiriwyd mewn wyth ymateb at y lleihad mewn trosiant, sydd i'w briodoli'n bennaf i'r defnydd o leoedd parcio gan grwpiau gwahanol i'r rhai a fwriadwyd: *“Mae trosiant lleoedd parcio yn eithriadol bwysig er mwyn sicrhau lle i siopwyr barcio. Canlyniad parcio di-dâl fydd llenwi'r lleoedd hynny gyda cheir cymudwyr, ac achosi rhwystredigaeth i'r siopwyr.”* Gall hyn olygu y defnyddir y lleoedd, mewn gwirionedd, fel cyfleuster 'parcio a theithio' ar gyfer cymudo, *“Mae aelodau'r cyhoedd yn defnyddio'r meysydd parcio at ddibenion eraill h.y. cyfleuster parcio a theithio, gan lenwi'r meysydd parcio a pheri bod llai o leoedd ar gael i ymwelwyr a siopwyr.”* Y sylw a wnaed gan un awdurdod oedd: er y gallai parcio di-dâl fod o fudd drwy beri bod llai o leoedd parcio preswyl yn cael eu meddiannu gan ymwelwyr, gall fod yn her serch hynny wrth i'r dadleoli, sy'n digwydd pan fo'r holl leoedd gwag wedi eu meddiannu, orfodi ymwelwyr i fynd yn ôl i barcio unwaith eto mewn lleoedd preswyl.

4.23 Ynglŷn â heriau ehangach, roedd tri o'r awdurdodau lleol yn nodi bod cynlluniau parcio di-dâl yn gwrthdaro â hyrwyddo trafndiaeth gynaliadwy. Mae'r dewis o barcio am ddim yng nghanol tref yn anogaeth i ymwelwyr beidio â defnyddio dulliau teithio cynaliadwy, ac felly'n gwrthdaro â pholisïau eraill yr awdurdodau. Gellir hefyd ddefnyddio'r refeniw a gynhyrchir o'r ffoedd parcio ceir i hyrwyddo trafndiaeth gynaliadwy, *“Mae'r refeniw o'r meysydd parcio canol tref yn galluogi awdurdodau lleol i gynorthwyo'r gwaith o gyflenwi gwasanethau priffordd a chlundant allweddol”*. Yn ychwanegol at hyn, yn enwedig yng nghanol y trefi a'r dinasoedd mwyaf, mae cynllun sy'n annog teithio mewn car yn debygol o gael effaith negyddol ar draffig a thagfeydd. *“Byddai parcio di-dâl drwy gydol y dydd yn debygol o ysgogi galw, achosi rhagor o dagfeydd a llygredd, a gwneud dulliau teithio egnïol a thrafnidiaeth*



gyhoeddus yn ddewisiadau llai deniadol.” Mae ymatebion yr awdurdodau lleol ar y mater hwn yn datgelu eu pryder ynghylch y cynnydd mewn tagfeydd a llygredd y

