

# Strategaeth Parcio Cyngor Dinas Caerdydd 2016



# Strategaeth Parcio Cyngor Dinas Caerdydd 2016

## Egwyddorion Cyffredinol

Mae'r ddogfen ganlynol yn nodi dull Cyngor Caerdydd o reoli parcio ar y briffordd gyhoeddus ac yn ei feysydd parcio oddi ar y ffordd. Mae'r dull yn gyson â pholisïau cenedlaethol a lleol yn ogystal â chyfrannu at gyfres y Cyngor o bolisïau a strategaethau cludiant sy'n ceisio lleihau tagfeydd ar rwydwaith y ddinas.

Gall rheoli parcio'n effeithiol gyfrannu at y meysydd canlynol yng ngweledigaeth dinas fyw Caerdydd<sup>1</sup>:

**Mae Caerdydd yn lle glân a chynaliadwy** – gwneud yn siŵr nad yw parcio'n cael effaith negyddol ar y ddinas a'r bobl sy'n byw a gweithio ynddi ac yn ymweld â hi.

**Mae gan Gaerdydd economi ffyniannus** – sicrhau bod yr economi'n cael ei chefnogi'n gadarnhaol trwy ddefnyddio dull rhesymegol o reoli adnoddau parcio sy'n cael cydbwysedd rhwng gofynion hygrychedd a'r angen i reoli'r galw.

**Mae Caerdydd yn deg, yn gyfiawn ac yn gynhwysol** – sicrhau y gall pawb, yn enwedig y rheiny sydd ag anawsterau symudedd ac anabledau, ddefnyddio'r ddinas yn hyderus i fyw eu bywydau.

**Mae pobl yng Nghaerdydd yn ddiogel ac yn teimlo'n ddiogel** – gwneud yn siŵr bod pobl yn ddiogel ac yn teimlo'n ddiogel yn y ddinas.

Nod Strategaeth Parcio Caerdydd yw:

Rheoli parcio'n effeithiol er mwyn cael cydbwysedd rhwng gofynion preswylwyr, busnesau, cymudwyr ac ymwelwyr o ran parcio a mynediad, a'r angen i gefnogi strategaeth trafnidiaeth ehangach y Cyngor i gynyddu teithio cynaliadwy a chyflawni newid moddol.

Yr Amcanion yw:

- 1: Nodi dull cydlynol, clir a chyson o reoli parcio
- 2: Diwallu anghenion preswylwyr, ymwelwyr a busnesau o ran parcio a mynediad mewn ffordd sydd hefyd yn cefnogi ymdrechion y Cyngor i gynyddu teithio mewn dulliau cynaliadwy
- 3: Lleihau effeithiau negyddol teithio a pharcio, yn arbennig ar ganol y ddinas a'r ardaloedd cyfagos
- 4: Rheoli'r cyflenwad parcio preswylwyr a mynd i'r afael â'r effeithiau negyddol mae parcio anghyfreithlon a pharcio gan gymudwyr yn eu cael ar gymdogaethau
- 5: Cael cydbwysedd rhwng anghenion preswylwyr, ymwelwyr a busnesau a hybu hygrychedd, yn arbennig i bobl sydd ag anawsterau symudedd, y gall eu dewisiadau o ran teithio fod yn gyfyngedig.

<sup>1</sup> Cynllun Corfforaethol Cyngor Dinas Caerdydd, 2015 - 2017

Mae'r strategaeth ar gyfer rheoli parcio'n nodi'r problemau a'r cyfleoedd sydd gan Gaerdydd fel cyrchfan allweddol ar gyfer hamdden a chyflogaeth, ac yn esbonio ein blaenoriaethau ar gyfer parcio. Mae hyn yn cynnwys parcio ar gyfer beiciau, beiciau modur a cheir ac i ddeiliaid bathodynau glas.

Mae'r Strategaeth yn ymdrin ag amrywiaeth fawr o faterion sy'n ymwneud â pharcio a mesurau ynghylch darparu a rheoli parcio, gan gynnwys:

- Parcio i geir, beiciau, cerbydau dwy olwyn â modur, tacsis a choetsis;
- Parcio ar y stryd ac oddi ar y stryd, gan gynnwys parcio cyhoeddus oddi ar y stryd a pharcio preifat amhreswyl;
- Parcio yng nghanol y ddinas, mewn canolfannau ardal a lleol, ac ardaloedd preswyl;
- Gorfodi rheolau parcio;
- Taliadau parcio;
- Polisi parcio mewn perthynas â chynigion cynllunio;
- Parcio a Theithio; a
- Technoleg newydd.

Mae'r ddogfen hon yn canolbwyntio ar ddisgrifio'r elfennau sy'n fwyaf perthnasol i brofiad defnyddwyr o faterion yn ymwneud â pharcio. Ceir yr adrannau mwy technegol yn Adrannau'r Atodiadau 10-16

Mae Canllaw Byr i Strategaeth Parcio'r Cyngor wedi ei lunio i grynhoi prif elfennau'r strategaeth gyffredinol a rhoi dolenni i adrannau manwl ym mhrif ddogfen y strategaeth.

**TABL CYNNWYS**

1	CYFLWYNIAD.....	6
2	STRWYTHUR Y DDOGFFEN .....	8
3	Y MATERION O BWYS A'R HERIAU YNG NGHAERDYDD.....	9
4	CYFLENWAD LLEOEDD PARCIO CAERDYDD .....	12
5	SUT MAE PARCIO'N CAEL EI REOLI YNG NGHAERDYDD .....	17
5.1	Hierarchaeth parcio .....	17
5.2	Prisiau parcio.....	18
5.3	Hyd arhosiad.....	18
5.4	Gorfodi rheolau parcio.....	18
5.5	Troseddau Traffig sy'n Symud.....	19
5.6	Defnyddio incwm o orfodi rheolau traffig.....	20
6	ADOLYGIAD O GYFLENWAD LLEOEDD PARCIO CAERDYDD .....	21
7	RHEOLI LLEOEDD PARCIO CAERDYDD .....	22
7.1	Prif faterion o bwys (fesul ardal).....	22
7.2	Canol Dinas Caerdydd (gan gynnwys yr ardaloedd cyfagos).....	25
7.3	Bae Caerdydd .....	30
7.4	Canolfannau Ardal a Lleol .....	30
7.5	Ardaloedd Preswyl .....	31
7.6	Ffactorau eraill .....	32
8	DULLIAU ERAILL.....	36
8.1	Parcio a theithio .....	36
8.2	Beicio a cherdded.....	37
8.3	Beiciau modur .....	37
9	ARLOESI POSIBL YN Y DYFODOL .....	39
9.1	Parcio heb arian parod.....	39
9.2	Cerbydau Allyriadau Isel Iawn.....	39
9.3	Cyfathrebu mewn ceir a Thechnoleg Synwryddion .....	40
9.4	Clybiau Ceir.....	40
9.5	Ardoll Parcio yn y Gweithle.....	41
9.6	Taliadau Atal Tagfeydd.....	41
9.7	Codi tâl amrywiol neu dâl sy'n ymateb i'r galw .....	41

9.8	Arloesi o fathau eraill .....	42
9.9	Cyfleoedd masnachol .....	42
10	YMGYNGHORI.....	43
11	MONITRO, TARGEDAU A DANGOSYDDION PERFFORMIAD.....	44
12	GEIRFA .....	46
13	BYRFODDAU .....	48
14	POLISIŌAU A CHANLLAWIAU .....	49
15	CYNLLUN GWEITHREDU .....	57
16	POLISIŌAU A SAFONAU GWEITHREDOL PARCIO A THRAFNIDIAETH .....	70

## TABLAU A FFIGYRAU

TABL 4-1: RHEOLI'R DDARPARIAETH LLEOEDD PARCIO YNG NGHAERDYDD .....	12
TABL 4-2 - MEYSYDD PARCIO CYNGOR CAERDYDD .....	13
TABL 5-1 HIERARCHAETH DEFNYDDWYR LLEOEDD PARCIO CAERDYDD.....	17
TABL 7-1 – MANTEISION AC ANFANTEISION .....	31
TABL 14-1 MEYSYDD POLISI SY'N BERTHNASOL I'R STRATEGAETH PARCIO.....	49
TABL 14-2 DANGOSYDDION PERFFORMIAD A THARGEDAU .....	56
FFIGWR 3-1 GWELEDIGAETH TRAFNIDIAETH STRATEGOL CAERDYDD A CHYMUDO (2013).....	11
FFIGWR 4-1 MAP RHYNGWEITHIOL O'R DDARPARIAETH PARCIO YNG NGHAERDYDD .....	14
FFIGWR 4-2: LLEOEDD PARCIO YNG NGHANOL Y DDINAS .....	15
FFIGWR 4-3: LLEOEDD PARCIO YM MAE CAERDYDD.....	16
FFIGWR 7-1: COSTAU PARCIO MEWN DINASOEDD CYMHAROL .....	26
FFIGWR 7-2 PARTH PARCIO A REOLIR CANOL CAERDYDD AC ARDALOEDD PARCIO PRESWYL .....	29
FFIGWR 8-1: HIERARCHAETH DEFNYDDWYR Y FFYRDD .....	36

## 1 CYFLWYNIAD

Gweledigaeth Cyngor Dinas Caerdydd yw i'n dinas fod y brifddinas orau i fyw ynddi yn Ewrop.

Mae bod yn ddinas dda i fyw ynddi'n cynnwys ystyried yn ofalus y pethau hyn yn ein dinas:

- Ansawdd bywyd
- Hunaniaeth
- Mannau cyhoeddus a gwyrdd
- Trafnidiaeth a'i chynaliadwyedd

Er mwyn gwireddu ein gweledigaeth mae angen dull cydgysylltiedig o gyflawni gwelliannau cadarnhaol a fydd yn dod â buddion pendant i'r ffyrdd mae pobl yn cael at y cyfleusterau a'r gwasanaethau mae eu hangen arnynt. Bydd yn sicrhau y darperir y rhain mewn amgylchedd o ansawdd da sy'n ddeniadol ac yn dda i fyw ynddo.

Ein dyhead yw rhaniad 50:50 yn y ffyrdd mae pobl yn dewis teithio. Ni ellir gwireddu hyn ond trwy gael cydbwysedd rhwng argaeledd parcio a llwybrau uniongyrchol ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus fynych, gyflym a dibynadwy, cyfleusterau sy'n hybu cerdded a beicio, cysylltiadau rhagorol rhwng cartrefi, cyrchfannau allweddol, canol y ddinas, y Bae, canolfannau cymdogaethol, ysgolion a'r rhanbarth ehangach.

Er mwyn cyflawni hyn mae angen i'n system trafndiaeth fod yn system trafndiaeth integredig sy'n cynnig ffyrdd diogel, effeithlon a chynaliadwy o deithio i bawb, a lle mae trafndiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio'n ddewisiadau amgen gwirioneddol a dymunol yn lle teithio mewn ceir.

Wrth gyflawni hyn byddwn yn:

- Defnyddio amrywiaeth o fesurau i wneud y defnydd gorau o'n rhwydwaith presennol a gwella cyfleusterau a hygyrchedd i'r holl ffyrdd o deithio ac, yn arbennig, i ffyrdd eraill o deithio heblaw mewn ceir.
- Cyflwyno amrywiaeth o fesurau i leihau'r galw am deithio yn gyffredinol a chyfyngu ar y defnydd o geir lle bo'n briodol.
- Sicrhau bod amrywiaeth o ddewisiadau ymarferol a deniadol o ran teithio ar gael ar gyfer y rhan fwyaf o deithiau ac y gŵyr pobl sut i gael gwybod amdanynt.

Mae'r ffordd mae Caerdydd yn rheoli parcio'n un o'r meysydd allweddol a fydd yn cyfrannu at Strategaeth Trafnidiaeth gyffredinol y Cyngor, sy'n ceisio:

- hybu mwy o ddefnydd o ddulliau teithio cynaliadwy
- lleihau tagfeydd ar rwydwaith y ddinas
- gwella ansawdd bywyd i'r preswylwyr a

- chefnogi ffyniant economaidd i Gaerdydd.

Gall lleoliad, maint a chost lleoedd parcio gael dylanwad mawr ar ymddygiad teithio ac mae dewis pobl o ffyrdd o deithio'n cael effaith nodedig yn y cymdogaethau mae pobl yn teithio drwyddynt.

Mae parcio rhad mewn cyrchfannau teithio o bwys neu'n agos atynt yn gallu ysgogi'r galw am deithio mewn ceir a chreu mwy o draffig ar y rhwydwaith priffyrdd. Mae mwy o draffig yn gallu arwain at fwy o dagfeydd sy'n gallu achosi oedi wrth deithio, amserau teithio llai dibynadwy, teithiau llai effeithlon ar drafndiaeth gyhoeddus ar y ffyrdd, a dewisiadau llai deniadol ar gyfer cerdded a beicio. Dyma pam y gall rheoli parcio'n effeithiol wneud cyfraniad pwysig i weledigaeth y Cyngor ar gyfer dinas dda i fyw ynddi.

Bwriedir i'r ddogfen hon:

- Roi crynodeb o'r problemau a'r materion o bwys o ran rheoli parcio, a nodi dull o'u datrys
- Sicrhau bod ein dull o reoli parcio'n glir ac yn gyson
- Cyfrannu at weithredu Strategaeth Trafnidiaeth, Cynllun Trafnidiaeth Lleol a Chynllun Datblygu Lleol y Cyngor, gan gynnwys safonau parcio mabwysiedig y Cyngor ar gyfer datblygiadau newydd
- Edrych at y dyfodol er mwyn cymryd i ystyriaeth y ffordd mae Caerdydd yn datblygu ac yn tyfu fel dinas a sut y gall technoleg gyfrannu at sicrhau bod y ddinas yn ystyriol o bobl ac yn lle deniadol i fyw.

Mae hyn yn ymdrin ag amrywiaeth fawr o weithgareddau parcio a chyfleoedd sy'n gysylltiedig â darparu a rheoli parcio, gan gynnwys:

- Parcio i geir, beiciau, cerbydau dwy olwyn â modur, tacsis a choetsis;
- Parcio ar y stryd a pharcio oddi ar y stryd, gan gynnwys parcio cyhoeddus oddi ar y stryd a pharcio preifat amhreswyl;
- Parcio yng nghanol y ddinas, mewn canolfannau ardal a lleol, ac ardaloedd preswyl;
- Gorfodi rheolau parcio;
- Taliadau parcio;
- Polisi parcio mewn perthynas â chynigion cynllunio;
- Parcio a Theithio; a
- Technoleg newydd.



## 2 STRWYTHUR Y DDOGFEN

Mae'r ddogfen wedi'i rhannu'n brif adran ac Atodiad. Mae gan y ddau ddolenni i adrannau perthnasol eraill yn y ddogfen, ac i adnoddau allanol lle gellir cael gwybodaeth ychwanegol.

- Cyd-destun Caerdydd – Materion o bwys a heriau
- Stoc lleoedd parcio
- Hierarchaeth darpariaeth parcio
- Prisiau parcio
- Hyd arhosiad
- Gorfodi rheolau parcio a throeddau traffig sy'n symud
- Defnyddio incwm o fesurau gorfodi rheolau traffig
- Materion allweddol fesul ardal
- Rheoli parcio fesul math o ardal
- Dulliau eraill o deithio
- Arloesedd a thechnoleg
- Gwaith monitro, targedau a dangosyddion perfformiad

### Atodiadau:

- Cynllun Gweithredu.
- Geirfa a byrfoddau
- Y cyd-destun polisi
- Polisiâu gweithredol parcio a rheoli traffig

### 3 Y MATERION O BWYS A'R HERIAU YNG NGHAE RDYDD

#### *Poblogaeth sy'n tyfu:*

Caerdydd yw'r Awdurdod Lleol â'r boblogaeth fwyaf yng Nghymru, gydag oddeutu 346,100 o drigolion<sup>2</sup>. Mae poblogaeth Caerdydd yn tyfu'n gyflym ac erbyn 2026 rhagwelir y bydd wedi tyfu rhwng 14 a 19% i rhwng 395,000 a 413,000, ar sail ffigurau 2011.<sup>3</sup>

Mae lleoliad datblygiadau tai, cyflogaeth a gwasanaeth newydd yn cael dylanwad cryf ar ba mor bell mae pobl yn teithio, y llwybrau maent yn eu dewis a'r dull o deithio maent yn ei ddefnyddio. Mae Cynllun Datblygu Lleol newydd Caerdydd yn nodi bod angen darparu ar gyfer 41,100 o anheddau newydd a 40,000 o swyddi newydd rhwng 2006 a 2026. Mae'n cynnwys targed o raniad 50:50 rhwng teithiau mewn ceir a theithiau lle mae pobl yn cerdded, beicio a defnyddio trafndiaeth gyhoeddus. Er mwyn cyrraedd y targed hwn, mae'r Cyngor yn gweithio i gyflawni gwelliannau i'r seilwaith a mesurau eraill sy'n ei gwneud yn bosibl i lawer mwy o bobl newid o ddefnyddio ceir i ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy ar gyfer eu teithiau dyddiol.

#### *Heriau o ran trafndiaeth:*

Mae'r prif heriau'n cynnwys:

- Mae ardal teithio i'r gwaith y ddinas yn ymestyn i'r De-ddwyrain cyfan ac mae nifer gynyddol arwyddocaol o bobl yn cyrraedd o Ronda Cynon Taf a Bro Morgannwg a'r tu hwnt (FFIGWR 3.1).
- Yn 2013 roedd oddeutu 217,600 o gymudwyr yn teithio i'r gwaith yng Nghaerdydd bob dydd. Roedd 83,100 yn cymudo o'r tu allan i'r ddinas ac roedd 134,500 o breswylwyr Caerdydd yn teithio o fewn y ddinas i'w lle gwaith (Ffynhonnell: Arolwg Blynnyddol o'r Boblogaeth 2014).
- Mae 57% o breswylwyr Caerdydd yn teithio llai na 5km i'r gwaith (Ffynhonnell: Cyfrifiad 2011). O Gyfrifiad 2011, roedd 71% o'r aelwydydd yng Nghaerdydd yn berchen ar geir ac roedd 28.1% o'r aelwydydd yn berchen ar ddau neu ragor o geir. Mae cofnodion yr Adran Drafndiaeth yn dangos bod nifer y ceir trwyddedig yng Nghaerdydd wedi cynyddu 17% (o 107,500 i 125,700) rhwng 2001 a 2012.<sup>4</sup>
- Tyfodd y traffig ar ffyrdd Caerdydd 4% rhwng 2003 a 2013, o 283,300 o gerbydau i 296,300 (Arolygon Blynnyddol Caerdydd: traffig 2 ffordd 12 awr ar draws Cylch y Sir – Cyfartaledd Treigl 5 Mlynedd).

Mae argaeledd a chost parcio mewn cyrchfan teithio benodol (e.e. canolfan siopa ardal) yn gallu dylanwadu ar ddewis pobl i deithio yno mewn ceir neu beidio. Er enghraifft, byddai darparu parcio di-dâl trwy'r dydd yng nghanol y ddinas yn arwain at gynnydd mewn cymudo mewn ceir i ganol y ddinas. Byddai hyn yn debygol o ychwanegu at draffig yr oriau brig a chynyddu tagfeydd ar brif lwybrau, gan arwain at oedi i wasanaethau bws, a byddai'n gwneud canol y ddinas a'r cymdogaethau cyfagos yn llai dymunol i breswylwyr, cerddwyr a beicwyr.

Fodd bynnag, cydnabyddir mai'r car fydd y ffordd fwyaf ymarferol o deithio o hyd, o bosibl, ar gyfer llawer o deithiau, ac mewn llawer o amgylchiadau na fydd gan rai pobl unrhyw ddewis arall o ran

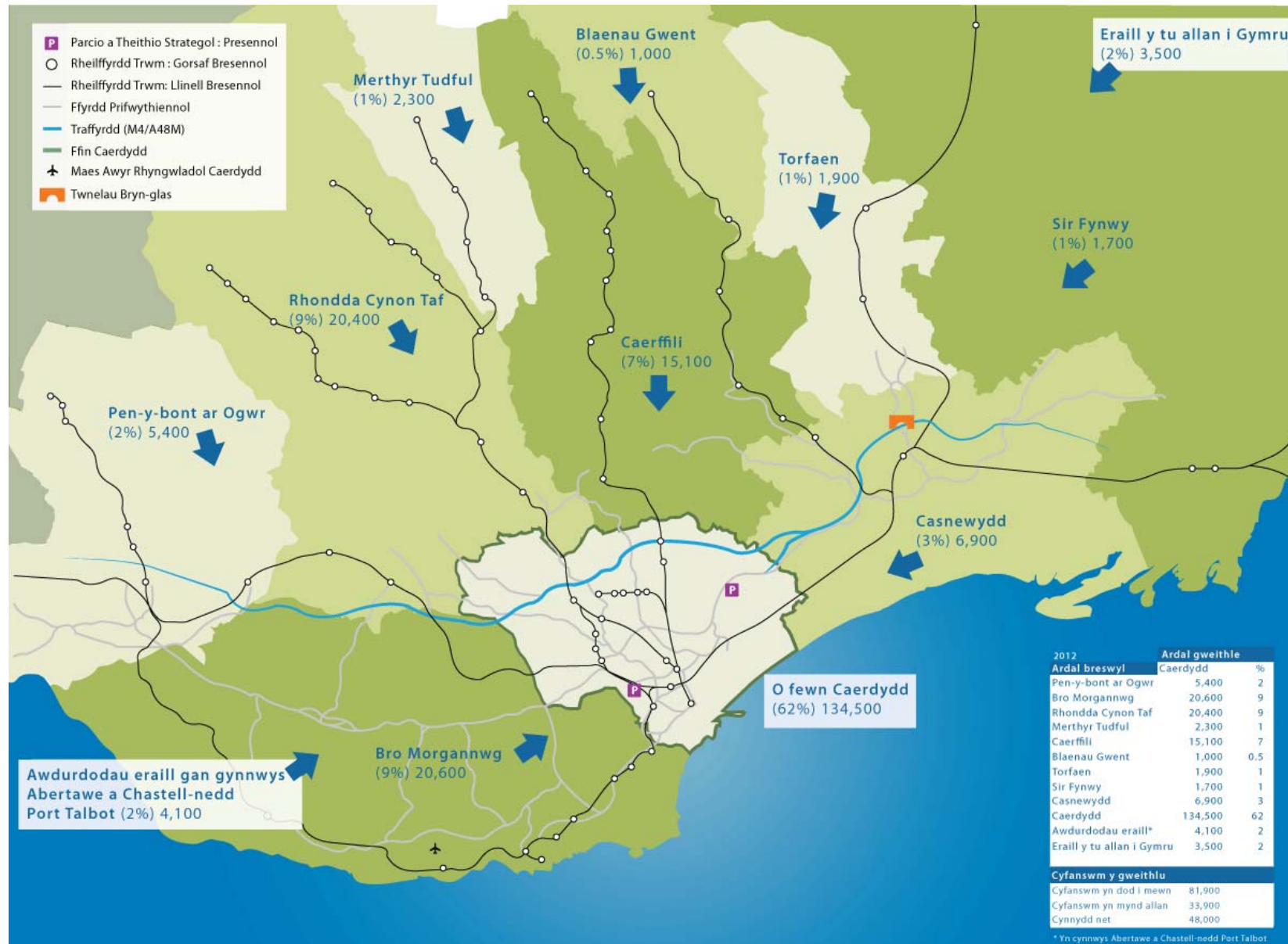
<sup>2</sup> Cyfrifiad 2011.

<sup>3</sup> Ffynhonnell: Cynllun Datblygu Lleol Adnau Caerdydd a Rhagfynegiadau Poblogaeth Seiliau 2011 Llywodraeth Cymru

<sup>4</sup> Yr Adran Drafndiaeth 2013: <http://gov.wales/statistics-and-research/licensing-vehicle-ownership/?lang=cy>

teithio. Yn yr un modd, mae'r Cyngor hefyd yn cydnabod bod llawer o fusnesau'n dibynnu'n helaeth ar gwsmeriaid sy'n teithio mewn ceir.

Felly mae angen rheoli parcio er mwyn darparu ar gyfer yr anghenion hyn ond ar yr un pryd cefnogi amcan ehangach y Cyngor o ran trafndiaeth gynaliadwy.



Ffigur 3-1 Gweledigaeth Trafnidiaeth Strategol Caerdydd a Chymudo (2013) 11

## 4 CYFLENWAD LLEOEDD PARCIO CAERDYDD

Mae cyflenwad lleoedd parcio Caerdydd yn cynnwys parcio ar y stryd ac oddi ar y stryd. Mae'r lleoedd ar y stryd yn cael eu rheoli gan Gyngor Caerdydd, ac mae'r lleoedd parcio oddi ar y stryd yn cael eu darparu gan gyfuniad o weithredwyr preifat, meysydd parcio cwmnïau a meysydd parcio a reolir gan Gyngor Caerdydd. Mae Tabl 4.1 yn dangos maint rheolaeth y Cyngor dros stoc lleoedd parcio'r ddinas.

*Tabl 4-1: Rheoli'r ddarpariaeth lleoedd parcio yng Nghaerdydd*

Categori parcio	Cyfrifoldeb Cyngor Caerdydd	Ffordd o'u rheoli
Ar y stryd – wedi'u rheoleiddio gan Orchymyn Rheoleiddio Traffig	IE	Swyddogion Gorfodi Sifil, Gorchymyn Rheoleiddio Traffig
Ar y stryd – heb eu rheoleiddio gan Orchymyn Rheoleiddio Traffig	AMH.	Gall yr heddlu gyflwyno hysbysiadau troseddau rhwystro ar gyfer gorfodi
Meysydd parcio'r Cyngor	IE	Gweithredu o ddydd i ddydd neu wedi'u contractio – fel arfer gorfodi rheolau Talu ac Arddangos gan Swyddogion Gorfodi Sifil
Meysydd parcio preifat (gan gynnwys aml-lawr)	NAGE	Gweithredwyr preifat a thrwy Ganllawiau Cynllunio Atodol
Preifat Amhreswyl	NAGE	Darpariaeth trwy Ganllawiau Cynllunio Atodol <sup>5</sup>
Preswyl – oddi ar y stryd	NAGE	Darpariaeth trwy Ganllawiau Cynllunio Atodol
Ffyrdd o deithio heblaw ceir – lleoedd parcio i feiciau	IE	Darpariaeth trwy Ganllawiau Cynllunio Atodol

Sut mae lleoedd parcio wedi'u dosbarthu yng Nghaerdydd:

- Yn 2014, amcangyfrifwyd bod yna ryw 13,720 o leoedd parcio ceir yng nghanol dinas Caerdydd; hanner yn lleoedd preifat amhreswyl, a hanner oedd yn hygyrch i'r cyhoedd.
- Mae'r Cyngor yn gweithredu 14 maes parcio ar y ddaear at ddefnydd y cyhoedd. Mae meysydd parcio hefyd yn gysylltiedig â chyfleusterau penodol a ddarperir i'r cyhoedd, megis llyfrgelloedd, canolfannau cymunedol neu fannau gwyrdd agored/parcdir.
- Mae 4 maes parcio ar agor i'r cyhoedd ym Mae Caerdydd gyda 1,867 o leoedd. Meysydd parcio aml-lawr yw dau o'r rhain, a meysydd parcio talu ac arddangos ar y ddaear a weithredir gan y Cyngor yw'r ddau arall.
- Mae hefyd nifer o feysydd parcio a weithredir gan y Cyngor mewn canolfannau ardal a ger chyfleusterau hamdden ledled y ddinas. Mae rhai ohonynt yn feysydd parcio talu ac arddangos.

<sup>5</sup> Canllawiau Cynllunio Atodol – Mynediad, Cylchrediad a Pharcio 2010 a diwygiadau dilynol fel bo'n briodol.



-  TRANSPORTATION SERVICE CAR PARKS
-  PAY AND DISPLAY ON STREET PARKING
-  OTHER COUNCIL CAR PARKS
-  PARK AND RIDE
-  DISABLED BAYS
-  TAXI RANK
-  GOODS VEHICLE
-  COACH PARKING
-  HGV PARKING
-  CITY CAR CLUB BAYS
-  MOTORCYCLE PARKING
-  RESIDENT PARKING - STREET SPECIFIC
-  RESIDENT PARKING - CENTRAL
-  CITY CENTRE CPZ
-  INNER BUFFER AREA
-  OUTER BUFFER AREA
-  20 MPH LIMIT AREA (PILOT)
-  GREENER GRANGETOWN AREA



Ffigur 4-2: Lleoedd parcio yng nghanol y ddinas



- |                                       |                             |   |
|---------------------------------------|-----------------------------|---|
| TALU AC ARDDANGOS                     | SAFLE TACSIS                | LLEOEDD PARCIO I GERBYDAU NWDYDDAU TRWM |
| MEYSYDD PARCIO AR Y DDAEAR            | CERBYDAU NWDYDDAU           | CILFACHAU CLWB CEIR Y DDINAS            |
| CILFACHAU I BOBL ANABL                | LLEOEDD PARCIO I FYSUS      |   |
| PARCIO PRESWYLWYR – STRYDOEDD PENODOL | PARCIO PRESWYLWYR – CANOLOG |   |

Ffigwr 4-3: Lleoedd parcio ym Mae Caerdydd



## 5 SUT MAE PARCIO’N CAEL EI REOLI YNG NGHAERDYDD

Mae gan y Cyngor nifer o ffyrdd i reoli ei leoedd parcio ar y stryd ac oddi ar y stryd.

Maent yn cynnwys:

- Hierarchaeth parcio - pa fath o barcio sy’n cael blaenoriaeth ym mhob lleoliad
- Prisiau parcio – faint mae pobl yn talu am barcio mewn man penodol am gyfnod penodol
- Hyd arhosiad – pa mor hir y caniateir i bobl barcio mewn man penodol
- Gorfodi rheolau parcio - sicrhau bod pobl yn parcio’n ddiogel ac yn gyfreithlon
- Troseddau Traffig sy’n Symud – sicrhau bod y rhwydwaith yn symud o hyd ac yn ffafrio trafndiaeth gyhoeddus, cerdded a beicio.

Mae’r defnydd o’r rheolaethau hyn yn unigol neu mewn cyfuniad yn gallu dylanwadu ar ble mae pobl eisiau parcio ac am ba mor hir maent yn parcio. Mae’r adran hon yn rhoi trosolwg o’r ffordd y defnyddir y rheolaethau hyn ac yn nodi sut mae’r incwm o daliadau parcio a dirwyon am barcio’n anghyfreithlon a gorfodi rheolau traffig yn cael ei reoli.

### 5.1 Hierarchaeth parcio

Cyflwynir hierarchaeth y Cyngor o ran defnyddwyr lleoedd parcio yn Nhabl 5.1.

*Tabl 5-1 Hierarchaeth defnyddwyr lleoedd parcio Caerdydd*

Hierarchaeth ar y stryd	Hierarchaeth oddi ar y stryd
Deiliaid Bathodynau Glas	Deiliaid Bathodynau Glas
Defnyddwyr arbennig	Siopwyr ac ymwelwyr arhosiad byr
Preswylwyr	Siopwyr ac ymwelwyr arhosiad hir
Defnyddwyr busnes hanfodol	Lleoedd parcio i weithwyr
Siopwyr ac ymwelwyr arhosiad byr	
Siopwyr ac ymwelwyr arhosiad hir	
Lleoedd parcio i weithwyr	

Yr Hierarchaeth yw’r man cychwyn ar gyfer ystyried sut y caiff parcio ei reoli ar draws gwahanol ardaloedd yn y ddinas. Fodd bynnag, nid yw’n rhagnodol ei natur ac at ei gilydd bydd nodweddion ardal benodol o’r ddinas a natur y galw am leoedd parcio a’r pwysau/materion o bwys a geir yno’n dylanwadu ar y ffordd y caiff ei chymhwyso yn yr ardal honno.

Er enghraifft, mae gofynion gwahanol iawn o ran parcio yng nghanol y ddinas o gymharu ag ardaloedd preswyl ar gyrion y ddinas. Felly nid yw'n ymarferol diffinio un hierarchaeth parcio ar draws y ddinas fel hyn. Mae angen i'r hierarchaeth gael ei chymhwyso gan roi sylw i'r dystiolaeth am y galw a'r pwysau mewn ardaloedd penodol; ystyried effeithiau posibl gwahanol fecanweithiau rheoli ar ddefnyddwyr mewn ardal (e.e. preswylwyr a busnesau); ac yn ehangach ar batrymau teithio a dewisiadau teithio lleol.

## 5.2 Prisiau parcio

Gall prisiau parcio ddylanwadu'n sylweddol ar y galw am lleoedd parcio. O ganlyniad, gall newidiadau i dariffau parcio fod yn offeryn pwerus wrth reoli parcio.

Mae'r Cyngor wedi gwneud adolygiad o brisiau ei stoc lleoedd parcio mewn gwahanol leoliadau er mwyn deall y berthynas rhwng prisiau ac argaeledd a throsiant lleoedd. Mae'r dystiolaeth a gasglwyd wedi llywio'r camau gweithredu yn y strategaeth hon ac mae crynodeb yn Adran 7 .

## 5.3 Hyd arhosiad

Gall hyd yr amser y caiff rhywun barcio mewn man penodol fod yn offeryn pwerus wrth ddylanwadu ar y ffordd y caiff lleoedd parcio eu defnyddio ac at ba ddiben. Er enghraifft, mewn ardaloedd lle mae angen cynorthwyo siopwyr, megis canolfannau ardal ac ardaloedd sy'n union gyfagos i ganol y ddinas, gall cyfyngu ar yr amser y caniateir i bobl barcio cyn bod yn rhaid iddynt adael lle parcio neu dalu tâl, neu dariff uwch, helpu i sicrhau trosiant lleoedd er mwyn iddynt fod ar gael i siopwyr yn ystod y diwrnod. Gall hyn fod o gymorth i fusnesau sy'n dibynnu ar lif cyson o gwsmeriaid yn ystod yr oriau masnachu craidd.

Mae cyfyngu hyd yr arhosiad i gyfnod sy'n llai na'r diwrnod gwaith arferol hefyd yn lleihau nifer y lleoedd parcio arhosiad hir sydd ar gael i gymudwyr. Mae hyn yn annog teithwyr i ystyried ffyrdd cynaliadwy o deithio pob dydd.

Gall rheoli hyd yr amser y caiff pobl barcio gael ei ddefnyddio ar y cyd â phrisiau parcio i hybu mwy o drosiant mewn lleoedd parcio arhosiad byr mewn ardaloedd lle mae galw am barcio arhosiad hir ac arhosiad byr. Mae'n bosibl y bydd hyn hefyd yn hwyluso parcio arhosiad hirach o dro i dro gan bobl nad ydynt yn gymudwyr megis ymwelwyr, pobl ar dripiâu siopa arhosiad hir a defnydd busnes achlysurol.

## 5.4 Gorfodi rheolau parcio

Gall parcio anghyfreithlon achosi problemau gyda gweithrediad y rhwydwaith priffyrdd, gan gynnwys effeithio ar allu trafniadaeth gyhoeddus i redeg yn ddiraffferth ac i bobl allu cerdded a beicio'n ddiogel ac yn hyderus. Mae'n effeithio ar ddiogelwch defnyddwyr eraill y ffyrdd, ac yn achosi niwsans i breswylwyr a busnesau lleol. Gall parcio anghyfreithlon effeithio ar fwynhad a chyfleuster ardaloedd lleol a chael effaith andwyol arnynt fel lleoedd da i fyw a gweithio.

Mae angen gorfodi i sicrhau cydymffurfiaeth â rheoliadau er mwyn cadw'r rhwydwaith priffyrdd a thrafnidiaeth gyhoeddus i weithio, mynd i'r afael â pheryglon i ddefnyddwyr eraill y ffyrdd oddi wrth barcio anghyfreithlon a sicrhau y defnyddir cilmachau parcio i barcio ac nid at ddibenion eraill e.e. masnachu anghyfreithlon.

Mae timau symudol y Cyngor o Swyddogion Gorfodi Sifil yn darparu gwasanaeth ymatebol i ddelio â phroblemau parcio ar y briffordd neu ar dir sy'n eiddo i'r Cyngor. Mae rôl y swyddogion hyn yn allweddol

er mwyn sicrhau bod y ddinas yn hygyrch o hyd, a bod cerbydau'n cael eu parcio ar strydoedd y ddinas yn gyfreithlon ac yn ddiogel.

Mae gan y swyddogion hyn fantais unigryw hefyd gan eu bod 'ar y stryd' ac felly'n gallu bod yn llysgenhadon pwysig i sicrhau parcio effeithlon yn y ddinas, gan weithio ochr yn ochr â thechnoleg i ddarparu gwasanaeth parcio o ansawdd da i'r preswylwyr ac i bobl sy'n ymweld â'r ddinas.

Gellir gweld mwy o fanylion am y cynllun Gorfodi Parcio Sifil a'r taliadau sy'n gymwys i droseddau parcio ar wefan y Cyngor neu drwy fynd i [www.cadwcaerdyddisymud.co.uk](http://www.cadwcaerdyddisymud.co.uk)

## 5.5 Troseddau Traffig sy'n Symud

Cafodd Rheoliadau Gorfodi Sifil ar Dramgwyddau Traffig Ffyrdd (Darpariaethau Cyffredinol) (Cymru) 2013 eu pasio a daethant i rym ar 25 Mawrth 2013. Mae'r rheoliadau hyn yn galluogi'r Cyngor i ysgwyddo cyfrifoldeb am orfodi troseddau lonydd bysiau a rhai troseddau traffig sy'n symud, yn unol â Rhan 6 o Ddeddf Rheoli Traffig 2004. Mae Deddf Rheoli Traffig 2004 yn nodi'r ystod o arwyddion ffyrdd y bydd modd eu gorfodi o dan y ddeddfwriaeth newydd hon. Mae'r rhain yn cynnwys gorfodi:

- Symudiadau a gyfarwyddir ac a waherddir
- Parthau cerddwyr
- Darpariaethau i fysiau a beiciau, a
- Chyffyrdd blwch melyn.

Mae'r pwerau hyn yn cynorthwyo'n arbennig â:

- Gorfodi lonydd bysiau - gan atal rhwystro lonydd bysiau.
- Gorfodi chyffyrdd blwch melyn - gan leihau ciwio anghyfreithlon ar draws y blychau, yn arbennig yn ystod yr oriau brig, gan atal tagfeydd ac oedi i bob cerbyd.
- Gorfodi gwaharddiadau ar symudiadau troi - gan wella diogelwch y cyhoedd, trwy atal gwrthdaro â symudiadau ar groesfannau cerddwyr, a thrwy leihau'r defnydd o bontydd gwan gan loriau sy'n anwybyddu cyfyngiadau pwysau.

Mewn perthynas â'r gwaith o orfodi troseddau parcio a thraffig sy'n symud, mae Cyngor Caerdydd yn ymrwymo i'r camau gweithredu canlynol:

### Cam Gweithredu 5.1 Tariffau Parcio

Bydd Cyngor Caerdydd, o dan ddarpariaethau Deddf Rheoli Traffig 2004, yn cyflogi Swyddogion

Gorfodi Sifil i wneud gwaith gorfodi rheolau parcio ac i sicrhau symudiad dirwysr gwasanaethau bws a'r gwasanaethau brys, yn arbennig ar goridau strategol lle mae gorchmynion traffig mewn grym.