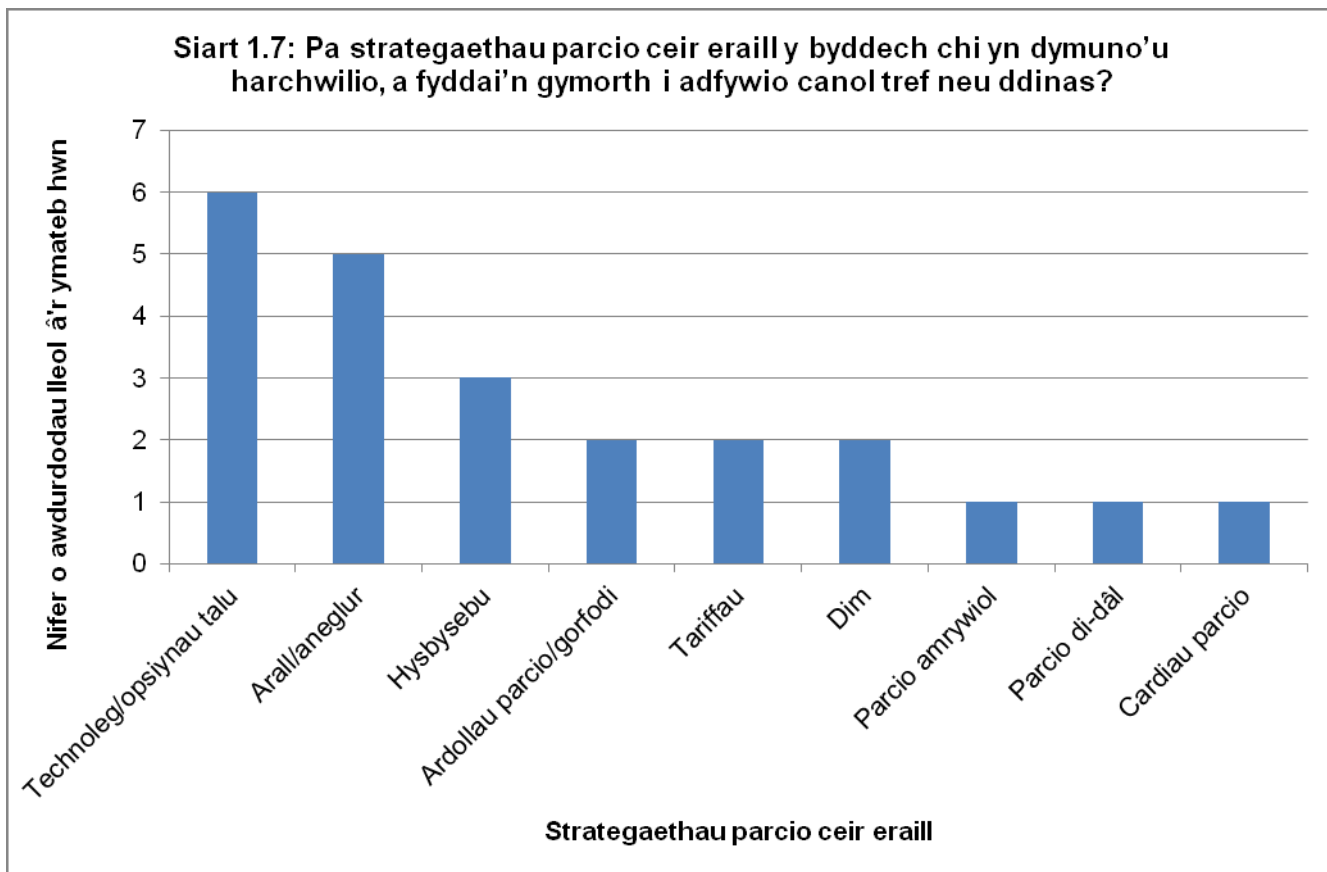


byddai parcio di-dâl yn ei achosi.