### Cam Gweithredu 5.2 Tariffau Parcio

Bydd Cyngor Caerdydd yn mynd ar ôl pwerau i orfodi rheolau rhwystro troetffyrdd trwy Lywodraeth Cymru a Llywodraeth San Steffan.

## 5.6 Defnyddio incwm o orfodi rheolau traffig

Mae Cyngor Caerdydd yn cydnabod pwysigrwydd sicrhau y caiff incwm o daliadau sy'n gysylltiedig â gorfodi rheolau traffig ei ddefnyddio'n briodol. Mae tair prif ffynhonnell incwm, a nodir isod.

### a) Incwm o daliadau parcio

Mae incwm o daliadau parcio wedi'i glustnodi i gael ei ail-fuddsoddi mewn gwelliannau i'r rhwydwaith trafndiaeth a mentrau eraill sy'n gysylltiedig â pharcio. Mae hyn yn cynnwys cefnogi ac adnewyddu'r seilwaith parcio presennol.

Yn y gorffennol mae'r gronfa hon wedi cael ei defnyddio i ddarparu gwasanaethau cefnogi a gwelliannau gan gynnwys:

- Safle Parcio a Theithio Pentwyn
- Gwelliannau i feysydd parcio ar y ddaear
- Cymorth Symudedd Canol y Ddinas.
- Gwaith stryd a gosod cyfleusterau talu ac arddangos ychwanegol
- Gosod cilfachau i bobl anabl
- Gwaith sy'n ofynnol i weithredu ar Droseddau Traffig sy'n Symud.

### b) Incwm o waith Gorfodi Parcio Sifil

Defnyddir yr incwm o waith gorfodi rheolau parcio i gynorthwyo â'r defnydd o swyddogion Gorfodi Parcio Sifil. Mae unrhyw waged neu ddiffyg o'r cyfrif Gorfodi Parcio Sifil yn cael ei drosglwyddo i'r Gronfa Wrth Gefn Parcio. Ni ellir defnyddio hon ond at ddibenion penodol megis cynorthwyo gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, parcio oddi ar y stryd a gwelliannau i briffyrdd yn unol ag adran 55 o Ddeddf Rheoliadau Traffig Ffyrdd 1984.

Mae unrhyw waged sy'n deillio o waith Gorfodi Parcio Sifil wedi'i glustnodi yn y ddeddfwriaeth ac ni ellir ei ddefnyddio ond ar gyfer prosiectau sy'n gysylltiedig â chlundiant.

### c) Incwm o Droseddau Traffig sy'n Symud

Mae'r costau gweithredol sy'n gysylltiedig â gorfodi troseddau traffig sy'n symud wedi cynnwys creu tîm newydd i reoli'r gwaith o weinyddu'r system a hefyd trwyddedau meddalwedd, cymorth, ffioedd cofrestru a chostau hanfodol eraill. Mae'r costau untro sy'n gysylltiedig â sefydlu'r cynllun yn ymwneud yn bennaf â chaffael technoleg camera / caledwedd a gwella llinellau ac arwyddion ar safleoedd.

Mae unrhyw warged sy'n deillio o waith gorfodi troseddau traffig sy'n symud wedi'i glustnodi yn y ddeddfwriaeth ac ni ellir ei ddefnyddio ond ar gyfer prosiectau sy'n gysylltiedig â chlodiant yn yr un modd ag yn achos gorfodi parcio sifil.

## 6 ADOLYGIAD O GYFLENWAD LLEOEDD PARCIO CAERDYDD

Gwnaethpwyd adolygiad cynhwysfawr o'r ffordd mae cyflenwad lleoedd parcio Caerdydd yn cael ei reoli a'i brisio ar draws gwahanol rannau o'r ddinas. Roedd yr adolygiad yn cynnwys meysydd parcio oddi ar y stryd, cilfachau parcio ar y stryd ac ardaloedd parcio preswylwyr.

Dyma'r hyn a wnaeth yr adolygiad:

- Asesodd statws presennol tariffau parcio Caerdydd.
- Casglodd wybodaeth am y taliadau a godir gan weithredwyr preifat a chymharodd hwy â'r taliadau a godir yn y meysydd parcio a weithredir gan Gyngor Caerdydd (canol y ddinas, Bae Caerdydd a meysydd parcio canolfannau ardal).

Ystyriodd gostau parcio ar y stryd mewn nifer o ddinasoedd/bwrdeistrefi cymharol gan gynnwys y Dinasoedd Craidd

- <sup>6</sup> a rhai o fwrdeistrefi Llundain<sup>7</sup> a chymharodd y rhain â'r taliadau a godir gan Gyngor Caerdydd am ei gyfleusterau parcio ar y stryd.
- Cymharodd gost defnyddio dewisiadau eraill megis bysiau a gwasanaethau parcio a theithio â chost parcio yng Nghaerdydd.
- Asesodd y goblygiadau ar gyfer gosod taliadau parcio yng Nghaerdydd yn erbyn amcanion y strategaeth – yn arbennig amcan lleihau tagfeydd trwy annog pobl i ddefnyddio dulliau teithio cynaliadwy.

Edrychodd yr adolygiad hefyd ar ddinasoedd craidd y Deyrnas Unedig<sup>8</sup> ac ardaloedd dinesig eraill sydd â nodweddion tebyg i Gaerdydd, a'r ymagwedd mewn dinasoedd cyfagos yng Nghymru, ac ystyriodd enghreifftiau rhyngwladol hefyd. Er enghraifft, edrychwyd ar system sydd wedi cael ei chyflwyno yn San Francisco i reoli ei lleoedd parcio trwy brisio amrywiol<sup>9</sup> i asesu pa arferion gorau y gellid eu cymryd o'r profiad yno. Mae gan hyn oblygiadau ar gyfer systemau posibl yn y dyfodol i reoli lleoedd parcio a'r galw amdanynt yng Nghaerdydd ac edrychir arno yn Adran 9, Arloesi yn y Dyfodol. Gwnaethpwyd nifer o gasgliadau o'r gwaith hwn sydd wedi cael eu defnyddio i nodi camau gweithredu y mae eu hangen i sicrhau y caiff parcio ei reoli'n effeithiol yng Nghaerdydd.

Y camau hyn yw y dylai Cyngor Caerdydd:

- nodi pa fath o ddefnyddiwr sy'n cael blaenoriaeth ar gyfer pob lle parcio yn y ddinas
- codi prisiau lleoedd parcio ar y stryd yng nghanol y ddinas er mwyn iddynt fod yn gyson/cymharol â phrisiau dinasoedd eraill a adolygwyd

<sup>6</sup> Birmingham, Bryste, Glasgow, Leeds, Lerpwl, Manceinion, Newcastle, Nottingham a Sheffield. Cafodd Caerlŷr ei chynnwys yn yr adolygiad hefyd.

<sup>7</sup> Westminster, Hounslow

<sup>8</sup> Birmingham, Bryste, Caerdydd, Glasgow, Leeds, Lerpwl, Manceinion, Newcastle, Nottingham, a Sheffield.

(<http://www.corecities.com/about-us/core-cities>)

<sup>9</sup> SF Park. <http://sfpark.org/about-the-project>

- gweithredu strwythur ffioedd yr awr ar gyfer parcio talu ac arddangos
- edrych ar y potensial i ymestyn y cyfnod parcio di-dâl mewn meysydd parcio canolfannau ardal i 3 awr, codi'r tâl am barcio am fwy na 3 awr i fod yn gyson â thaliadau Cyngor Caerdydd yng nghanol y ddinas, a chyfyngu ar hyd yr amser y gellir defnyddio maes parcio canolfan ardal
- sicrhau bod taliadau parcio mewn canolfannau ardal ledled Caerdydd yn gyson a,
- chynnal ymgyrch gyfathrebu effeithiol i sicrhau bod y cyhoedd yn deall y newidiadau, y rhesymau drostynt, a'r dewisiadau eraill.

Mae'r casgliadau hyn wedi llywio'r ffocws a'r camau gweithredu ar gyfer y ffordd y caiff lleoedd parcio eu rheoli yn y dyfodol.

## 7 RHEOLI LLEOEDD PARCIO CAERDYDD

Mae gan Gaerdydd amrywiaeth fawr o gymdogaethau ac mae gan bob un ei nodweddion ei hun. Mae'r materion o bwys o ran parcio ynddynt yn deillio o'u lleoliad, y cymysgedd o ddefnyddiau tir, a'r cyfleusterau trafndiaeth. Wrth reoli lleoedd parcio, bydd Cyngor Caerdydd yn rhoi sylw i swyddogaeth/math a phriodoleddau unigryw'r ardaloedd hyn, a fydd yn helpu i benderfynu ar y dull mwyaf priodol o reoli lleoedd parcio a hybu pob ardal fel un â chysylltiadau da ond lle unigryw i fod.

Trafodir manylion y prif faterion a'r galw mewn gwahanol ardaloedd yn y ddinas yn y tabl isod (tud.22).

### 7.1 Prif faterion o bwys (fesul ardal)

Mae gan y Cyngor wybodaeth helaeth am faterion o bwys sy'n ymwneud â pharcio gan gynnwys y galw am leoedd parcio a'r pwysau ar leoedd parcio mewn gwahanol ardaloedd yn y ddinas, a gasglwyd dros flynyddoedd lawer. Fel arfer mae gan wahanol ardaloedd amrywiaeth o wahanol faterion o bwys. Mae'r gwrthgyferbyniad rhwng yr ardaloedd a nodir yn tanlinellu'r angen i'r gwaith o reoli lleoedd parcio gael ei arwain gan dystiolaeth a bod yn sensitif i'r materion o bwys sy'n bodoli mewn gwahanol rannau o'r ddinas.

Ardal	Materion o bwys	Galw am / Pwysau ar leoedd parcio
Canol y Ddinas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae canol y ddinas a'r ardaloedd union gyfagos yn ddwys eu poblogaeth ac yn gartref i nifer fawr o atyniadau tripiâu arwyddocaol. Fel lleoedd lle mae llawer iawn o weithgarwch economaidd ac ymwelwyr (e.e. siopa, digwyddiadau a thripiâu hamdden eraill) yn ogystal â chymudo, mae galw sylweddol am leoedd parcio'n cael ei greu. Mae hyn yn achosi cryn her o ran y ffordd y caiff lleoedd parcio eu dyrannu a'r ffordd y caiff rheolau parcio eu gorfodi.</li> <li>Mae arolygon yn dangos bod rhyw 217,600 o gymudwyr yn teithio i'r gwaith yng Nghaerdydd bob dydd (Ystadegau Cymru, 2013). Mae 42% yn teithio mewn ceir preifat.<sup>10</sup> Yn 2014 datgelodd arolygon yn ystod oriau brig y bore fod 6090 o yrwyr ceir yn croesi cylch canol y ddinas (1 awr, ar y ffordd i mewn) a thrwy hynny'n cynyddu'r tagfeydd yn ystod oriau brig y bore a gyda'r nos.</li> <li>Mae symud nwyddau a'r galw am wasanaethu siopau a busnesau hefyd yn cyfrannu at y pwysau hyn.</li> </ul>	Galw masnachol a siopa 7 diwrnod Galw mawr o ran gwasanaethu masnachol Atyniad mawr i gymudwyr Atyniad mawr i siopwyr Atyniad mawr i ymwelwyr Economi nos sylweddol Galw bach o ran preswylwyr
Bae Caerdydd	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ardal defnydd cymysg o fewn cyrraedd yn hawdd i ganol y ddinas. Yn cynnwys nifer o ddatblygiadau swyddfeydd, rhai siopau manwerthu i'r farchnad twristiaid gan fwyaf, siopau cyfleustra a chryn dipyn o ddatblygiadau preswyl dwysedd uchel yn ardal y Bae ei hun ac yn y strydoedd cyfagos.</li> <li>Cyrchfan twristiaid allweddol, sy'n darparu amrywiaeth o gyfleusterau parcio – meysydd aml-lawr gweithredwyr preifat, maes parcio ar y ddaear a lleoedd talu ac arddangos ar y stryd, arhosiad byr gan fwyaf. Mae rhai lleoedd parcio arhosiad hir ar y stryd ar gael, yn ogystal â chilfachau parcio bysus ar y stryd yn y strydoedd lleol, ynghyd â lleoedd parcio i bobl anabl a thacsis.</li> <li>Mae angen lle cyfyngedig ar y stryd i wasanaethu siopau manwerthu; mae lle i wasanaethu datblygiad Cei'r Forforwyn y tu mewn i'r datblygiad gan fwyaf.</li> <li>Mae gan ardal Sgwâr Mount Stuart a'r strydoedd cyfagos nifer o fusnesau hir sefydledig sy'n defnyddio lleoedd parcio ar y stryd yn unig, wedi'u rheoli gan barcio talu ac arddangos arhosiad byr i sicrhau trosiant lleoedd.</li> <li>I'r gogledd o Fae Caerdydd yn yr ardal rhwng y Bae a chanol y ddinas, fel arfer mae gan anheddau preswyl eu lleoedd parcio preifat eu hunain oddi ar y stryd. Mae gan y tai hŷn, i'r gorllewin o Stryd Bute, leoedd parcio preifat hefyd. Ceir rhywfaint o bwysau ar barcio yn yr ardaloedd hyn, o bosibl oherwydd parcio gan gymudwyr.</li> </ul>	Galw masnachol dyddiau'r wythnos Galw bach o ran siopa Atyniad mawr i ymwelwyr Economi nos sylweddol Galw canolig o ran preswylwyr, gan fwyaf mewn tai newydd sydd â lleoedd parcio penodol

<sup>10</sup> Cyfrifiad 2011

Ardal	Materion o bwys	Galw am / Pwysau ar leoedd parcio
Canolfannau Ardal a Lleol	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae gan bob ardal ei hunaniaeth unigryw ei hun ac mae ganddynt broffil cymysg; mae rhai'n darparu cymysgedd o gyfleoedd masnachol, hamdden a siopa ac mae rhai'n cynnig siopau'n unig</li> <li>Yn arbennig yn y canolfannau ardal sydd â chyfleusterau siopa, mae potensial am drosiant uchel yn y galw am leoedd parcio. Yn yr ardaloedd cyfagos i ganol y ddinas, mae hefyd potensial am barcio gan gymudwyr a all atal trosiant lleoedd i ymwelwyr sy'n chwilio am leoedd parcio ar gyfer cyfnodau byrrach.</li> </ul>	Galw masnachol dyddiau'r wythnos Galw gan siopwyr dyddiau'r wythnos Atyniad bach i ymwelwyr Rhywfaint o economi nos, yn bennaf bwytai
Ardaloedd preswyl	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cynnydd mewn perchnogaeth ceir a/neu gymudwyr yn defnyddio strydoedd i barcio</li> <li>Mae tueddiadau a newidiadau demograffig gymdeithasol yn nifer a chyfansoddiad aelwydydd hefyd yn cael effaith. Er enghraifft, nifer gynyddol o oedolion yn aros yng nghartref y teulu'n hirach, gan olygu bod gan aelwydydd fwy nag un car, a throi tai mwy o faint yn fflatiau, sy'n golygu bod pob fflat yn cael ei gyfrif yn breswylfa unigryw, gyda'r un cyfle i gael trwydded preswyllydd â phreswylfa i deulu.</li> <li>Mae'r math o dai hefyd yn cael effaith. Er enghraifft, mewn strydoedd lle mae llawer iawn o dai teras (sy'n gyffredin mewn ardaloedd cyfagos i ganol y ddinas a chanolfannau siopa ardal mawr fel Heol Albany) gall pwysau o ran parcio fod yn ddifrifol, yn enwedig gyda'r nos, hyd yn oed lle mae ardaloedd yn cael eu gwarchod gan gynlluniau parcio preswylwyr.</li> <li>Yn aml mae gan strydoedd sy'n agos i ganolfannau siopa ardal gyfleuster safonol 50% parcio preswylwyr yn unig. Yn aml, mae'r cilfachau hyn yn wag gan fwyaf yn ystod y dydd hyd nes i'r preswylwyr ddod adref gyda'r nos. Drwy ddiffiniad ni chaiff siopwyr cyfnod byr ddefnyddio'r lleoedd hyn. Mae'r lleoedd parcio eraill nad ydynt wedi'u rheoli'n tueddu i fod yn llawn, hefyd.</li> <li>Ymhellach o'r canolfannau lle mae pwysau o ran parcio, h.y. canol y ddinas a'r canolfannau siopa lleol, mae llai o barcio ymwithiol o ffynonellau allanol, a chan fwyaf mae'r pwysau o ran parcio'n cael eu hachosi gan y preswylwyr eu hunain o ganlyniad i lawer o berchnogaeth ceir a pharcio cerbydau busnes (megis gweithredwyr tacsis) sy'n golygu bod gan breswylwyr fwy o geir nag y gellir eu parcio yn y strydoedd lle maent yn byw. Ni all cynlluniau parcio preswylwyr ddatrys problemau lle mae'r preswylwyr eu hunain yn gorlenwi'r lleoedd parcio sydd ar gael ac felly ni ellir hwyluso ceisiadau am gynlluniau parcio preswylwyr yn yr ardaloedd hyn.</li> </ul>	Galw mawr gan breswylwyr Rhywfaint o alw gan gymudwyr / siopwyr gan ddibynnu ar y lleoliad Rhywfaint o alw ar y penwythnos ger parciau a chyfleusterau chwaraeon.



Felly, nodir y strategaeth ar gyfer rheoli lleoedd parcio yng Nghaerdydd ar sail ardaloedd, gan ganolbwyntio ar y rhannau canlynol o'r ddinas:

- Canol y ddinas – gan gynnwys yr ardaloedd cyfagos
- Bae Caerdydd
- Canolfannau siopa ardal a lleol
- Ardaloedd preswyl.

Mae'r camau gweithredu a gynigir ym mhob un o'r ardaloedd hyn wedi cael eu llywio gan yr adolygiad o stoc lleoedd parcio Caerdydd y cyfeirir ato yn Adran 4 uchod a'r dull trafod yw cynnal strategaeth seiliedig ar gymdogaethau/ardaloedd.

## 7.2 Canol Dinas Caerdydd (gan gynnwys yr ardaloedd cyfagos)

Mae Cyngor Caerdydd yn rheoli rhai lleoedd parcio yng nghanol y ddinas yn y tri maes parcio ar y ddaear yn Stablau'r Castell, Heol y Gogledd a Gerddi Sophia, a lleoedd parcio ar y stryd sy'n cynnwys lleoedd talu ac arddangos arhosiad byr ac arhosiad hir. Mae yna lleoedd parcio ar y stryd o gwmpas y canol a ddarperir ar gyfer lleoedd parcio i bobl anabl ac i feiciau modur, safleoedd tacsis, lleoedd parcio i fysus ac ar gyfer llwytho a dadlwytho nwyddau, a hefyd rhan fach i rai o breswylwyr canol y ddinas.

Er mwyn cefnogi amcanion y Cyngor o ran trafndiaeth gynaliadwy, mae angen i'r strategaeth ar gyfer canol y ddinas ganolbwyntio ar fesurau parcio sy'n ei gwneud yn llai deniadol i gymudwyr deithio i ganol y ddinas mewn ceir. Gwneir hyn trwy gyfuniad o'r camau gweithredu canlynol:

- Lleihau nifer y lleoedd parcio arhosiad hir i gymudwyr yn yr ardal
- Codi cost lleoedd parcio arhosiad hir yng nghanol y ddinas
- Gosod tariffau yng nghanol y ddinas er mwyn cefnogi dewisiadau Parcio a Theithio.
- Sicrhau y caiff lleoedd parcio i bobl anabl eu defnyddio'n effeithiol
- Gwarchod 'clustogfa' canol y ddinas rhag parcio gan gymudwyr.

### a) Lleihau nifer y lleoedd parcio arhosiad hir i gymudwyr

#### *Lleoedd talu ac arddangos ar y stryd*

Ar hyn o bryd mae'r rhan fwyaf o'r lleoedd arhosiad hir yn y rhan ogleddol o'r ganolfan ddinesig (Ffigwr 8.3). Bydd y Cyngor yn mynd ati i leihau nifer y lleoedd arhosiad hir yn raddol, ar y cyd â'r camau mae'n eu cymryd i wneud dewisiadau teithio eraill i gymudwyr yn fwy deniadol (e.e. Parcio a Theithio, gwelliannau i goridorau bysiau, datblygu'r rhwydwaith beicio strategol).

#### *Meysydd Parcio*

Mae Cyngor Caerdydd yn cynnal tri maes parcio yng nghanol y ddinas.

**Stablau'r Castell** – dyma'r maes parcio agosaf i ganol y ddinas; gellid ei gyfyngu i barcio arhosiad byr yn unig a'i gysoni â'r arhosiad hiraf a ganiateir ar y stryd yn y lleoedd arhosiad byr (5 awr).

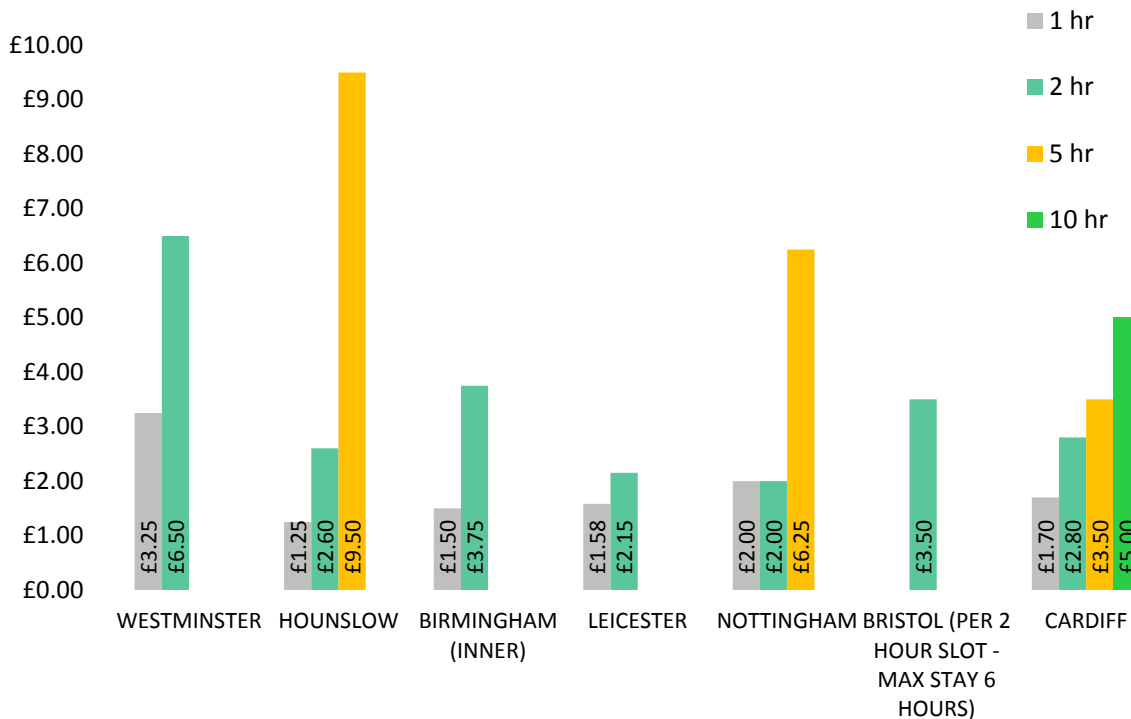
**Heol y Gogledd** – dyma'r maes parcio a ddefnyddir leiaf oherwydd ei bellter o'r canol, felly mae'n debyg y cedwir lleoedd parcio arhosiad hir yma yn niffyg galw am leoedd arhosiad byr.

**Gerddi Sophia** - Mae'r maes parcio hwn yn agos iawn i ganol y ddinas ond nid yw'n cael ei ddefnyddio llawer gan gymudwyr. Efallai bod hyn oherwydd nad yw'n weladwy i draffig sy'n mynd heibio ac felly nad yw'n adnodd amlwg i gymudwyr sy'n anelu am ganol y ddinas. Mae'r sefyllfa hon yn debygol o barhau heb ymgyrch marchnata effeithiol i ddenu mwy o siopwyr ac ymwelwyr – neu gyflwyno technoleg apiau parcio (gweler Arloesi yn y Dyfodol, adran 13).

**b) Codi cost lleoedd parcio arhosiad hir yng nghanol y ddinas**

£5.20 oedd cost parcio trwy'r dydd am 10 awr yn y lleoedd parcio talu ac arddangos ar y stryd yn 2014. Mae hyn gyfwerth â 52 ceiniog yr awr, ac mae dadansoddiad o ddinasoedd cymharol yn dangos nad yw hwn yn bris priodol am barcio mewn prifddinas sy'n tyfu. Datgelodd adolygiad a wnaethpwyd fel rhan o'r gwaith o lunio'r strategaeth hon fod cost lleoedd parcio arhosiad hir yng Nghaerdydd, o'i chymharu â'r gost mewn dinasoedd cymharol, ar ben isaf yr ystod o daliadau parcio, fel y gwelir isod (noder bod y data'n dangos yr arhosiad hiraf a ganiatawyd gan y ddinas / ardal ddinesig ar adeg yr ymchwiliad):

*Ffigur 7-1: Costau parcio mewn dinasoedd cymharol<sup>11</sup>*



Sefydlodd y gwaith hwn achos dros godi cost lleoedd parcio arhosiad hir i fod yn gyson â dinasoedd cymharol. Bernir mai codi taliadau'n raddol i gyfradd fwy priodol erbyn 2018 yw'r ffordd fwyaf priodol o weithredu. Yn dilyn ymgyngoriad â'r cyhoedd, pennwyd llinell sylfaen newydd ar gyfer taliadau talu ac arddangos ar y stryd yng Nghyllideb y Cyngor ar gyfer 2015. Mae dewis i brynu amser parcio fesul awr yn hytrach nag mewn 'talpiâu', a gyflwynwyd tua dechrau mis Medi 2015, eisoes wedi bod yn

<sup>11</sup> Lle na ddangosir band tâl mae hyn yn dangos na chaniatawyd parcio ar gyfer y cyfnodau hyn ar adeg cymharu'r data.

ychwanegiad hanfodol wrth roi mwy o hyblygrwydd i gwsmeriaid trwy ganiatáu iddynt brynu'r amser parcio mae ei angen arnynt.

### Cam Gweithredu 7.1 Tariffau Parcio

Bydd rhagdybiaeth yn erbyn darparu lleoedd parcio di-dâl ar y stryd ac oddi ar y stryd yng nghanol y ddinas. Bydd y ffordd y rheolir meysydd parcio canolfannau ardal a rhai eraill a reolir gan y Cyngor yn cael ei hystyried fesul achos unigol ac yn unol ag anghenion gweithredol. Gwneir hyn trwy ymgynghoriad priodol.

### Cam Gweithredu 7.2 Tariffau Parcio

Bydd y tariff ar gyfer lleoedd parcio yng nghanol y ddinas, boed mewn meysydd parcio ar y ddaear neu ar y stryd, yn cael ei godi'n raddol dros gyfnod o amser, i lefel gymharol â dinasoedd cymharol a meysydd parcio preifat yng nghanol y ddinas.

### Cam Gweithredu 7.3 Tariffau Parcio

Wrth ystyried lefel taliadau parcio, bydd Cyngor Caerdydd yn rhoi sylw i newidiadau yn y mynegai prisiau manwerthu, cynnydd yng nghost trafndiaeth gyhoeddus, y taliadau a godir gan weithredwyr meysydd parcio preifat a'r rheiny a godir gan ddinasoedd eraill lle bo'n briodol.

### Cam Gweithredu 7.4 Tariffau Parcio

Wrth bennu taliadau bydd rhagdybiaeth tuag at sicrhau bod y taliadau'n adlewyrchu tariff craidd i'r ddinas gyfan. Caiff hwn ei amrywio trwy bennu lefelau esemptiad a/neu gyfyngiad priodol (e.e. hyd arhosiad/cyfnod parcio di-dâl/cyfraddau 'cynnar yn y dydd') yn ôl y lleoliad.

#### c) Pennu tariffau yng nghanol y ddinas i gefnogi dewisiadau Parcio a Theithio

Gall gwasanaethau Parcio a Theithio chwarae rhan bwysig wrth ddarparu ffordd arall o gyrraedd canol y ddinas. Mae angen i wasanaethau Parcio a Theithio gystadlu â theithio mewn ceir yn nhermau hwylustod, amserau teithiau a chostau. Yn 2014 roedd cost gwasanaethau parcio a theithio o safle Dwyrain Caerdydd yn cynnig budd amlwg i gymudwyr gan ei fod yn ddewis hwylus gyda phris deniadol o gymharu â thaliadau parcio. Wrth wneud newidiadau i'r tariff parcio arhosiad hir yng nghanol y ddinas bydd angen i'r Cyngor sicrhau bod parcio a theithio'n dal i fod yn ddewis deniadol yn lle parcio arhosiad hir yng nghanol y ddinas.

### Cam Gweithredu 7.5 Parcio a Theithio a Thrafnidiaeth Gyhoeddus

Bydd Cyngor Caerdydd yn parhau i hybu defnyddio gwasanaethau Parcio a Theithio a thrafnidiaeth gyhoeddus fel dewis arall yn lle parcio arhosiad hir fel rhan o'r rhaglen hon.

#### d) Sicrhau y caiff lleoedd parcio i bobl anabl eu defnyddio'n effeithiol yng nghanol y ddinas a'r ardaloedd cyfagos

Mae lleoedd parcio penodol i bobl anabl wedi cael eu darparu o gwmpas perimedr y parthau cerddwyr canolog er mwyn cynnig mynediad hawdd i'r ganolfan siopa. Nid oes cyfyngiad amser ar y lleoedd hyn ac fel arfer cerbydau cymudo arhosiad hir sy'n eu defnyddio. Gall defnyddwyr bathodynau glas hefyd ddefnyddio lleoedd parcio talu ac arddangos arhosiad byr ar y stryd yn agos i'r ardal ganolog – ar hyn o bryd nid oes cyfyngiad amser ar y rhain chwaith.

Byddai gosod terfyn amser i ddefnyddwyr bathodynau glas sy'n defnyddio lleoedd parcio talu ac arddangos ar y stryd yn fodd o gynyddu trosiant lleoedd ac felly'n gwella hygyrchedd y canol ar gyfer

parcio arhosiad byr. Byddai defnyddwyr bathodynau glas yn dal i allu parcio'n ddi-dâl mewn lleoedd parcio talu ac arddangos arhosiad hir ar y stryd wrth gymudo.

Nod Cyngor Caerdydd yw cymryd camau i frwydro yn erbyn twyll Bathodynau Glas fel rhan o'r strategaeth parcio hon.

#### Cam Gweithredu 7.6 Parcio â Bathodyn Glas

Y bwriad yw, yn amodol ar ymgynghoriad, y gosodir terfyn amser ar barcio di-dâl gyda bathodyn glas mewn lleoedd parcio penodol i bobl anabl ac mewn lleoedd talu ac arddangos arhosiad byr o gwmpas canol y ddinas.<sup>12</sup>  
Edrychir ar ddewisiadau o ran codi tâl am barcio gyda Bathodynau Glas, lle bo'n briodol.

#### e) Gwarchod clustogfa canol y ddinas rhag parcio gan gymudwyr

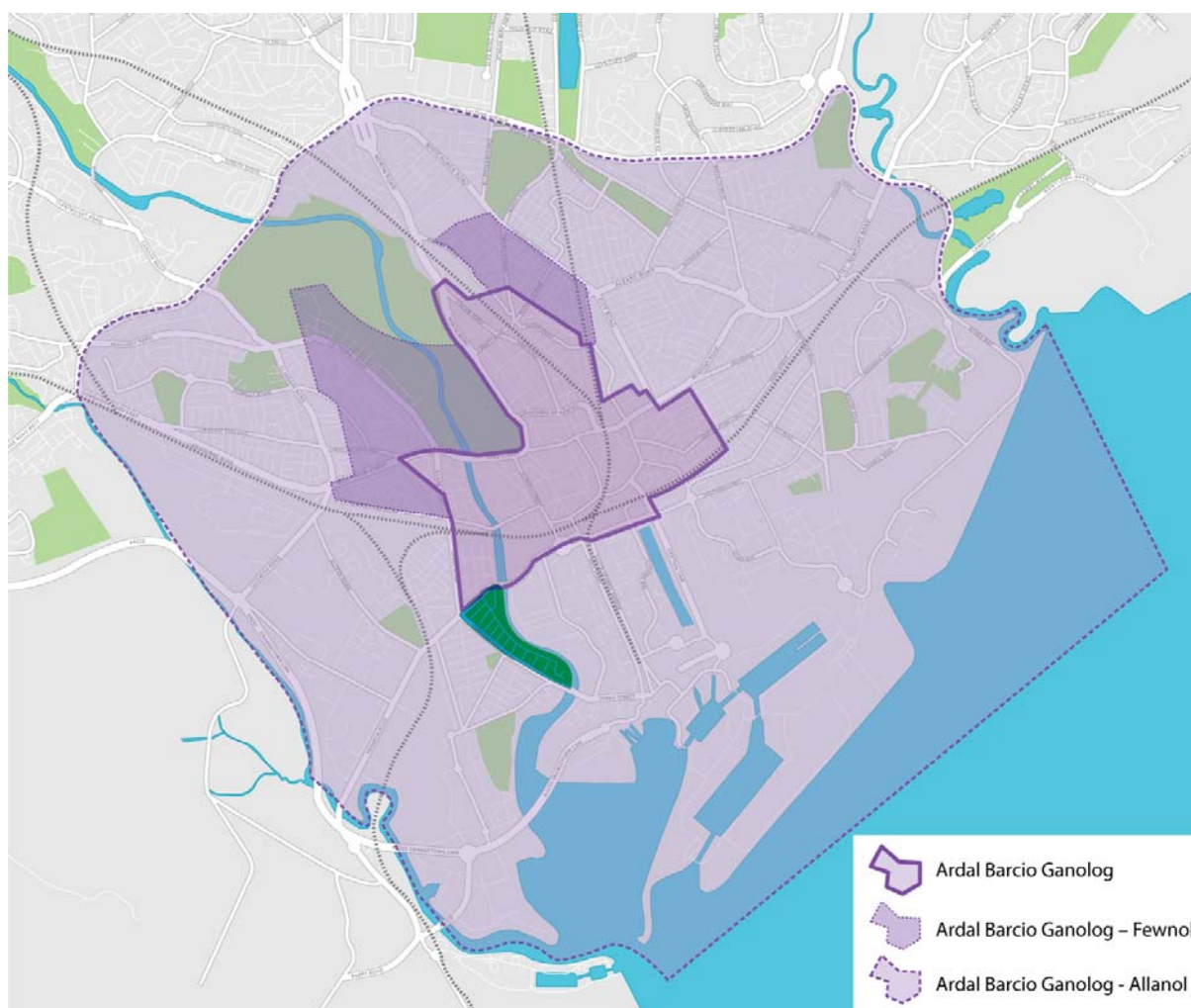
Mae ardaloedd preswyl union gyfagos i ganol y ddinas (a elwir 'clustogfeydd') yn adnodd arall deniadol o ran parcio i gymudwyr. Yn yr ardaloedd hyn hefyd mae myfyrwyr sy'n byw yn yr ardal yn parcio; mae llawer ohonynt yn byw mewn tai amlfeddiannaeth, a gall hyn achosi pwysau ychwanegol sylweddol os yw cyfran fawr o'r preswylwyr sy'n fyfyrwyr yn dod â cherbydau i Gaerdydd. Mae hyn yn achosi pwysau ychwanegol o ran parcio, yn enwedig yn ardal Cathays, yn union gyfagos i Brifysgol Caerdydd.

Ar hyn o bryd mae gan yr ardaloedd hyn gynlluniau parcio 50% preswylwyr yn unig. Mae cymudwyr a phreswylwyr sy'n fyfyrwyr yn tueddu i lenwi lleoedd sydd heb eu cadw. Mae hyn yn llenwi'r manau sydd heb gyfyngiad â pharcio hirdymor ac yn effeithio ar breswylwyr lleol a busnesau lleol. Er mwyn ategu'r strategaethau arfaethedig ar gyfer canol y ddinas (e.e. lleihau nifer y lleoedd parcio arhosiad hir i gymudwyr) bydd yn briodol adolygu clustogfa canol y ddinas. Mewn egwyddor, byddai Cyngor Caerdydd yn ceisio gwaredu parcio gan gymudwyr/myfyrwyr o'r ardaloedd hyn hefyd er mwyn gwella'r amgylchedd lleol i breswylwyr ac ymwelwyr. Gellid gwneud hyn trwy gynyddu cyfradd y cilfachau trwydded preswylwyr i 75%.

Byddid yn edrych ar unrhyw newidiadau arfaethedig i reoli'r materion hyn fesul ardal (nid fesul strydoedd unigol), gan ystyried yr effeithiau ar ardaloedd cyfagos, a chan ymgynghori arnynt mewn modd priodol. Dangosir maint y glustogfa ar y cynllun isod (Ffigur 7-2).

<sup>12</sup> Mae hyn yn gyson â'r terfynau sy'n bodoli eisoes ar gyfer parcio ar linellau melyn, ac mewn cilfachau i bobl anabl, a bydd yn cynorthwyo i hybu gwell trosiant lleoedd a gwell mynediad i ddefnyddwyr anabl.

Ffigur 7-2 Parth Parcio a Reolir Canol Caerdydd ac Ardaloedd Parcio Preswyl



Mae nifer o ffyrdd i ddylanwadu ar faint o barcio sydd gan gymudwyr yn y clustogfeydd preswyl o gwmpas canol y ddinas, ac mae'r rhain wedi cael eu hystyried yn fanwl fel rhan o'r gwaith o lunio'r strategaeth hon.

Yn dilyn adolygiad llawn penderfynwyd mai'r ateb mwyaf ymarferol fyddai newid y meini prawf ar gyfer gosod cynlluniau parcio preswylwyr fel a ganlyn:

- parhau i osod cynlluniau 50% neu 75% parcio preswylwyr lle bo'n briodol
- hwyluso gosod cynlluniau 50% neu 75% yng nghlustogfa Parth Parcio a Reolir canol y ddinas lle mae'r amodau'n dangos bod angen hyn
- gosod unrhyw gynlluniau parcio preswylwyr gan ystyried yn llawn y sefyllfa sy'n bodoli yn y strydoedd cyfagos a'r effeithiau arnynt (gan gynnwys ystyried effeithiau ar fusnesau lleol)
- sicrhau y defnyddir dull wedi'i seilio ar yr ardal gyfan i gefnogi canlyniad cadarnhaol i'r bobl sy'n byw ym mhob ardal.

Cynhelir gwaith ymgynghori priodol ar fater parhaus sut i reoli clustogfa o amgylch canol y ddinas er mwyn annog cymudwyr i beidio â pharcio ar gyrion y parth parcio a reolir yng nghanol y ddinas.

### Cam Gweithredu 7.7 Clustogfa Canol y Ddinas

Mae clustogfa wedi cael ei chreu i annog cymudwyr i beidio â pharcio ar gyrion y parth parcio a reolir yng nghanol y ddinas. Byddwn yn ymgynghori ar hon ac yn ei monitro'n barhaus, a chaiff ei haddasu'n briodol i adlewyrchu anghenion yr ardaloedd sydd ynddi.