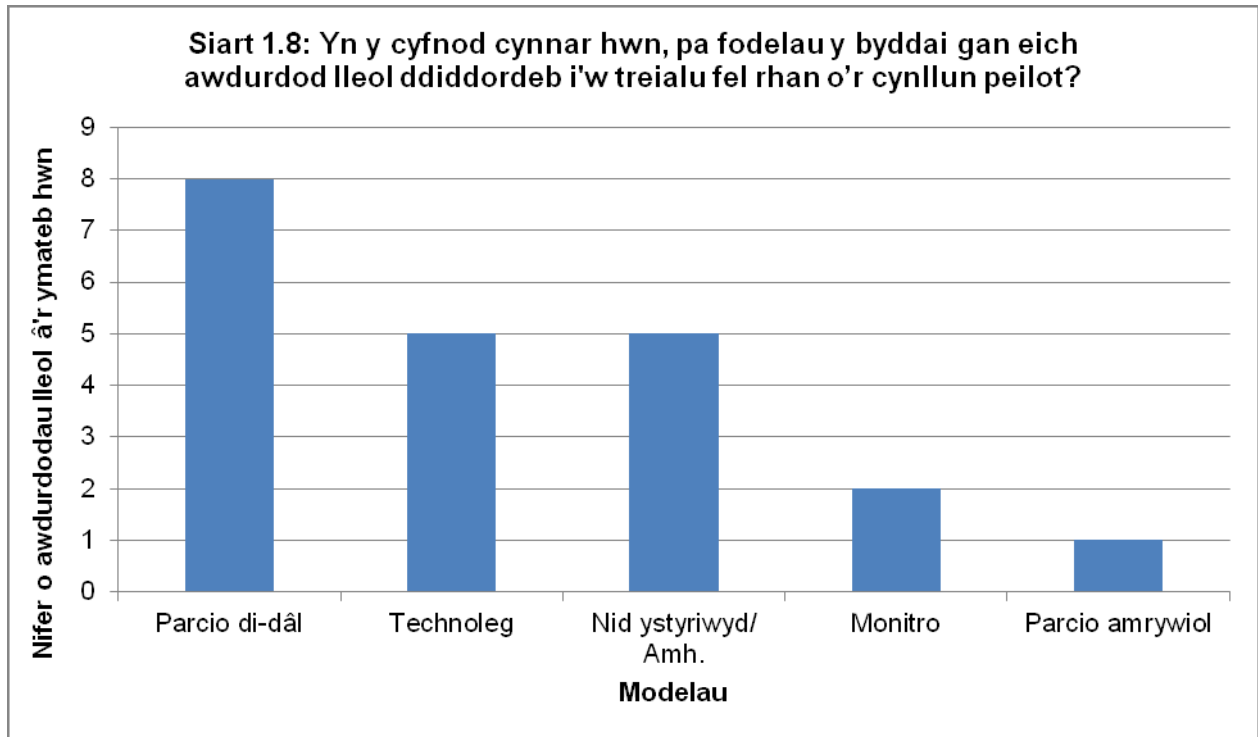
### *Strategaethau eraill*

- 4.24 Yn yr arolwg, gofynnwyd i'r awdurdodau lleol pa strategaethau eraill y dymument eu harchwilio, a pha fodelau a allai fod o ddiddordeb iddynt. Y strategaeth a grybwyllwyd amlaf (gan 6 o'r 20 awdurdod lleol a ymatebodd) oedd ymchwilio i'r defnydd o opsiynau talu technolegol ac Adnabod Rhifau Cerbydau yn Awtomatig (ARhCA) at ddibenion casglu data, ac allanfeydd di-rwysr. Canfyddiad yr awdurdodau lleol yw y byddai meysydd parcio a reolir drwy ARhCA ynghyd â thaliadau di-arian/ seiliedig ar gyfrifon yn fuddiol ac yn gwella'r profiad i'r cwsmeriaid. Mae un awdurdod yn ystyried dulliau talu technolegol eraill, megis cardiau rhagdaledig o'r math 'oyster'.
- 4.25 Nodwyd bod strategaethau prisio amrywiol a bandiau tariff hefyd yn bosibiliadau y dylid eu hystyried. Roedd dau awdurdod lleol yn nodi eu bod wedi defnyddio bandiau tariff 30 munud ac 1 awr. Mae cilfannau aros 30 munud dan ystyriaeth hefyd gan ddau awdurdod gwahanol. Cyfeirir at y rhain fel cilfannau '*shop and drop*'

a 'pop and shop'. Byddai'r rhain yn darparu trosiant lleoedd uchel tra'n cadw'r costau'n isel. Roedd un awdurdod yn defnyddio cyfleusterau Parcio a Theithio, strategaeth sy'n rhyddhau lleoedd ar gyfer parcio arhosiad byr, eto yn cynyddu'r trosiant lleoedd a hefyd yn ymddangos yn ffafriol i ymwelwyr â chanol y dref. Dywedodd un awdurdod lleol yr hoffai archwilio rhagor o gynigion parcio di-dâl.



4.26 Er gwaethaf yr heriau a amlinellwyd yn yr adran hon a'r ymatebion i'r cwestiwn uchod, byddai wyth o'r 19 o awdurdodau lleol a ymatebodd i'r cwestiwn hwn yn hoffi archwilio parcio di-dâl ymhellach, o bosibl o fewn cynllun peilot Llywodraeth. Dangosir y modelau y byddai gan yr awdurdodau lleol ddiddordeb yn eu gweithredu fel rhan o'r cynllun peilot yn Siart 1.8 isod. O'r wyth, mae pum awdurdod lleol eisoes yn cynnig parcio am ddim, tra nad yw'r tri arall yn gwneud. Dylid hefyd nodi o'r awdurdodau lleol hynny nad oedd yn nodi parcio di-dâl fel opsiwn i archwilio, roedd naw eisoes yn cynnig rhyw fath o barcio ceir am ddim.



4.27 Fodd bynnag, roedd rhai yn ymddangos yn amheus ynglŷn â goblygiadau ariannol parcio di-dâl, gan dybio nad yw'r hinsawdd ariannol gyfredol mewn cyflwr digon iach i ymdopi â pharcio di-dâl, er gwaethaf bwriadau da rhai awdurdodau lleol.

Dywedodd un ymatebydd fod:

*“angen sefydlu achos busnes i ddangos y gall cyflawni parcio di-dâl gael effaith economaidd ddigonol ar yr economi leol fel y gall Llywodraeth Cymru/Cynghorau Lleol gefnogi'r buddsoddiad a fydd yn angenrheidiol. Er mwyn i'r Awdurdod Lleol weithredu parcio di-dâl ar hyn o bryd, yn yr hinsawdd ariannol sydd ohoni, byddai angen ein digolledu am yr incwm a gollid.”*

4.28 Yn ychwanegol, teimlai rhai nad oedd modd gwybod pa effeithiau a gâi'r cynllun hwn, oherwydd na chyflawnwyd y cynllun o'r blaen ac nad oes unrhyw effaith wedi ei chofnodi.

## 5. Crynodeb a Chasgliad

- 5.1 Mae tystiolaeth sy'n awgrymu bod angen ystyried newidynnau eraill, ar wahân i barcio ceir, sy'n dylanwadu ar broses unigolyn o wneud penderfyniadau wrth ddewis a ddylai ymweld â chanol tref neu ddinas. Mae MRUK (2015) yn datgan pwysigrwydd newidynnau megis llif traffig, y pellter o'r maes parcio i ganol y dref, a bywiogrwydd canol y dref ei hunan.
- 5.2 Gellir gweld bod nifer o fuddion yn gysylltiedig â chynnig parcio'n ddi-dâl yng nghanol trefi a dinasoedd, megis denu ymwelwyr, cynyddu'r dwysedd defnydd, annog ymwelwyr i aros yn hwy, lleihau costau, gostwng y nifer a gaiff eu parcio ar y stryd, a chynorthwyo busnesau lleol, a'r bobl sy'n gweithio yn y dref. Fodd bynnag, mae llawer o heriau hefyd yn gysylltiedig â cynllun parcio di-dâl; oherwydd ni fydd ffioedd parcio ar gael wedyn i gyfrannu at y costau rhedeg a chynnal, achosir lleihad yn y trosiant lleoedd, colled incwm, colledion staff, camddefnyddir lleoedd parcio, achosir problemau traffig a thagfeydd, ac yn olaf, gwrthdrawiadau â pholisïau trafndiaeth gynaliadwy.
- 5.3 Mae'r dystiolaeth a ystyriwyd yn rhan o'r adolygiad llenyddiaeth yn adran 3 hefyd yn tanlinellu pwysigrwydd ystod o wahanol newidynnau, rhai ohonynt, fel arwyddion ffyrdd a hygyrchedd, yn ymwneud â pharcio ceir, ond bydd eraill yn amrywio o ganol tref i ganol tref – megis yr hyn sydd gan canol y dref i'w gynnig i ymwelwyr. Mae addasu'r strategaethau codi tâl am barcio yn un o nifer o bethau sy'n gallu effeithio ar iechyd canol tref; ond prin yw'r dystiolaeth y byddai hynny'n cael effaith gadarnhaol ar ei ben ei hunan.
- 5.4 Y canfyddiad nodweddiadol yw mai'r rheswm allweddol dros gyflawni parcio di-dâl yw er mwyn cynyddu'r dwysedd defnydd. Fodd bynnag, fel yr amlinellir yn yr adolygiad llenyddiaeth yn adran 3, ni chanfuwyd tystiolaeth o gysylltiad rhwng parcio di-dâl a chynnydd yn y dwysedd defnydd nac yn nifer yr ymwelwyr yng nghanol tref. Ni fydd y dwysedd defnydd yn cynyddu bob amser o ganlyniad i barcio di-dâl ac nid oes, mewn gwirionedd, unrhyw berthynas eglur rhwng y ddau ffactor. Mewn un ymateb i'r arolwg a gynhaliwyd yn rhan o'r prosiect hwn, dywedwyd: *“Rydym yn cytuno ag adroddiad LIG 2015 [MRUK] a'r canfyddiad nad oes perthynas rhwng dwysedd defnydd o ganol tref a pharcio di-dâl. Ein barn ni yw y gall parcio di-dâl drwy gydol y dydd gael effaith negyddol mewn gwirionedd, oherwydd caiff ei ddefnyddio yn bennaf gan weithwyr neu breswylwyr cyfagos fel cyfleuster garej breifat di-dâl”.*