## 7.3 Bae Caerdydd

Bydd y bobl sy'n ymweld â Bae Caerdydd yn dal i allu defnyddio'r trefniadau presennol a byddant hefyd yn cael budd o reolaeth effeithiol ar barcio ar y stryd. Bydd gwaith i reoli parcio ar y stryd gan gymudwyr ym Mae Caerdydd yn sicrhau gwell rheolaeth ar argaeledd lleoedd parcio yn yr ardal. Bydd hyn yn gwarchod lleoedd parcio preswyl rhag cael eu defnyddio gan gymudwyr ac yn caniatáu i gymudwyr ddefnyddio cyfleusterau ar y stryd mewn amgylchedd diogel a reolir yn briodol. Mae cyfle i ddarparu rhai lleoedd arhosiad hir er mwyn annog busnesau i aros yn yr ardal hon. Byddai'r holl lleoedd parcio ar gael o hyd y tu allan i oriau busnes i bobl sy'n ymweld â'r Bae ar gyfer digwyddiadau a gweithgareddau eraill nad ydynt yn ymwneud â busnes.

Mewn rhai ardaloedd preswyl tai teras hŷn a geir, heb unrhyw lleoedd parcio oddi ar y stryd sy'n golygu bod yn rhaid i'r preswylwyr barcio ar y stryd. Er bod cynllun 50% parcio preswylwyr ar hyn o bryd, ceir cwynion mynych am barcio gan gymudwyr ac felly gallai'r mecanweithiau a drafodwyd i reoli parcio preswyl yng nghanol y ddinas gael eu defnyddio yma hefyd yn y dyfodol.

## 7.4 Canolfannau Ardal a Lleol

Cynhaliwyd adolygiad o'r 12 prif ganolfan leol yn ystod 2012 er mwyn ystyried mater parcio ar y stryd yn y lleoliadau hyn. Datgelodd yr adolygiad bod gan y rhan fwyaf o'r canolfannau ardal a lleol ddarpariaeth briodol eisoes o ran lleoedd parcio arhosiad byr ar hyd y strydoedd siopa ac mai ychydig o le oedd i gynyddu hyn. Mae gan rai canolfannau siopa lleol hefyd feysydd parcio oddi ar y stryd a weithredir gan y Cyngor. Yn y rhan fwyaf o achosion mae rheolaethau ar y rhain i ddarparu lleoedd parcio arhosiad byr i siopwyr yn hytrach na darparu ar gyfer defnydd gan gymudwyr. Fodd bynnag, erys y ffaith nad yw prisiau'r meysydd parcio hyn a'r modd y'u gweithredir yn gyson ledled y ddinas ac felly mae angen adolygu hyn mewn ffordd strategol.

Gellid sicrhau bod cilfachau preswylwyr ar gael ar gyfer arosiadau byr gan siopwyr pan nad ydynt yn cael eu defnyddio gan breswylwyr. Mae dewisiadau posibl ar gael er mwyn defnyddio'r lle ar y ffordd yn fwy effeithiol i gynorthwyo siopau lleol. Er enghraifft, gellid gosod rheol aros am 2 awr yn unig ar ran o'r stryd gydag esemptiad i breswylwyr rhwng 9am a 6pm o ddydd Llun i ddydd Sadwrn. Mae angen gofalu peidio â pheryglu'r cynllun a ddarparwyd i breswylwyr. Fodd bynnag, trafodir manteision ac anfanteision cynnig o'r fath isod (Tabl 7.1).

Tabl 7-1 – Manteision ac Anfanteision

Manteision	Anfanteision
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Byddai'n sicrhau bod mwy o leoedd parcio ar gael ar gyfer arosiadau byr gan siopwyr</li> <li>• Byddai'n helpu i gadw siopau lleol yn fywiog</li> <li>• Byddai'n gwneud defnydd mwy effeithlon o'r lle sydd ar gael ar y ffordd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Byddai'n ei gwneud yn ofynnol i'r holl breswylwyr brynu trwyddedau parcio</li> <li>• Byddai'n dileu'r hyblygrwydd i breswylwyr beidio â phrynu trwyddedau pe na baent eisiau cymryd rhan yn y cynllun trwyddedau.</li> <li>• Ar benwythnosau pan mae llawer o breswylwyr gartref, efallai na fyddai'n cynnig mantais arbennig i siopwyr.</li> <li>• Ar benwythnosau byddai'n lleihau'r warchodaeth i breswylwyr o gymharu â'r trefniant presennol.</li> </ul>

Pe bai cynlluniau o'r fath yn cael eu hystyried, byddai angen cynnal ymgynghoriad gyda'r preswylwyr lleol.

## 7.5 Ardaloedd Preswyl

Mae parcio mewn ardaloedd preswyl yn cael ei reoli gan gynllun y Cyngor ar barcio preswylwyr a'i bolisiau cysylltiedig. Mae cynlluniau parcio preswylwyr yn unig yn tueddu i fod yn y strydoedd o dai teras sydd agosaf i ganol y ddinas.

Mae polisi presennol y Cyngor ar Barcio Preswylwyr yn nodi meini prawf cymhwysio clir a ddefnyddir i benderfynu a ddylid cyflwyno neu newid cynlluniau parcio preswylwyr mewn ardal neu beidio. Cafodd y polisi presennol (wedi'i gynnwys yn Adran Atodiad 16) ei lunio yn dilyn adolygiad o'r polisi blaenorol ar barcio preswylwyr yng Nghaerdydd a gynhaliwyd yn 2011. Gwnaethpwyd nifer o newidiadau sylfaenol i'r polisi o ganlyniad i'r adolygiad hwn.

Mae gan nifer o ardaloedd preswyl sy'n agos i ganolfannau siopa ardal a chanol y ddinas gynlluniau trwyddedau preswylwyr fel ffordd o leihau'r problemau y mae parcio gan gymudwyr a siopwyr yn gallu eu hachosi i breswylwyr lleol. Mae'n bosibl y bydd angen addasu'r meini prawf ar gyfer yr ardaloedd hyn yn y dyfodol i ymateb i newidiadau yn y pwysau o ran parcio sy'n deillio o ddatblygiadau newydd neu newidiadau mewn llifoedd traffig a phatrymau teithio.

Cydnabyddir y gallai unrhyw ymyriad mewn perthynas â pharcio effeithio ar y strydoedd cyfagos. Am y rheswm hwn, wrth benderfynu ar bob cais am gynllun parcio preswylwyr, mae angen ystyried yn ofalus y dystiolaeth o ddata arolygon a'r adborth o ymgynghoriadau â'r cyhoedd.

Trafodir gwybodaeth am y trwyddedau ar gyfer parcio preswylwyr yn yr adran Trwyddedau isod.

### Cam Gweithredu 7.8 Parcio Preswylwyr

Bydd Cyngor Caerdydd yn monitro ac addasu cynlluniau parcio preswylwyr lle bo'n briodol yn unol â'i bolisiau. Ceir meini prawf a nodweddiad gweithredol y cynlluniau hyn ym mholisi cymeradwy presennol y Cyngor ar drwyddedau preswylwyr a chânt eu hadolygu o dro i dro fel bo angen ar ôl 2017.

## 7.6 Ffactorau eraill

### a) Parcio oddi ar y stryd

Mae argaeledd a deiliadaeth lleoedd parcio oddi ar y stryd yn hanfodol i gynorthwyo ag arosiadau parcio i siopwyr ac ymwelwyr, yng nghanol y ddinas ac mewn canolfannau siopa ardal. Mae darparu lleoedd parcio arhosiad hir i gymudwyr yn y cyfleusterau hyn yn arwain at lai o drosiant lleoedd ac yn cael effaith negyddol ar argaeledd yr adnoddau hyn i siopwyr ac ymwelwyr. Fodd bynnag, cydnabyddir bod angen rhai lleoedd parcio arhosiad hir hefyd er mwyn hwyluso defnydd achlysurol at ddibenion busnes. Mae ansawdd a diogelwch cyfleusterau parcio'n creu argraff gyntaf bwysig. Dylai cyfleusterau parcio gael eu cynnal a'u cadw'n dda, dylent fod o ansawdd da a dylai pobl deimlo'n hyderus ac yn hapus i'w defnyddio.

Er mwyn mynd i'r afael â'r materion hyn, bydd yr egwyddorion canlynol yn berthnasol:

- Dylai meysydd parcio yng nghanol y ddinas fod â strwythur tariffau ac amser sy'n adlewyrchu strwythur lleoedd parcio ar y stryd.
- Dylai meysydd parcio Glan-yr-afon fod â strwythur prisiau sy'n ddigon i leihau parcio gan gymudwyr ac yn canolbwyntio ar lleoedd parcio i siopwyr ond sydd hefyd yn cefnogi busnesau lleol, gan gymryd i ystyriaeth y ffaith eu bod yn agos i ganol y ddinas. Ar hyn o bryd mae'r meysydd parcio hyn yn unigryw wrth ddarparu lleoedd parcio penodol â thrwyddedau busnes i gerbydau gweithredol, a dylai hyn barhau.
- Dylai meysydd parcio Bae Caerdydd ddarparu strwythur tariffau ac amser sy'n canolbwyntio ar ymwelwyr a thwristiaid ac felly bydd gofyniad i fynd i'r afael â phwysau o ran parcio gyda'r nos ac ar y penwythnos. Felly gallai'r strwythur fod yn sylweddol wahanol i strwythur meysydd parcio canol y ddinas a hyd yn oed meysydd parcio canolfannau siopa ardal.
- Bydd gan y meysydd parcio eraill ger canolfannau siopa sydd ymhellach o ganol y ddinas strwythurau tariffau ac amser sy'n ymateb i anghenion yr ardaloedd lleol hynny ac felly mae'n bosibl y byddant yn dra gwahanol.

### Cam Gweithredu 7.9 Parcio oddi ar y stryd

Bydd Cyngor Caerdydd yn darparu lleoedd parcio o ansawdd da oddi ar y stryd lle bo'n briodol.

### Cam Gweithredu 7.10 Tariffau Parcio

Yn y meysydd parcio a redir gan y Cyngor, mae'r cosbau parcio wedi'u gosod gan y gyfraith a rhoddir cyhoeddusrwydd da iddynt.

### b) Lleoedd parcio mewn datblygiadau newydd

Gall darparu gormod o leoedd parcio greu galw am deithio mewn ceir. Penderfynir ar y ddarpariaeth lleoedd parcio ar gyfer datblygiadau newydd gan gyfeirio at y Canllawiau Cynllunio Atodol.



### Cam Gweithredu 7.11 Lleoedd parcio mewn datblygiadau newydd

Cyfeirir at y Canllawiau Cynllunio Atodol: gofynion Mynediad, Cylchrediad a Pharcio (2010) ac unrhyw beth sy'n diwygio neu'n disodli'r ddogfen hon i gael canllawiau ynghylch lefel briodol lleoedd parcio ar gyfer datblygiadau newydd yng Nghaerdydd.

#### c) Trwyddedau a darpariaeth parcio benodol o fathau eraill

##### *Trwyddedau Preswylwyr*

Mae'r Cyngor yn gweithredu system parcio preswylwyr yn unig ar rai strydoedd lle mae galw mawr am leoedd parcio ar y stryd, gan breswylwyr a chan ddefnyddwyr eraill e.e. cymudwyr a siopwyr. Mae'r system ar waith bob dydd, o 8.00am i 10.00pm. Gellir dyroddi hyd at ddwy drwydded ar gyfer pob cartref i breswylwyr mewn ardaloedd lle mae'r cynllun trwyddedau preswylwyr ar waith.

Mae un drwydded ymwelwyr ar gael i bob annedd.

##### *Meddygon a Gweithwyr Iechyd*

Gosodir cilfachau parcio i feddygon: (i) os yw'r meddyg yn debygol o gael ei alw i achosion brys i ffwrdd o'r feddygfa; (ii) os nad oes lle parcio oddi ar y stryd ar gael ger meddygfa'r ymgeisydd; (iii) os yw'r sefyllfa parcio ar y stryd yn golygu nad oes unrhyw le parcio addas arall ar gael yn rheolaidd o fewn pellter rhesymol i feddygfa'r ymgeisydd.

##### *Cilfachau Parcio i Bobl Anabl*

Gosodir cilfachau parcio sengl i bobl anabl i ddeiliaid Bathodynau Glas, y tu allan i'w cartrefi: (i) os nad oes lle parcio oddi ar y stryd ar gael ar eiddo'r ymgeisydd, pa un a yw'n cael ei ddefnyddio neu beidio; (ii) os yw'r lleoedd parcio ar y stryd yn cael eu defnyddio i'r fath raddau nes nad oes lle parcio ar gael o fewn 25 metr i gyfeiriad yr ymgeisydd.

##### *Trwyddedau Busnes*

Gall argaeledd lleoedd parcio fod yn rhan bwysig o redeg busnes, yn enwedig i gynorthwyo â chael danfoniadau a danfon nwyddau. Gall cilfachau llwytho a threfniadau eraill hwyluso hyn. Fodd bynnag, mae'n bosibl y bydd amgylchiadau eraill lle mae'n ofynnol cael mynediad at gerbyd drwy gydol y dydd, gan ddibynnu ar natur y busnes.

Mae Cyngor Caerdydd wedi treialu cynllun trwyddedu ym Meysydd Parcio Glan-yr-afon i fusnesau. Mae'n bosibl y caiff y cynllun peilot hwn ei ymestyn i ardaloedd eraill ar ôl gwerthusiad o'r defnydd ohono. Bydd y gwaith o werthuso'r cynllun yn cynnwys hyd yr arhosiad a ganiateir a chost flynyddol y drwydded i fusnesau.

Ni chaiff trwydded busnes ei dyroddi ond pan ellir dangos bod cerbyd yn hanfodol i redeg y busnes a bod y cais yn ymwneud ag ardal briodol (h.y. un lle mae cynllun trwyddedau busnes ar waith). Ni chaiff trwyddedau eu dyroddi ar gyfer cymudo i'r gwaith, llwytho a dadlwytho nwyddau, na thripiâu fel mynd i'r banc.

### Cam Gweithredu 7.12 Trwyddedau Busnes

Bydd Cyngor Caerdydd yn adolygu, monitro ac addasu ei gynlluniau parcio i fusnesau mewn meysydd parcio fel bo'n briodol a bydd yn ystyried eu darpariaeth a'u costau lle maent wedi'u gosod yn y ddinas yn unol â'i bolisiau.

*d) Cilfachau parcio i gerbydau brys*

Mae cilfachau parcio i gerbydau brys er mwyn i gerbydau'r gwasanaethau brys barcio ynddynt pan maent ar waith yn unig.

*e) Cyfleusterau i dacsis*

Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn adnodd gwerthfawr ar gyfer rheoli'r galw am leoedd parcio a gallant gynorthwyo i leihau'r galw hwnnw trwy ddarparu gwasanaeth o ddrws i ddrws. Caniateir i dacsis a cherbydau hurio preifat ddefnyddio lonydd bysiau penodol yn y ddinas er mwyn hwyluso amserau teithio byrrach. Mae'r defnydd o lonydd bysiau gan gerbydau hurio preifat yn cael ei dreialu ar hyn o bryd (2015).

**Cam Gweithredu 7.13 Cyfleusterau i dacsis**

Bydd Cyngor Caerdydd yn ystyried cynigion ar gyfer lleoli safleoedd tacsis fel bo'n briodol, os oes tystiolaeth i'w cefnogi ac os gellir dod o hyd i leoedd parcio ffisegol ar eu cyfer. Wrth wneud hyn, bydd y Cyngor yn ystyried yr effaith ar ddefnyddwyr eraill y ffyrdd.

*f) Lleoedd parcio i fysus*

Mae angen darparu cyfleusterau parcio i fysus er mwyn sicrhau y parheir i ddenu pobl i ymweld â Chaerdydd mewn bysus, yn arbennig yn ystod digwyddiadau pan mae capasiti yn brin. Bydd lleoedd parcio arhosiad byr i fysus ollwng a chodi teithwyr yn cael eu lleoli o gwmpas canol y ddinas a Bae Caerdydd os oes digon o le.

Mae cyfleusterau parcio penodol i fysus oddi ar y stryd gyda theledu cylch cyfyng 24 awr y dydd ar gael yn agos i ganol y ddinas yng Ngerddi Sophia, gydag ystafell orffwys i yrwyr. Mae gan y maes parcio hwn i fysus, a reolir gan y Cyngor, doiledau hefyd ac mae'n cynnig arosiadau hir, 7 diwrnod yr wythnos.

Ceir cyfleusterau parcio i fysus yn y Bae ar East Bute Street a Pierhead Street, ger Canolfan y Mileniwm, ac yng nghanol y ddinas, yn y maes parcio oddi ar y stryd yng Ngerddi Sophia. Mae lleoedd parcio di-dâl i fysus ar gael yn ardal Bae Caerdydd.

Cynigir darpariaeth arbennig i fysus ar ddiwrnodau pan gynhelir digwyddiadau ar nifer o ffyrdd sy'n cael eu cau'n benodol at y diben hwnnw (e.e. Rhodfa Lloyd George ym Mae Caerdydd a ffyrdd eraill yn y Ganolfan Ddinesig).

**Cam Gweithredu 7.14 Lleoedd Parcio i Fysus**

Bydd Cyngor Caerdydd yn darparu cyfleusterau parcio i fysus yng nghanol y ddinas ac ym Mae Caerdydd mewn lleoliadau priodol.

*g) Lleoedd parcio i garafanau*

Mae Maes Carafanau Caerdydd yn eiddo i Gyngor Caerdydd ac yn cael ei reoli ganddo. Mae'r maes yn agos i ganol y ddinas ac mae ganddo 43 o safleoedd 'Grasscrete' unigol.

*h) Ansawdd a diogelwch cyfleusterau parcio*

Mae meysydd parcio'n rhoi argraff gyntaf bwysig i bobl sy'n ymweld â'r ddinas ac yn cynnig mynediad rhwydd i amwynderau i bobl nad ydynt yn gallu teithio ar droed, ar feic ac ar drafnidiaeth gyhoeddus. Mae diogelwch a nifer troseddau mewn meysydd parcio'n un o brif benderfynyddion ansawdd profiad y defnyddwyr.

*i) Strategaeth arwyddion*

Y strategaeth ar gyfer arwyddion yng Nghaerdydd yw cyfeirio gyrwyr i feysydd parcio a enwir gan ddefnyddio Arwyddion Negeseuon Electronig, gyda mynegbyst i ddangos y llwybrau cerddwyr i atyniadau ymwelwyr a chyrchfannau defnyddiol eraill. Ceir Arwyddion Negeseuon Electronig hefyd ar y dynesfeydd i Gaerdydd i hysbysu gyrwyr am broblemau ar y rhwydwaith a gwybodaeth ddefnyddiol arall.

**Cam Gweithredu 7.15 Arwyddion Negeseuon Electronig a gwybodaeth arall i yrwyr**

Bydd Cyngor Caerdydd yn ystyried cyflwyno system estynedig o Arwyddion Negeseuon Electronig a thechnoleg parcio arall i ddangos y lleoedd sydd ar gael i barcio yng nghanol y ddinas ac ar safleoedd parcio a theithio.