- 5.5 Mae'r llenyddiaeth yn cyfleu mai canfyddiad busnesau lleol yn gyffredinol yw bod parcio di-dâl yn fanteisiol iawn ac yn gymorth i'w busnesau. Dengys yr arolwg o'r awdurdodau lleol eu bod hwythau naill ai o'r un farn, neu o leiaf yn ymwybodol mai dyna yw canfyddiad y busnesau. Fodd bynnag, roedd awdurdodau lleol a ymatebodd i'r arolwg yn cydnabod mai cymudwyr a gweithwyr sydd yn aml yn meddiannu'r lleoedd parcio di-dâl, ac nid ymwelwyr â chanol y dref.
- 5.6 Mae'r dystiolaeth sydd ar gael yn awgrymu, er bod strategaethau parcio ceir yn bwysig ac y gallant gael effaith, bod ffactorau lleol yn dylanwadu ar hynny i raddau helaeth. Awgrymir yn y llenyddiaeth y gall rhai strategaethau, megis parcio ceir yn gyfan gwbl ddi-dâl, gael effaith i'r gwrthwyneb i'r hyn a fwriedir; ac mae'r canfyddiad hwnnw wedi'i ategu yn ymatebion yr awdurdodau lleol i'r arolwg a wnaed ar gyfer y prosiect hwn. Fel y darlunnir yn astudiaethau achos Wrecsam a Sir Ddinbych a grybwyllir yn adroddiad MRUK (2015), pan weithredwyd trefniant parcio di-dâl, y canlyniad oedd mwy o dagfeydd a meddiannu'r lleoedd gwag gan bobl a oedd yn gweithio yng nghanol y dref. Yn yr enghreifftiau hyn, effaith parcio di-dâl oedd darbwyllo darpar-ymwelwyr posibl i beidio ag ymweld â chanol y dref.
- 5.7 Pan ofynnwyd i'r awdurdodau lleol am eu sylwadau ar y buddion a'r heriau sy'n gysylltiedig â pharcio ceir yn ddi-dâl, cafwyd mwy o sylwadau ynglŷn â'r heriau nag ynglŷn â'r buddion.
- 5.8 Tra adroddid mai prif fudd y parcio di-dâl oedd yr effaith gadarnhaol y canfyddid yr oedd yn ei chael ar ddenu ymwelwyr i ganol trefi a chynyddu'r dwysedd defnydd yn gyffredinol, cafwyd nifer mwy o sylwadau a oedd yn cyfeirio at realiti'r heriau a wynebid wrth gynnig parcio di-dâl: sef nid yn unig yr effaith ariannol oherwydd y golled incwm a'r costau cynnal, ond hefyd y ffaith mai cymudwyr ac eraill, na fwriedid y parcio di-dâl ar eu cyfer, fyddai'n meddiannu llawer o'r lleoedd parcio.
- 5.9 Gall y cynnig o barcio ceir yn ddi-dâl wrthdaro â polisiâu cyfredol yr awdurdodau lleol, sy'n hyrwyddo dulliau trafndiaeth cynaliadwy.
- 5.10 Fodd bynnag, mae nifer o'r awdurdodau lleol wedi mynegi diddordeb mewn archwilio parcio di-dâl drwy gyfrwng y cynllun peilot. Mynegir diddordeb hefyd mewn archwilio ymhellach ddatblygiadau technolegol megis ARhCA a dulliau talu di-arian eraill.
- 5.11 Mae'r dystiolaeth a gasglwyd yn y prosiect ymchwil bychan hwn yn awgrymu nad oes cysylltiad diffiniol rhwng parcio ceir yn ddi-dâl ac iechyd canol tref, er bod y canfyddiad o fodolaeth cysylltiad o'r fath yn gryf o bersbectif busnesau a hefyd o fewn nifer o'r awdurdodau lleol.

5.12 O ystyried y diddordeb sydd mewn archwilio parcio di-dâl ymhellach yn y cynllun peilot arfaethedig, bydd yn hanfodol sicrhau, wrth fonitro'r cynllun peilot, yr edrychir ar effaith parcio di-dâl neu strategaethau eraill ar y dwysedd defnydd/nifer ymwelwyr yng nghanol y trefi.

## Llyfryddiaeth

McDonald, Ojay (2013) *'Re-Think! Parking on the High Street: Guidance on Parking Provision in Town and City Centres'* Association of Town & City Centre Management, British Parking Association, Parking Data & research International, Springboard Research Ltd 2013

MRUK (2015) *'Assessing the Impact of Car Parking Charges on Town Centre Footfall'*  
Paratowyd ar gyfer Llywodraeth Cymru

Palmer, D & Ferris, C (2010) *'Parking Measures and Policies Research Review'* Y Labordy Ymchwil Trafnidiaeth

Pierce, G & Shoup, D (2013) *'Getting the Prices Right'* Journal of the American Planning Association 79(1):67-81

RGDATA (2013) *'Nightmare on every street: Town centres, car parking and smart travel'*

Simijevic, J et al (2013) *'The effect of parking charges and time limit to car usage and parking behaviour'* Transport policy 30:125-131

Straker, I et al (2009) *'A case study of functional benchmarking as a source of knowledge for car parking strategies'* Benchmarking: an International Journal 16(1):30-56

Tyler, S et al (2012) *'The relevance of parking in the success of urban centres: A review for London Councils'* The Means

Van Der Waerden, P et al (2009) *'Consumer Response to Introduction of Paid Parking at a Regional Shopping Centre'* Transportation Research Record 2118:16-23

Weinberger et al (2010) *'U.S Parking Policies: An Overview of Management Strategies'* ;  
Institute for Transportation and Development Policy

# Cwestiynau'r Arolwg o Godi Tâl am Barcio

---

### Meysydd parcio ym mherchnogaeth awdurdod lleol

Yn yr adran hon gofynnir cwestiynau ynghylch meysydd parcio sy'n eiddo i'r awdurdod lleol yn unig.

1. Sawl maes parcio canol tref/dinas a reolir gan eich awdurdod lleol chi yn unig?
2. Sawl lle parcio mewn canol tref/dinas (gan gynnwys lleoedd mewn meysydd parcio ac ar stryd) a reolir gan eich awdurdod lleol chi yn unig?
3. A oes gennych unrhyw ddata ar y defnydd o gyfleusterau parcio yn eich awdurdod lleol chi?
4. Os oes, sut y cesglir y data hyn?
5. Pa bethau a adroddir yn y data hyn?
6. Yn ôl eich amcangyfrif chi, pa ganrannau o'ch meysydd parcio a ddefnyddir yn ystod oriau busnes ar ddiwrnod gwaith cyfartalog?  
0-25%, 26 – 50%, 51 - 75%, 76-100%
7. Faint o referniw a gynhyrchwyd drwy godi tâl am barcio ceir yn eich awdurdod lleol chi yn ystod y flwyddyn ariannol ddiwethaf, sef 2015/16?
8. A oes gennych systemau wedi eu sefydlu ar hyn o bryd, a allai gynnal y gwaith o fonitro dangosyddion perfformiad mewn cysylltiad â pharcio ceir, megis y lleoedd sydd ar gael a dwysedd defnydd/ amllder ymweld?

### Meysydd parcio mewn perchnogaeth breifat

9. A oes unrhyw feysydd parcio mewn perchnogaeth breifat yn eich canol trefi/ dinasoedd?
10. Os oes, pa nifer?
11. A yw eich awdurdod lleol chi yn cydweithio ag unrhyw weithredwyr preifat i reoli unrhyw gyfleusterau parcio ceir yn eich ardal?
12. Rhowch amlinelliad o unrhyw drefniadau o'r fath.