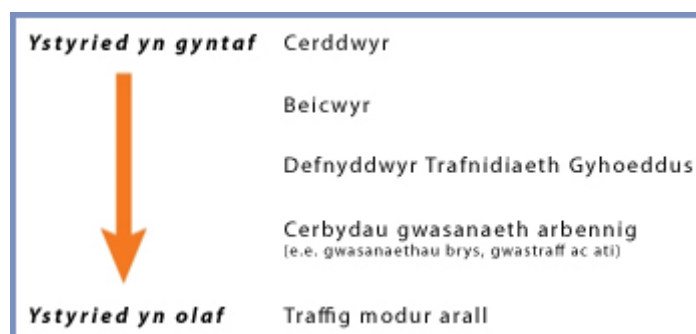
## 8 DULLIAU ERAILL

Un o nodau canolog y strategaeth parcio yw “cefnogi strategaeth trafndiaeth ehangach y Cyngor i gynyddu teithio cynaliadwy a chyflawni newid moddol”. Bydd y canlynol yn cyfrannu at y ddarpariaeth arall hon ac yn helpu i reoli’r galw am leoedd parcio, yn enwedig yng nghanol y ddinas.

Mae Cyngor Caerdydd eisiau annog cynifer o bobl ag sy’n bosibl i ddefnyddio dulliau teithio mwy cynaliadwy. Yn ôl hierarchaeth anghenion trafndiaeth y Cyngor (Ffigwr 12.1) rhoddir blaenoriaeth i gerddwyr, beicwyr a defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus trwy fesurau rheoli traffig, hyd yn oed os yw hyn yn anfanteisio ceir ar rai adegau ac mewn rhai mannau. Yn benodol, dylid annog cymudwyr i beidio â pharcio am gyfnodau hir oherwydd y tagfeydd a achosir gan ddefnyddio ceir preifat yn yr oriau brig.

Er bod y strategaeth trafndiaeth yn canolbwyntio ar leihau’r defnydd o geir, ni ddylid ystyried ei fod ‘yn erbyn ceir’. Mae’r car yn fath defnyddiol o drafndiaeth ar gyfer llawer o deithiau ac yn hanfodol i rai pobl. Mae’r strategaeth parcio hon yn cydnabod na fydd gan rai pobl unrhyw ddewis arall ond defnyddio car preifat. Mae deiliaid Bathodynau Glas yn un grŵp y mae eu symudedd yn aml yn dibynnu ar gludiant modur ac felly maent yn cael blaenoriaeth uchel pan ystyrir anghenion o ran parcio.

*Ffigwr 8-1: Hierarchaeth Defnyddwyr y Ffyrdd*



### Cam Gweithredu 8.1 Hierarchaeth Defnyddwyr y Ffyrdd

Wrth roi ei Strategaeth Parcio ar waith, bydd Cyngor Caerdydd yn rhoi sylw i hierarchaeth defnyddwyr y ffyrdd ac arferion gorau a chanllawiau eraill er mwyn sicrhau y caiff anghenion holl ddefnyddwyr y ffyrdd eu hystyried mewn modd priodol.

## 8.1 Parcio a theithio

Mae parcio a theithio’n system effeithiol i ddal a lleihau traffig ceir sy’n dod o’r tu allan i Gaerdydd i fynd i ganol y ddinas. Ar hyn o bryd mae gan Gaerdydd 2 safle parcio a theithio sydd ar waith ar ddiwrnodau’r wythnos:

- Dwyrain Caerdydd – sy’n eiddo i Gyngor Caerdydd ac yn cael ei weithredu ganddo
- Gorllewin Caerdydd - sy’n eiddo i Stadiwm Dinas Caerdydd ac yn cael ei weithredu ganddo.

Cynigir cael cyfleusterau parcio a theithio ychwanegol yng Ngogledd Caerdydd, ar y ffin rhwng Caerdydd a Rhondda Cynon Taf, ac ym Mro Morgannwg, er mwyn darparu adnodd i gymudwyr sy’n

teithio o orllewin Caerdydd. Mae gwasanaethau parcio a theithio arbennig hefyd yn cael eu trefnu gan y Cyngor ar gyfer digwyddiadau mawr.

### Cam Gweithredu 8.2 Y ddarpariaeth parcio a theithio

Bydd y Cyngor yn rhoi safleoedd parcio a theithio ar waith yn unol â Strategaeth Trafnidiaeth y Cyngor. Bydd Cyngor Caerdydd yn gweithio gydag awdurdodau cyfagos i hybu parcio a theithio yn eu hardaloedd hwy.

## 8.2 Beicio a cherdded

Mae beicio'n ddull teithio allweddol ar gyfer teithiau lleol byr a hefyd yn cael ei ddefnyddio'n aml ar gyfer teithiau amlfoddol, yn enwedig ar y trên. Mae lleoedd parcio beiciau diogel o ansawdd da yn hanfodol er mwyn annog mwy o bobl i ddefnyddio beic ar gyfer rhan o'u taith neu'r daith i gyd. Hefyd mae gan Gyngor Caerdydd raglen i osod standiau beiciau ychwanegol ledled y ddinas ac mae ganddo safonau ar gyfer gosod lleoedd parcio beiciau ar gyfer datblygiadau newydd. Caiff hyn ei ategu gan gynllun i ddarparu standiau beiciau am ddim i sefydliadau, i weithwyr ac ymwelwyr eu defnyddio.

Mae Cyngor Caerdydd wedi ymrwymo i wella'r amgylchedd ar gyfer cerdded a beicio trwy ymyriadau i wneud cerdded a beicio'n fwy diogel a deniadol yn y ddinas.

Yn ogystal â gwelliannau i'r seilwaith megis darparu standiau beiciau a gwell cyfleusterau i feicwyr a cherddwyr, mae gan y Strategaeth Parcio ran wrth gynorthwyo â:

- Gorfodi Troseddau Traffig sy'n Symud – gan sicrhau bod mannau sy'n gyfyngedig i feicwyr a cherddwyr yn cael eu gorfodi ac mai dim ond cerbydau a ganiateir sy'n defnyddio lonydd bysiau yn y ddinas.
- Gorfodi Parcio Sifil – trwy sicrhau bod cyfleusterau i gerddwyr yn ddiogel ac yn hygyrch i holl ddefnyddwyr y ffyrdd a bod y gwaith gorfodi ar achosion o dorri rheolau parcio mewn lonydd bysiau a rennir yn gadarn, gan helpu beicwyr i deimlo'n hyderus ynghylch defnyddio'r cyfleusterau hyn.

Bydd hyn yn helpu i wneud cerdded a beicio'n ddeniadol fel dewisiadau eraill o ran teithio ac yn helpu mwy o bobl i ddewis gadael y car gartref ar rai teithiau cymudo, gan gyfrannu at leihau tagfeydd yn yr oriau brig a'r buddion sy'n deillio o hynny.

### Cam Gweithredu 8.3 Lleoedd parcio i feiciau

Bydd Cyngor Caerdydd yn gweithio i ddarparu cyfleusterau parcio diogel i feicwyr mewn cyrchfannau sy'n allweddol i gyflogaeth, addysg, siopa a hamdden, ac mewn cyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus, fel rhan o'i waith i ddarparu'r Rhwydwaith Beicio Strategol. Disgwylir i ddatblygiadau newydd ddarparu lleoedd parcio i feiciau yn unol â'r Canllawiau Cynllunio Atodol.

## 8.3 Beiciau modur

Ni all cerbydau dwy olwyn â modur ddefnyddio cyfleusterau i feiciau yn gyfreithlon. Bydd mynediad arbrofol i lonydd bysiau'n cael ei dreialu yn ystod 2015.

Ar hyn o bryd gellir parcio beiciau modur yn ddi-dâl:

- mewn lleoedd talu ac arddangos arferol ar y stryd (yn amodol ar yr amser aros mwyaf a ganiateir yn y lleoedd arhosiad hir neu arhosiad byr)
- ym meysydd parcio talu ac arddangos y Cyngor yn Stablau'r Castell, Heol y Gogledd a Stryd Fawr Llandaf, ac
- yn y cilfachau diogel i feiciau modur ym maes parcio Gray Street yng Glan-yr-afon.

#### **Cam Gweithredu 8.4 Lleoedd parcio i feiciau modur**

Darperir lleoedd parcio i feiciau modur lle bo'n briodol.

## 9 ARLOESI POSIBL YN Y DYFODOL

Mae Cyngor Caerdydd wedi ymrwymo i sicrhau ei fod yn ystyried yr ystod lawn o offer rheoli'r galw a newyddbethau technolegol sydd ar gael. Gall rhai fod yn fwy addas neu amserol nag eraill ac efallai y bydd cyfuniadau o ddulliau sy'n cydategu ei gilydd. Gall technoleg newydd wneud cyfleusterau'n fwy effeithlon a hawdd eu defnyddio, a gwneud cymdogaethau a Chaerdydd yn gyfan yn lleoedd gwell i fyw ynddynt.

Mae'n bwysig bod y defnydd o dechnoleg newydd ym maes trafndiaeth yn integreiddio'n dda gyda Phrosiect Caerdydd Ddigidol y Cyngor neu unrhyw brosiect dilynol i wella cysylltedd digidol, a hefyd gyda thechnoleg arall sy'n bodoli eisoes ym maes trafndiaeth.

Mae'r canlynol yn ymyriadau posibl y gallai'r Cyngor eu hystyried yn y dyfodol ynghyd ag arloesi o fathau eraill, wrth iddynt fod ar gael.

### 9.1 Parcio heb arian parod

Mae talu am le parcio gyda cherdyn credyd/debyd wedi bod yn opsiwn yng Nghaerdydd ers peth amser. Erbyn hyn mae dulliau talu digyswllt yn cael eu datblygu ac mae'r dull hwn o dalu eisoes ar gael ar wasanaethau Transport for London.

#### Talu gyda ffôn symudol

Mae'r dulliau posibl o dalu heb arian parod yn y dyfodol hefyd yn cynnwys talu â ffôn symudol. Mae'r dull hwn yn cael ei ddefnyddio mwy wrth i dechnoleg ffonau symudol ddatblygu ac wrth i ffonau clyfar gael eu defnyddio'n helaethach.

Mae'r buddion yn cynnwys dileu'r angen i gario arian parod i dalu am leoedd parcio ar y stryd. Gall y dechnoleg hefyd ddarparu ar gyfer anfon negeseuon testun i atgoffa'r defnyddiwr bod diwedd y cyfnod yn nesáu ac i ymestyn yr amser parcio o bell hyd at y cyfnod mwyaf a ganiateir. Mae talu â ffon eisoes yn bodoli mewn rhai dinasoedd (e.e. Bryste).

#### Technoleg talu digyswllt

Mae cynlluniau i newid y cyfleusterau presennol talu â cherdyn 'sglodyn a rhif adnabod' i gyfleusterau 'chwifio a thalu' digyswllt yn 2016. Bydd hyn yn ei gwneud yn bosibl talu'n gyflymach heb yr angen i wneud cysylltiad symudol â'r banc yn y man gwerthu. Bydd y dechnoleg hon yn gwneud taliadau'n fwy dibynadwy ac yn gwella profiad y cwsmeriaid.

### 9.2 Cerbydau Allyriadau Isel iawn

Mae llywodraeth y Deyrnas Unedig yn ystyried cerbydau allyriadau isel iawn yn rhan hanfodol o gynlluniau'r llywodraeth ar gyfer system trafndiaeth fodern sy'n hybu twf economaidd ac ar yr un pryd yn fuddiol i'r amgylchedd. Er nad yw'r cerbydau hyn eu hunain yn cyfrannu at leihau tagfeydd ar y rhwydwaith, gallant gael effaith gadarnhaol ar leihau allyriadau a llygredd mewn dinasoedd.

Mae'r cerbydau'n cynnwys cerbydau cell danwydd hydrogen a cherbydau trydan (plygio i mewn) at ddefnydd preifat a masnachol fel ei gilydd. Mae arnynt angen seilwaith ailwefru effeithiol er mwyn annog y dechnoleg i ddatblygu ac er mwyn i'r cerbydau gael eu defnyddio'n helaethach.

Cydnabyddir mai gartref ac yn y gweithle y bydd cerbydau'n cael eu hailwefru gan fwyaf, sydd ar hyn o bryd yn gwneud seilwaith ailwefru cyhoeddus sylweddol yn aneconomaidd. Yn lle hynny mae'r Llywodraeth wedi cynnig y dylid targedu'r seilwaith cyhoeddus ar gyrchfannau allweddol megis archfarchnadoedd, canolfannau manwerthu a meysydd parcio. Mae wedi awgrymu hefyd y dylai fod rhywfaint o seilwaith ffocysedig ar y stryd, wedi'i anelu at breswylwyr sydd heb le parcio oddi ar y stryd.

Efallai y bydd manau gwefru ar y stryd yn ddatblygiad posibl yng Nghaerdydd yn y dyfodol, ond nid ydynt yn opsiwn economaidd hyfyw ar hyn o bryd. Bydd potensial i ailwefru ar y stryd i ddarparu adnodd ategol i fuddsoddi gan y sector preifat ac i dechnoleg gwefru gartref yn hanfodol i ddatblygu'r defnydd o gerbydau allyriadau isel iawn.

Bydd Cyngor Caerdydd yn edrych ar sut y gellir integreiddio manau gwefru cerbydau allyriadau isel iawn â'r adnoddau presennol (mewn meysydd parcio ac ar y stryd) ar adeg briodol. Yn y lle cyntaf, rhoddir ystyriaeth i gefnogi a hybu'r dechnoleg ar gyfer clybiau ceir, mewn datblygiadau newydd ac yn y meysydd parcio ar y ddaear sydd gennym eisoes. Mae'n debyg mai dull partneriaethol fydd y dull mwyaf priodol o ddatblygu'r dechnoleg hon yn y dyfodol.

### 9.3 Cyfathrebu mewn ceir a Thechnoleg Synwryddion

Gall y dechnoleg hon gynorthwyo â'r gwaith o reoli adnoddau parcio cyn cyrraedd y gyrchfan a gall sicrhau bod tagfeydd a achosir gan bobl yn chwilio am le parcio'n cael eu lleihau. Wrth i'r dechnoleg ddatblygu mae'n bosibl y bydd y cyfleuster i gadw lle parcio a thalu amdano cyn cyrraedd gyrchfan yn dod yn opsiwn. Mae hyn yn ategu'r defnydd o arwyddion negeseuon electronig i ddangos y lleoedd sydd ar gael mewn meysydd parcio oddi ar y stryd.

Mae technoleg mewn ceir hefyd yn datblygu sy'n defnyddio GPS i ganfod lleoedd gwag ar y stryd i gerbydau sy'n chwilio am le parcio. Mae hyn yn caniatáu i yrwyr gael eu cyfeirio'n syth i le gwag, gan leihau'r amser maent yn gyrru o gwmpas. Mae'r system hon yn defnyddio seilwaith sydd wedi'i gladdu yn y ffordd ac sy'n anfon signal at ddefnyddwyr y system. Fodd bynnag, mae problemau gweithredol a phroblemau'n ymwneud â chynnal a chadw y bydd angen mynd i'r afael â hwy wrth osod y dechnoleg ar strydoedd Caerdydd. Mae hwn yn offeryn posibl arall i gwsmeriaid a gall wneud rhwydwaith canol dinas Caerdydd yn fwy effeithlon a diogel.

#### Cam Gweithredu 9.1 Technoleg Synwryddion

Ymchwilio i ddichonoldeb system synwryddion parcio i'r ddinas gyfan yn amodol ar gyllideb.

### 9.4 Clybiau Ceir

Sefydlwyd Clwb Ceir yng Nghaerdydd fel rhan o'r Prosiect Dinas Deithio Gynaliadwy yn 2010. Mae Clybiau Ceir yn ei gwneud yn bosibl i bobl ddefnyddio cerbyd pan mae angen iddynt wneud hynny, yn hytrach na chadw cerbyd personol. Mae cerbydau Clybiau Ceir yn cael eu parcio mewn cilfachau penodol ar y stryd, gan ddileu'r angen i chwilio am le parcio. Gellir dewis eu llogi dros gyfnod byr neu gyfnod hir.



Mae Cyngor Caerdydd wedi ymrwymo i hybu datblygiad clybiau ceir, ar y stryd ac mewn datblygiadau newydd. Fel hyn gellir lleihau nifer y cerbydau sy'n ceisio parcio mewn ardaloedd sydd eisoes yn orlawn. Mae hefyd tystiolaeth sy'n awgrymu bod aelodau clybiau ceir yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn fwy, ac yn cerdded a beicio'n fwy, na phobl sy'n berchen ar eu cerbyd eu hunain.

## 9.5 Ardoll Parcio yn y Gweithle

Tâl a godir ar gyflogwyr sy'n darparu lleoedd parcio yn y gweithle yw Ardoll Parcio yn y Gweithle. Agorodd Deddf Trafndiaeth 2000 y ffordd ar gyfer cynlluniau taliadau atal tagfeydd neu ardoll parcio yn y gweithle gan awdurdodau lleol. O dan Ddeddf Trafndiaeth 2000 caiff awdurdodau traffig lleol yng Nghymru a Lloegr, y tu allan i Lundain, gyflwyno Ardoll Parcio yn y Gweithle i helpu i fynd i'r afael â thagfeydd mewn trefi a dinasoedd.

Diben ardollau parcio yn y gweithle a thaliadau atal tagfeydd yw datblygu ffrwd refeniw o fesurau sy'n 'rheoli' (lleihau) y galw o ran traffig ac yn hybu newid moddol. O dan ddarpariaethau'r Ddeddf Trafndiaeth rhaid i'r refeniw gael ei ddefnyddio i fuddsoddi mewn trafndiaeth leol. Mae'r Llywodraeth wedi'i gwneud yn glir y caiff awdurdodau lleol gynnig cynlluniau, ond bod yn rhaid iddynt ddangos eu bod wedi ymgynghori'n briodol ac yn effeithiol â busnesau lleol ac wedi rhoi sylw i unrhyw bryderon priodol a godwyd gan fusnesau lleol yn ystod yr ymgynghoriadau hynny.<sup>13</sup>

Ar hyn o bryd nid oes bwriad gan Gyngor Caerdydd i gyflwyno Ardoll Parcio yn y Gweithle a phe câi cynllun o'r fath ei ystyried yn y dyfodol bydd yn destun ymgynghoriad llawn yn unol â chyngor y llywodraeth.

## 9.6 Taliadau Atal Tagfeydd

Cyflwynwyd taliadau atal tagfeydd o dan Ddeddf Trafndiaeth 2000. Cyflwynodd Rhan III o'r Ddeddf gysyniad cynlluniau Codi Tâl ar Ddefnyddwyr Ffyrdd ac ardollau parcio yn y gweithle. Ffi a godir ar y rhan fwyaf o gerbydau modur sy'n teithio mewn parth taliadau atal tagfeydd yw taliadau atal tagfeydd. Ystyriodd Cyngor Caerdydd rinweddau cyflwyno taliadau atal tagfeydd yn 2004. Yn 2007 penderfynodd y weinyddiaeth ar y pryd beidio â mynd ar ôl taliadau atal tagfeydd yng Nghaerdydd.

## 9.7 Codi tâl amrywiol neu dâl sy'n ymateb i'r galw

Mae dinas San Francisco wedi ymchwilio i dechnoleg prisiau amrywiol ar gyfer parcio a'i datblygu a'i threialu. Mae system 'SFpark' yn defnyddio technolegau a pholisiau newydd i wella parcio yno. Nodir y buddion fel a ganlyn:

- Mae'r ffaith bod mwy o leoedd parcio ar gael yn golygu llai o dagfeydd a strydoedd mwy diogel.
- Mae meteri sy'n derbyn cardiau credyd a debyd yn lleihau rhwystredigaeth a gwysion parcio.

Mae prisiau clyfar yn galluogi gyrwyr yn San Francisco i ddod o hyd i leoedd gwag yn gyflym. Er mwyn helpu i sicrhau bod y nifer iawn o leoedd parcio ar gael, bob hyn a hyn mae SFpark yn codi ac yn gostwng prisiau lleoedd parcio wrth feteri ac mewn garejys i gyd-fynd â'r galw. Mae'r prisiau hyn sy'n

<sup>13</sup> Yr Adran Drafndiaeth, Creating Growth, Cutting Carbon: Making Sustainable Local Transport Happen, Cm 7996, Ionawr 2011, t72

ymateb i'r galw'n annog gyrwyr i barcio mewn mannau a garejys nad ydynt yn cael eu defnyddio llawer, gan leihau'r galw mewn mannau sy'n cael eu defnyddio gormod, ac yn helpu i addasu patrymau parcio yn y ddinas fel ei bod yn haws dod o hyd i leoedd parcio. Mae'r newidiadau yn y prisiau'n cael eu hysbysebu ymlaen llaw bob amser ac mae'r system yn gweithio gan ddefnyddio ap/gwefan fel y gall gyrwyr gynllunio ymlaen llaw.

Mae'n bosibl y bydd y dull hwn o godi tâl am leoedd parcio'n cael ei ystyried yng Nghaerdydd ar adeg briodol. Pe câi cynllun o'r fath ei ystyried yn y dyfodol, bydd yn destun ymgynghoriad llawn yn unol â chyngor y llywodraeth.

## 9.8 Arloesi o fathau eraill

Bydd Cyngor Caerdydd hefyd yn edrych ar gynlluniau arloesol eraill i hybu teithio cynaliadwy, yn arbennig o ran cerdded a beicio. Bydd y Cyngor yn ystyried dulliau newydd o ailddyrrannu lle ar y ffyrdd i gerdded a beicio, gan gynnwys gosod mannau parcio beiciau neu feiciau modur ar y stryd (yn lle lleoedd parcio ceir), neu gael gwared ar leoedd parcio er mwyn ei gwneud yn bosibl darparu cypyrddau clo ar gyfer beiciau ar y stryd.

## 9.9 Cyfleoedd masnachol

Ochr yn ochr â'r gwelliannau i'r seilwaith ym meysydd parcio'r Cyngor (e.e. diweddarau peiriannau talu ac arddangos wrth i dechnoleg wella) bydd y Cyngor yn edrych ar gyfleoedd i ddefnyddio'r seilwaith parcio i godi refeniw masnachol ychwanegol. Gallai hyn gynnwys, er enghraifft, gwerthu lle hysbysebu digidol ar dechnoleg parcio neu ddyfeisiau sy'n ei chefnogi. Mae'n bosibl y gellir defnyddio'r incwm a gynhrychir i gynorthwyo â'r gwaith parhaus o gynnal a chadw meysydd parcio a diweddarau cyfleusterau o dro i dro, fel bo angen.

## 10 YMGYNGHORI

Mae rheoli lleoedd parcio'n amlwg iawn ac yn gysylltiedig â gweithgareddau beunyddiol i lawer o bobl. Mae rheoli lleoedd parcio'n dod â buddion pendant i bawb sy'n byw a gweithio yn y ddinas, ond nid yw'r buddion hyn yn amlwg i'r unigolyn bob amser.

Mae'n hanfodol sicrhau bod pawb yn deall sail resymegol ac effaith mesurau, a'r buddion (yn y tymor hir a'r tymor byr) y gall system dda ddod â hwy i'r unigolyn ac i'r ddinas gyfan.

### Cam Gweithredu 10.1 Ymgynghori

Bydd gwaith ymgynghori ar barcio'n dilyn prosesau corfforaethol Cyngor Caerdydd ar gyfer ymgynghori. Cynhelir ymgynghoriadau os ydynt yn ofynnol o dan y ddeddfwriaeth berthnasol.

## 11 MONITRO, TARGEDAU A DANGOSYDDION PERFFORMIAD

### Cyflwyniad

Mae'r Cyngor yn cydnabod pwysigrwydd monitro ac yn cyflawni rhaglen gynhwysfawr o arolygon trafndiaeth, sy'n rhoi sail effeithiol i'r gwaith o fonitro'r Strategaeth Parcio, gan gynnwys:

- Cynnydd ar y Cynllun Trafndiaeth Lleol (trwy'r Adroddiad Cynnydd Blyneddol);
- Effaith y gwahanol bolisiau a chynlluniau trafndiaeth;
- Meysydd lle mae angen gwelliannau i ddiogelwch;
- Cyfrifiadau cyn ac ar ôl cynlluniau mawr; ac
- Arolygon o feysydd parcio i gofnodi nifer y lleoedd parcio sydd ar gael.

### Monitro'r Strategaeth

Ar lefel Caerdydd gyfan mae'r Cyngor eisoes yn gwneud gwaith monitro y gellir ei ddefnyddio i adrodd ar y ffordd mae'r Strategaeth Parcio'n cael ei chyflawni.

#### Cam Gweithredu 11.1 Monitro ac Adolygu

Bydd Strategaeth Parcio Cyngor Caerdydd yn cael ei hadolygu a'i diweddarau'n rheolaidd i adlewyrchu newidiadau a chynnydd yn y ddinas.

## ATODIADAU

## 12 GEIRFA

Ceir isod esboniad o'r derminoleg a ddefnyddir yn y strategaeth hon:

Term	Esboniad
Ardal Gorfodi Sifil	Ardal a ddynodir gan Lywodraeth Cymru, drwy orchymyn, y mae gorfodi rheolau parcio wedi'i ddad-droseddoli y tu mewn iddi. Mae hyn yn golygu y gall rheolau parcio a ganiateir, aros a llwytho, a pharcio oddi ar y stryd (mewn maes parcio cyhoeddus) gael eu gorfodi gan Awdurdod Lleol gan ddefnyddio ei swyddogion ei hun trwy Hysbysiadau Tâl Cosb. O fewn yr Ardal, caiff gweithgarwch clampio olwynion a symud cerbydau ymaith gan Awdurdodau Lleol gael ei gyflawni hefyd. Mae Ardal Gorfodi Sifil Caerdydd yn cynnwys ardal ddaearyddol Caerdydd ac eithrio ffyrdd deuol cyflym penodol a ddsberthir fel cefnffyrdd Llywodraeth Cymru, gan gynnwys yr M4, yr A470 (i'r gogledd o Heol Pantmawr); yr A4232 (i'r gogledd o Groes Cwrlwys); yr A48M (i'r dwyrain o Laneirwg).
Cynllun Bathodynau Glas	Trefniant cenedlaethol sy'n darparu consesiynau o ran parcio ar y stryd i ddeiliaid bathodynau sy'n teithio fel gyrwyr neu fel teithwyr. Mae'r buddion yn cynnwys caniatáu i ddeiliad y bathodyn barcio'n agos i'w gyrchfan; defnyddio lleoedd talu ac arddangos yn ddi-dâl a heb gyfyngiad; defnyddio cilfachau aros cyfyngedig heb gyfyngiad; a pharcio am hyd at 3 awr ar linellau melyn ar yr amod nad oes cyfyngiadau amser mewn grym.
Clybiau Ceir	Mae Clybiau Ceir yn ffordd i bobl ddefnyddio cerbyd pan mae angen iddynt wneud hynny yn hytrach na chadw cerbyd personol. Gall clybiau ceir helpu i leihau tagfeydd ac allyriadau a gwella amgylcheddau lleol. Lleolir cerbydau clybiau ceir mewn cilfachau parcio penodol.
Parth Parcio a Reolir yng Nghanol y Ddinas	Ardal ganolog lle mae'r holl briffordd yn cael ei rheoli gan Orchymnion Rheoleiddio Traffig er mwyn rheoli parcio.
Hysbysiadau Tâl Cosb	Caiff hysbysiadau eu dyroddi gan Swyddogion Heddlu a Chwnstabiliaid Gwirfoddol ar gyfer rhai tramgwyddau parcio penodol nad yw pwerau Gorfodi Parcio Sifil e.e. rhwystro a thramgwyddau parcio ardystiadwy ac anardystiadwy'n ymdrin â hwy. Rhaid talu neu apelio yn erbyn y rhain o fewn 14 neu 28 diwrnod er mwyn osgoi gwŷs i'r llys.
Parcio arhosiad hir	Mae hyd yr arhosiad parcio'n fwy na phum awr.
Dulliau ac eithrio ceir	Dulliau teithio ac eithrio mewn car, gan gynnwys: beiciau; cerbydau dwy olwyn â modur; bws; trafndiaeth gyhoeddus; cerbydau nwyddau ffordd a pharcio a theithio.
Lleoedd parcio oddi ar y stryd	Yr holl leoedd parcio nad ydynt ar y briffordd gan gynnwys meysydd parcio talu ac arddangos a meysydd parcio preifat.
Lleoedd parcio ar y stryd	Yr holl leoedd parcio sydd ar y briffordd.
Cynllun Parcio Mwy Diogel 'Park Mark'	Cynllun Mentrau Atal Troseddau Cymdeithas Prif Swyddogion yr Heddlu – sy'n cael ei gefnogi gan y Llywodraeth. Nod y cynllun yw cyflwyno safonau cenedlaethol cydnabyddedig i feysydd parcio.
Talu ac arddangos	System lle telir am docynnau parcio ymlaen llaw. Mae terfyn amser ar y tocynnau ac mae angen eu harddangos y tu mewn i'r cerbyd. Mae'r systemau hyn ar waith ar y stryd ac oddi ar y stryd.
Hysbysiad Tâl Cosb	Hysbysiad a ddyroddir o ganlyniad i ganfod tramgwydd parcio.

Term	Esboniad
Lleoedd preifat amhreswyl	Lleoedd parcio sy'n gysylltiedig â lleoedd gwaith a busnesau ar gyfer defnyddwyr gweithredol ac anweithredol.
Lleoedd parcio preifat	Cyfleusterau parcio sy'n eiddo i gwmnïau masnachol a all fod ar agor i'r cyhoedd am dâl neu'n gyfyngedig i grŵp diffiniedig o bobl.
Lleoedd parcio cyhoeddus	Cyfleusterau parcio mae Awdurdod Lleol yn eu gweithredu'n uniongyrchol.
Lleoedd parcio preswyl	Lleoedd parcio oddi ar y stryd sy'n gysylltiedig â phreswylfeydd pobl.
Cynllun Parcio Preswylwyr	Cynllun lle mae rhan o'r briffordd neu'r briffordd i gyd yn cael ei chadw i ddeiliaid trwyddedau preswylwyr yn unig barcio arni.
Parcio arhosiad byr	Hyd yr arhosiad yn llai na phum awr fel arfer.
Ardal Gorfodi Arbennig	Ardal arbennig lle caniateir gorfodi cyrbiau isel a pharcio mwy na hanner metr o linell y cwrw (e.e. parcio dwbl). Yng Nghaerdydd mae Ardal Gorfodi Sifil ac Ardal Gorfodi Arbennig yr un peth. Mae Ardal Gorfodi Arbennig Caerdydd yn cynnwys ardal ddaearyddol Caerdydd ac eithrio ffyrdd deul cyflym penodol a ddsberthir fel cefnffyrdd Llywodraeth Cymru, gan gynnwys yr M4, yr A470 (i'r gogledd o Heol Pantmawr); yr A4232 (i'r gogledd o Groes Cwrlwys); yr A48M (i'r dwyrain o Laneirwg).
Gorchymyn Rheoleiddio Traffig	Gorchymyn cyfreithiol y gellir ei orfodi sy'n caniatáu i Awdurdodau Priffyrdd reoleiddio ymddygiad traffig ar y briffordd.

## 13 BYRFODDAU

Defnyddir y byrfoddau canlynol yn y Strategaeth Parcio:

Byrfodd	Ymadrodd llawn
ACPO.CPI	Cymdeithas Prif Swyddogion yr Heddlu. Mentrau Atal Troseddau
ALI	Awdurdod Lleol
CDU	Cynllun Datblygu Unedol
CEA/SPA	Ardal Gorfodi Sifil /Ardal Parcio Arbennig
CEO	Swyddog Gorfodi Sifil
CPE	Gorfodi Parcio Sifil
DGA	Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd
DFT	Yr Adran Drafnidiaeth
FPN	Hysbysiad Cosb Benodedig
HGV	Cerbyd Nwyddau Trwm
LTP	Cynllun Trafnidiaeth Lleol
P&R	Parcio a Theithio
PCN	Hysbysiad Tâl Cosb
PNR	Preifat Amhreswyl
RUC	Codi tâl ar ddefnyddwyr ffyrdd
SBD	Diogelu Drwy Ddylunio
Sewta	Cynghrair Trafnidiaeth De-ddwyrain Cymru
SPA	Ardal Parcio Arbennig
SPG	Canllawiau Cynllunio Atodol Caerdydd: Gofynion Mynediad, Cylchrediad a Pharcio
TAN	Nodyn Cyngor Technegol
TCC	Teledu Cylch Cyfyng
TRO	Gorchymyn Rheoleiddio Traffig
TSO	Y Llyfrfa
VMS	Arwydd Negeseuon Electronig
WG	Llywodraeth Cymru



## 14 POLISIÂU A CHANLLAWIAU

Mae'r ffordd y caiff parcio ei reoli yng Nghaerdydd wedi'i halinio'n agos â pholisïau cenedlaethol, rhanbarthol a lleol. Rhestrir y ddeddfwriaeth sy'n berthnasol i bolisi parcio yn Nhabl 15.1. a cheir crynodeb o'r polisïau allweddol a'u diben yn yr adrannau dilynol.

*Tabl 14-1 Meysydd polisi sy'n berthnasol i'r Strategaeth Parcio*

Ffynhonnell - Corff	Cyfeiriad
Polisi Cenedlaethol	Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1995
	Deddf yr Amgylchedd 1995
	Deddf Lleihau Traffig Ffyrdd 1997
	Deddf Trosedd ac Anhrefn 1998, fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Diwygio'r Heddlu 2002
	Deddf Trafnidiaeth 2000
	Strategaeth Ansawdd Aer Genedlaethol – Defra, Ionawr 2000
	Deddf Rheoli Traffig, 2004
	Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006
	Manual for Streets 2007 a Manual for Streets 2 2010
	Deddf Trafnidiaeth Leol 2008
Polisi Llywodraeth Cymru	Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafndiaeth Cymru, 2008
	Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2014 (Drafft)
	Polisi Cynllunio Cymru: Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth [TAN 18], 2007
	Polisi Cynllunio Cymru, 2002.
Polisi Lleol	Datganiad Polisi Datblygu Cynaliadwy, 2006
	Cynllun Datblygu Lleol, 2006-2026
	Strategaeth Diogelwch Cymunedol Caerdydd 2007 – 2017
	Strategaeth Trafnidiaeth Caerdydd 2015-2020
	Cynllun Trafnidiaeth Lleol Caerdydd: 2015- 2020
	Canllawiau Cynllunio Atodol Caerdydd: Gofynion o ran Mynediad, Cylchrediad a Pharcio, 2010 (2015).
Fframwaith Deddfwriaethol	Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 ("Deddf 1984") fel y'i diwygiwyd,
	Deddf Rheoleiddio Traffig 2004 ("Deddf 2004") - Rhan 6 Gorchymyn Dynodi Gorfodi Sifil ar Dramgwyddau Parcio (Dinas a Sir Caerdydd) 2010
	Rheoliadau Gorfodi Sifil ar Dramgwyddau Traffig Ffyrdd (Darpariaethau Cyffredinol) (Cymru) 2013 ("Rheoliadau 2013")
	Gorchymyn Dynodi Gorfodi Sifil ar Dramgwyddau Lonydd Bysiau a Thraffig sy'n Symud (Dinas a Sir Caerdydd) 2014

## Canllawiau Cenedlaethol

### Manual for Streets [MfS] (2007) a Manual for Streets 2 [MfS2] (2010):

Mae'r dogfennau Manual for Streets [MfS] a Manual for Streets 2 [MfS2] yn nodi y dylid rheoli parcio cerbydau ar strydoedd preswyl yn y broses dylunio, ac yn rhoi cyfarwyddyd ar reoli'r gwahanol ddewisiadau sydd ar gael i reoli'r galw am leoedd parcio. Mae MfS hefyd yn rhoi cyfarwyddwyd ar faint lleoedd parcio i feiciau, ceir a beiciau modur.

## Polisiau a Chanllawiau Llywodraeth Cymru

### Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol - 2015

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol wedi cael ei lunio'n unol â pholisiau ac amcanion Llywodraeth Cymru ar gyfer trafndiaeth fel y'u nodir yn Strategaeth Trafnidiaeth Cymru.

Blaenoriaethau allweddol y Cynllun yw:

- Twf economaidd: Cefnogi twf economaidd a diogelu swyddi gan ganolbwyntio'n benodol ar y Dinas-ranbarthau, yr Ardaloedd Menter a'r ardaloedd twf lleol
- Mynediad at gyflogaeth: Lleihau anweithgarwch economaidd trwy ddarparu mynediad diogel a fforddiadwy at gyflogaeth
- Trechu tlodi: Sicrhau y gall gwasanaethau trafndiaeth effeithiol a fforddiadwy wneud y cyfraniad mwyaf posibl i'r gwaith o drechu tlodi a thargedu buddsoddiad i gefnogi gwelliannau i hygyrchedd i'r cymunedau mwyaf difreintiedig
- Teithio cynaliadwy a diogelwch: Hybu teithio mwy diogel, iachach a chynaliadwy
- Mynediad at wasanaethau: Cysylltu cymunedau a'u galluogi i gael mynediad at wasanaethau allweddol.

### Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafndiaeth Cymru, 2008

Mae'r Strategaeth yn nodi fframwaith Llywodraeth Cymru ar gyfer hybu rhwydweithiau trafndiaeth cynaliadwy sy'n diogelu'r amgylchedd ac ar yr un pryd yn cryfhau economi a chymdeithas Cymru.

Mae hefyd yn cefnogi ymrwymiad Llywodraeth Cymru i ddatblygu dyfodol cynaliadwy i Gymru a sicrhau newidiadau cadarnhaol sy'n sicrhau bod gwelliannau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol yn rhyngweithio mewn ffordd gydlynol.

### Polisi Cynllunio Cymru (Llywodraeth Cynulliad Cymru), 2014

Ceir ym Mholisi Cynllunio Cymru gyfarwyddyd ar y ddarpariaeth lleoedd parcio i geir, a ystyrir 'yn ddylanwad mawr ar y dewis o ddulliau trafndiaeth a'r patrwm datblygu'.

Mae'n nodi y dylai Awdurdodau Lleol sicrhau bod datblygiadau newydd yn darparu llai o leoedd parcio, gan nad yw safonau parcio gofynnol yn briodol mwyach.

Mae Polisi Cynllunio Cymru'n annog Awdurdodau Lleol i gydweithio ag awdurdodau cyfagos wrth ystyried materion sy'n gysylltiedig â pharcio er mwyn pennu lefelau parcio uchaf ar gyfer categorïau bras o ddatblygiadau, ynghyd â throthwy o ran maint datblygiad y bydd lefelau o'r fath yn berthnasol y tu hwnt iddo.