### Strategaethau parcio ceir

Yn yr adran hon gofynnir cwestiynau am y strategaethau parcio ceir a ddefnyddiwyd gan yr awdurdodau lleol, a'u profiad o'u defnyddio.

#### Parcio di-dâl drwy gydol y dydd:

13. A ydych yn darparu parcio di-dâl drwy gydol y dydd yn eich meysydd parcio a reolir gan eich awdurdod lleol?
14. A ydych wedi mesur yr effaith y gall hynny ei chael ar ganol y dref berthnasol?



15. Os na fesurwyd yr effaith, a wnaethoch chi sylwi ar unrhyw effaith ar ganol trefi/dinasoedd? (Esboniwch os gwelwch yn dda)
16. A ydych wedi darparu parcio di-dâl drwy gydol y dydd yng nghanol eich trefi/dinasoedd rywdro yn y gorffennol?
17. Os do, pam y penderfynwyd rhoi'r gorau i gynnig parcio di-dâl drwy gydol y dydd?
18. Os naddo, rhowch amlinelliad o'r rhesymau pam
19. Sut y cyllidwyd/cyllidir y parcio di-dâl drwy gydol y dydd?
20. Beth, yn eich barn chi/eich awdurdod lleol, yw'r tri phrif fudd sy'n deillio o barcio di-dâl drwy gydol y dydd?
21. Beth, yn eich barn chi/eich awdurdod lleol, yw'r tair prif her sy'n deillio o barcio di-dâl drwy gydol y dydd?
22. A yw'r cynnig o barcio di-dâl yn gwrthdaro ag unrhyw bolisiau eraill eich awdurdod lleol?
23. Gyda pha bolisiau eraill eich awdurdod lleol y mae parcio di-dâl yn gwrthdaro?

#### **Strategaethau parcio ceir eraill:**

24. A ydych wedi defnyddio unrhyw rai o'r strategaethau parcio ceir canlynol yn ystod y 3 blynedd diwethaf?
  - Parcio di-dâl drwy gydol y dydd
  - 1 awr o barcio di-dâl
  - 1 awr o barcio di-dâl a dim dychwelyd o fewn 2 awr
  - 2 awr o barcio di-dâl
  - Parcio di-dâl y tu allan i oriau penodol, e.e. cyn 8 a.m. ac ar ôl 5 p.m.
  - Cymhelliad e.e. Parcio di-dâl os gwerir y swm 'x' mewn canolfan/siop ddynodedig
  - Cymhelliad e.e. Coffi di-dâl yn gyfnewid am docyn parcio car
  - Talu dros y teleffon
  - Strategaeth arall
25. Rhowch ragor o wybodaeth am y strategaeth olaf
26. Dewiswch y strategaeth a ddefnyddiwyd gennych, a gafodd fwyaf o effaith ar ganol y dref, yn eich barn chi?
27. Pam y cafodd y strategaeth honno yr effaith fwyaf?
28. A ydych wedi mesur/monitro effaith eich strategaethau parcio ar ganol y trefi?
29. Sut y cafodd hynny ei fesur neu ei fonitro?
30. Beth a ddangoswyd gan y monitro?
31. Pa strategaethau parcio ceir eraill y byddech chi yn dymuno'u harchwilio, a allai helpu i adfywio canol tref neu ddinas?

32. Sut y byddech chi'n graddio pwysigrwydd effaith pob un o'r canlynol ar ddwysedd defnydd/ nifer ymweliadau yng nghanol trefi?

Arwyddion ffyrdd

Lleoliad meysydd parcio mewn perthynas â chanol y dref

Nifer y lleoedd parcio ceir sydd ar gael

Gwella'r mynediad /llifoedd traffig i faes parcio

Gwell technoleg parcio ceir

Pwysig iawn, Gweddol bwysig, Ddim yn bwysig iawn, Ddim yn bwysig o gwbl

33. Yn y cyfnod cynnar hwn, pa fodelau a fyddai o ddiddordeb i'ch awdurdod lleol chi, ar gyfer eu treialu fel rhan o'r cynllun peilot?