### Polisi Cynllunio Cymru – Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth 2007 (TAN 18)

Mae TAN 18 yn ategu Polisi Cynllunio Cymru ac yn rhoi canllawiau ychwanegol ar sicrhau system trafndiaeth effeithlon, gynaliadwy ac integredig. Mae'r canllawiau:

- Yn pwysleisio y dylid defnyddio polisiâu cydategol i sicrhau y cyflawnir datblygiadau cynaliadwy, ac yn dweud bod darpariaeth briodol o leoedd parcio i geir ynghyd â mesurau rheoli parcio yn un ffordd y gellir cyflawni hyn.
- Yn dweud y dylid defnyddio dull cydgysylltiedig o lunio strategaethau parcio i geir yn rhanbarthol ac yn lleol:
 

'Mae gan daliadau parcio a therfynau ar ddarpariaeth neu amser rôl bwysig i'w chwarae o ran rheoli tagfeydd ac effaith traffig ar amwynder preswyl. Bydd y ddarpariaeth parcio gyffredinol mewn trefi yn ogystal â chost parcio yn effeithio ar lefelau traffig. Gellir defnyddio taliadau parcio fel ffordd o annog pobl i ddefnyddio dulliau teithio eraill, ac i dargedu mathau penodol o deithio er mwyn cyfyngu arnynt, megis teithiau gan gymudwyr.'
- Yn dweud y 'dylai taliadau neu gyfyngiadau amser yng nghanol trefi atal pobl rhag parcio yno drwy'r dydd ond dylai annog parcio byrdymor ar gyfer ymwelwyr megis siopwyr, yn arbennig y rhai o ardaloedd gwledig cyfagos' ac y 'dylid ategu'r rhain gan fesurau gorfodi digonol.'
- Yn dweud bod gan Awdurdodau Lleol rôl i'w chwarae wrth bennu safonau uchaf o ran parcio ac y dylai strategaethau parcio i geir hefyd roi sylw i safonau anableded lleol, safonau parcio beiciau, cynllun/dimensiynau lleoedd parcio, rhwymedigaethau cynllunio sy'n gysylltiedig â pharcio a'r gwaith o reoli parcio.
- Yn pwysleisio y dylai polisiâu hybu'r gwaith o weithredu mesurau penodol i ddatblygu beicio mwy diogel, gan gynnwys lleoedd parcio diogel a chyfleusterau newid mewn cyfnewidfeydd, ac mewn datblygiadau mawr.

### Polisiâu Lleol

#### Cynllun Datblygu Lleol Adnau Caerdydd 2006-2026 (CDLI)

Mae Cynllun Datblygu Lleol (Adnau) Caerdydd yn nodi'r strategaeth i Gaerdydd hyd 2026. Nod y strategaeth yw sicrhau bod Caerdydd yn brifddinas Ewropeaidd gyda'r gorau yn y byd gydag ansawdd bywyd eithriadol, a'i bod yn ganolog i ddinas-ranbarth cystadleuol. Mae'r CDLI yn nodi'r dyheadau canlynol mewn perthynas â thrafnidiaeth:

**KP8: TRAFNIDIAETH GYNALIADWY**

Bydd datblygiadau yng Nghaerdydd yn cael eu hintegreiddio â'r seilwaith a gwasanaethau trafndiaeth er mwyn:

Cyrraedd y targed o raniad 50:50 rhwng teithiau mewn ceir a theithiau ar droed, ar feic ac ar drafndiaeth gyhoeddus.

- i. Lleihau'r galw am deithio mewn ceir a'r ddibyniaeth arnynt;
- ii. Galluogi pobl i ddefnyddio trafndiaeth gynaliadwy gymaint ag sy'n bosibl ac i gerdded a beicio gymaint ag sy'n bosibl;
- iii. Integreiddio dulliau teithio;
- iv. Darparu ar gyfer pobl sydd â gofynion penodol o ran mynediad a symudedd;
- v. Gwella diogelwch i bob teithiwr;
- vi. Cynnal a gwella effeithlonrwydd a dibynadwyedd y rhwydwaith trafndiaeth;
- vii. Cefnogi symud nwyddau ar y rheilffyrdd neu ar ddŵr; a
- viii. Rheoli symudiadau nwyddau ar y ffyrdd a lleihau eu heffeithiau gymaint ag sy'n bosibl.

Mae'r Cynllun yn pwysleisio y bydd y datblygiadau a ragwelir yn ystod cyfnod y Cynllun yn galw am welliannau i'r rhwydwaith trafndiaeth presennol. Mae polisi T1 yn gwneud darpariaeth ar gyfer gwelliannau o'r fath:

**T1: CERDDED A BEICIO**

Er mwyn galluogi pobl i gael mynediad at gyflogaeth, gwasanaethau hanfodol a chyfleusterau cymunedol trwy gerdded a beicio, bydd y Cyngor yn cefnogi datblygiadau sy'n cynnwys:

- i. Dyluniadau cynaliadwy o ansawdd da sy'n gwneud cyfraniad cadarnhaol i gymeriad unigryw cymunedau a lleoedd;
- ii. Rhwydweithiau cysylltiedig, sy'n hawdd eu deall, o lwybrau cerdded a beicio diogel, hwylus a deniadol;
- iii. Cysylltiadau ac estyniadau i Rwydwaith Beicio Strategol Caerdydd a llwybrau sy'n rhan o Gynllun Cymdogaethau Cerddadwy Caerdydd;
- iv. Mesurau i leihau cyflymder cerbydau gymaint ag sy'n bosibl a rhoi blaenoriaeth i gerddwyr a beicwyr;
- v. Cysylltiadau cerdded a beicio diogel, hwylus a deniadol i ddatblygiadau, cymdogaethau, swyddi a gwasanaethau sy'n bodoli eisoes;
- vi. Seilwaith wedi'i ddylunio'n unol â safonau arfer da gan gynnwys Canllaw Dylunio Beicio'r Cyngor;
- vii. Cyfleusterau cefnogi gan gynnwys arwyddion, lleoedd parcio diogel i feiciau a, lle bo angen, cawodydd a chyfleusterau newid; a
- viii. Darparu Ardaloedd Dim Ceir.

Nodir rhestr gynhwysfawr o fesurau; un ohonynt yw darparu cyfleusterau cyfnewidfeydd parcio (gan gynnwys parcio a theithio bws a rheilffordd, parcio a rhannu, lleoedd parcio i fysus a lleoedd parcio dros nos i lorïau).

Mae'r Cynllun yn dweud y bydd y gwaith angenrheidiol o integreiddio datblygiadau â lleoedd parcio diogel a hwylus yn cael ei gyflawni trwy Bolisi T3:

**T3: CYFNEWIDFEYDD TRAFNIDIAETH**

Er mwyn hwyluso trosglwyddo rhwng dulliau o deithio a helpu i leihau, gymaint ag sy'n bosibl, y galw o ran teithio a'r ddibyniaeth ar geir, caiff y datblygiadau canlynol eu cefnogi:

- i. Gorsafoedd rheilffordd newydd y gellir eu cyrraedd yn hawdd ar droed, ar feic ac ar wasanaethau bws lleol, hwyluso parcio a theithio rheilffordd, lle bo'n briodol, a diwallu anghenion pob defnyddiwr o ran mynediad;
- ii. Gwelliannau i'r cyfnewidfeydd rheilffordd a bws, gan gynnwys mesurau i hwyluso mynediad ar droed ac ar feic ac i bobl anabl ag anghenion penodol o ran mynediad;
- iii. Mesurau i gynorthwyo â chyfnewid rhwng gwasanaethau bws lleol, gan gynnwys cyfleusterau i gynnig mannau lle mae bysiau'n aros am gyfnod a chyfleusterau i yrwyr;
- iv. Cyfleusterau parcio a theithio mewn lleoliadau strategol, a gefnogir gan wasanaethau bws neu system cludiant cyflym sy'n ddeniadol, mynych a dibynadwy;
- v. Cyfleusterau o ansawdd da i deithwyr gan gynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i seddi, gwybodaeth, toiledau a lleoedd parcio i feiciau;
- vi. Cyfleusterau ar gyfer parcio a rhannu;
- vii. Cyfleusterau ar gyfer parcio bysus, tacsis a gollwng teithwyr;
- viii. Cyfleusterau ar gyfer parcio lorïau dros nos a throsglwyddo nwyddau; a
- ix. Chyfleusterau ar gyfer cyfnewid â chludiant ar y dŵr.

Bydd y Cynllun hefyd yn defnyddio rhwymedigaethau cynllunio, fel y nodir ym **Mholisi KP7**, i sicrhau gwelliannau i'r seilwaith gan gynnwys lleoedd parcio. Bydd y cynllun, trwy **Bolisi C2**, hefyd yn gwneud meysydd parcio mewn datblygiadau newydd yn llai agored i droseddau, trwy sicrhau'r wyladwriaeth naturiol fwyaf posibl dros fannau parcio ceir.

### Cynllun Trafndiaeth Lleol Caerdydd 2015

Mae'r Cynllun Trafndiaeth Lleol yn nodi blaenoriaethau i Gyngor Dinas Caerdydd eu cyflawni o 2015 i 2020 a dyheadau ar gyfer y tymor hirach hyd at 2030. Mae'r Cynllun yn nodi cynlluniau ar gyfer y cyfnod hwn, gan gynnwys datblygu'r rhwydweithiau cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus yn ogystal â chynlluniau diogelwch ar y ffyrdd a gwelliannau i gyffyrdd.

### Strategaeth Gymunedol Caerdydd 2007-2017, 2007

Wedi'i seilio ar safbwyntiau a gasglwyd gan ddinasyddion Caerdydd yn 2006, a nodau hirdymor y sefydliadau partner, mae [Strategaeth Gymunedol Prifddinas Falch \(2007 - 2017\)](#) yn nodi dyheadau Caerdydd. Mae'r ddogfen hon wedi'i chymeradwyo gan Fforwm Gweledigaeth Prifddinas Falch, sef y prif gorff partneriaeth lleol yng Nghaerdydd.

Mae'r Strategaeth Gymunedol yn cynnwys 4 gweledigaeth, sef:

**Cymdeithasol** – creu cymuned iach ac amrywiol.

**Economaidd** – sicrhau bod Caerdydd yn ddinas gyffrous i fyw a gweithio ynddi, gyda gweithlu medrus a chreadigol ac amgylchedd busnes o ansawdd da.

**Amgylcheddol** - sicrhau dinas lân, ddiogel a deniadol i'r preswylwyr ac ymwelwyr.

**Gwasanaethau cyhoeddus** – darparu gwasanaethau cyhoeddus o ansawdd da a sicrhau y cânt eu cydgyssylltu'n dda er mwyn cynyddu effeithlonrwydd.

## Canllawiau Cynllunio Atodol Caerdydd: Safonau Mynediad, Cylchrediad a Pharcio, 2010.

Mae Canllawiau Cynllunio Atodol Caerdydd yn cael eu hadolygu yng ngoleuni'r dystiolaeth a gasglwyd i gefnogi'r Cynllun Datblygu Lleol. Bydd y Canllawiau Cynllunio Atodol diwygiedig (Safonau Parcio – gan gynnwys Canllawiau ar Asesiadau Trafnidiaeth a Chynlluniau Teithio) yn cynnwys cyngor ar Barcio, Mynediad a Chylchrediad, Asesiadau Trafnidiaeth a Strategaethau Teithio Cynaliadwy. Mae egwyddorion patrwm a dyluniad meysydd parcio fel y'u nodir yn MfS/MfS2 wedi'u mabwysiadu yn y Canllawiau Cynllunio Atodol. Mae Strategaeth Parcio Caerdydd wedi'i bwriadu i fod yn ddogfen ar wahân ar gyfer polisi parcio, ac eithrio at ddibenion ceisiadau cynllunio, lle dylid cyfeirio at y Canllawiau Cynllunio Atodol.

## Y Fframwaith Deddfwriaethol

Deddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 yw'r brif Ddeddf sy'n rhoi **pŵer i'r Awdurdodau Lleol wneud Gorchymion Rheoleiddio Traffig**.

Mae Adran 1 o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 yn dweud y caiff yr awdurdod traffig ar gyfer ffordd y tu allan i Lundain Fwyaf wneud gorchymyn o dan yr adran hon os yw'n ymddangos i'r awdurdod sy'n gwneud y gorchymyn ei bod yn fuddiol i'w wneud-

- a) er mwyn osgoi perygl i bersonau neu draffig arall sy'n defnyddio'r ffordd neu unrhyw ffordd arall neu er mwyn atal y tebygrwydd y bydd unrhyw berygl o'r fath yn codi, neu
- b) er mwyn atal difrod i'r ffordd neu i unrhyw adeilad ar neu yn agos i'r ffordd, neu
- c) er mwyn hwyluso tramwyad ar y ffordd neu unrhyw ffordd arall i unrhyw fath o draffig (gan gynnwys cerddwyr), neu
- d) er mwyn atal y defnydd o'r ffordd gan draffig cerbydol o fath, neu'r defnydd ohoni gan draffig cerbydol mewn ffordd, sy'n anaddas o gofio cymeriad presennol y ffordd neu eiddo cyfagos, neu
- e) (heb ragfarnu cyffredinolrwydd paragraff (d) uchod) er mwyn diogelu cymeriad y ffordd mewn achos lle bo'n arbennig o addas i'w defnyddio gan bersonau ar gefn ceffyl neu ar droed, neu
- f) er mwyn diogelu neu wella amwynderau'r ardal y mae'r ffordd yn mynd drwyddi, neu
- g) at unrhyw un o'r dibenion a nodir ym mharagraffau (a) i (c) o isadran (1) o adran 87 o Ddeddf yr Amgylchedd 1995 (ansawdd aer).

Mae Adran 2-(1) yn dweud y caiff gorchymyn rheoleiddio traffig wneud unrhyw ddarpariaeth sy'n gwahardd, cyfyngu ar neu reoleiddio'r defnydd o ffordd, neu unrhyw ran o led ffordd gan draffig cerbydol. Mae'r adran yn mynd ymlaen i ddweud pa ddarpariaethau y ceir eu cyflwyno gan gynnwys 2(2) (c) gwahardd neu gyfyngu ar arhosiad cerbydau neu lwytho a dadlwytho cerbydau.

Er mai Heddluoedd a'u Wardeiniaid Traffig oedd y prif awdurdod gorfodi ar gyfer cyfyngiadau ar barcio oedd yn cynnwys troseddau rhwystro, newidiwyd hyn pan wnaethpwyd Deddf Rheoli Traffig 2004 a throsglwyddwyd pwerau i awdurdodau lleol. Digwyddodd hyn ym mis Gorffennaf 2010 o dan Offeryn Statudol 2010 Rhif 1461 (Cy. 133), Gorchymyn Dynodi Gorfodi Sifil ar Dramgwyddau Parcio (Dinas a Sir Caerdydd) 2010.

Ers y dyddiad hwnnw mae rhagor o ddeddfwriaeth wedi cael ei chyflwyno i gefnogi'r mesurau gorfodi.

## I grynhoi

- Caiff Cyngor Sirol Dinas a Sir Caerdydd arfer ei bwerau o dan Adrannau o Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 ("Deddf 1984") fel y'i diwygiwyd,
- Rhan 6 o Ddeddf Rheoli Traffig 2004 ("Deddf 2004"),
- Gorchymyn Dynodi Gorfodi Sifil ar Dramgwyddau Parcio (Dinas a Sir Caerdydd) 2010
- Rheoliadau Gorfodi Sifil ar Dramgwyddau Traffig Ffyrdd (Darpariaethau Cyffredinol) (Cymru) 2013 ("Rheoliadau 2013")
- Gorchymyn Dynodi Gorfodi Sifil ar Dramgwyddau Lonydd Bysiau a Thraffig sy'n Symud (Dinas a Sir Caerdydd) 2014
- a'r holl bwerau eraill sy'n ei alluogi yn y cyswllt hwnnw ac ar ôl ymgynghori â Phrif Swyddog Heddlu De Cymru, yn unol â Rhan III o Atodlen 9 i Ddeddf 1984

## 15 DANGOSYDDION PERFFORMIAD A THARGEDAU

Tabl 14-1 Dangosyddion Perfformiad a Thargedau

Thema	Dangosydd	Targed	Ffynhonnell Data	Data Llinell Sylfaen	Monitro
Taliadau Parcio	Dangosydd newydd – Cymharu â thaliadau a godir gan weithredwyr eraill.	Sicrhau bod y taliadau a godir gan Gyngor Caerdydd yn gymaradwy â thaliadau Awdurdodau Lleol eraill a gweithredwyr masnachol yn y ddinas.	Cynnal adolygiad o daliadau a chosbau blwyddyn.	Astudiaeth beilot sy'n dangos bod taliadau Caerdydd yn is na'r cyfartaledd ar gyfer Awdurdodau Lleol cymharol oherwydd y system talu ac arddangos.	Bob blwyddyn
Gorfodi Parcio	Nifer yr hysbysiadau a gyflwynir mewn mannau parcio i breswylwyr.	Gostyngiad gan 15% y flwyddyn yn nifer y HTC a gyflwynir mewn mannau parcio i breswylwyr o 2017/18.	Adrodd ar Orfodi Parcio Sifil.	Gorfodi Parcio Sifil 2016/17.	Bob blwyddyn
Gorfodi Parcio	Cwynion am barcio	Gostwng nifer y cwynion sy'n ymwneud â pharcio.	Data Cyngor Caerdydd		Bob blwyddyn



## 16 CYNLLUN GWEITHREDU

Mae'r Cynllun Gweithredu ar gyfer y Strategaeth wedi'i nodi isod ac wedi'i gyfeirio yn erbyn y nodau a'r amcanion (a nodir hefyd yn Rhan Un).

Dyma nod Strategaeth Parcio Caerdydd:

Rheoli parcio'n effeithiol er mwyn cael cydbwysedd rhwng gofynion preswylwyr, busnesau, cymudwyr ac ymwelwyr o ran parcio a mynediad, a'r angen i gefnogi strategaeth trafndiaeth ehangach y Cyngor i gynyddu teithio cynaliadwy a chyflawni newid moddol.

Dyma Amcanion y Strategaeth:

**Amcan 1:** Nodi dull cydlynol, clir a chyson o reoli parcio

**Amcan 2:** Diwallu anghenion preswylwyr, ymwelwyr a busnesau o ran parcio a mynediad mewn ffordd sydd hefyd yn cefnogi ymdrechion y Cyngor i gynyddu teithio mewn dulliau cynaliadwy

**Amcan 3:** Lleihau effeithiau negyddol teithio a pharcio, yn arbennig ar ganol y ddinas a'r ardaloedd cyfagos

**Amcan 4:** Rheoli'r cyflenwad parcio preswylwyr a mynd i'r afael â'r effeithiau negyddol mae parcio anghyfreithlon a pharcio gan gymudwyr yn eu cael ar gymdogaethau

**Amcan 5:** Cael cydbwysedd rhwng anghenion preswylwyr, ymwelwyr a busnesau a hybu hygyrchedd, yn arbennig i bobl sydd ag anawsterau symudedd, y gall eu dewisiadau o ran teithio fod yn gyfyngedig.

Bydd y Cynllun Gweithredu'n cael ei adolygu a'i ddiweddarau fel bo angen ac adroddir ar gynnydd yn Adroddiad Cynnydd Trafnidiaeth y Cyngor sy'n alinio â'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol (2015).

Amcan	Newydd	Adran 5.0	Cam Gweithredu	Amserlen	Mynychder Monitro
		<b>CAM GWEITHREDU 5.1</b>			
1,2		Bydd Cyngor Caerdydd, o dan ddarpariaethau Deddf Rheoli Traffig 2004, yn cyflogi Swyddogion Gorfodi Sifil i wneud gwaith gorfodi rheolau parcio ac i sicrhau symudiad dirwyrstr gwasanaethau bws a'r gwasanaethau brys, yn arbennig ar goridau strategol lle mae gorchmynion traffig mewn grym.	Monitro Gweithgarwch Gorfodi Rheolau Parcio  Adrodd ar Orfodi Rheolau Parcio i Lywodraeth Cymru  Adolygu'r strategaeth Gorfodi Rheolau Parcio.	Bob blwyddyn neu yn ôl y gofyn.	
		<b>CAM GWEITHREDU 5.2</b>			
2		Bydd Cyngor Caerdydd yn mynd ar ôl pwerau i orfodi rheolau rhwystro troetffyrdd trwy Lywodraeth Cymru a Llywodraeth San Steffan.	Parhau i lobïo Llywodraeth Cymru ynghylch y pwerau hyn.	Bob blwyddyn.	

Amcan	Newydd	Adran 7.0	Cam gweithredu	Amserlen	Mynychder Monitro
		<b>CAM GWEITHREDU 7.1</b>			
2,3,5		Bydd rhagdybiaeth yn erbyn darparu lleoedd parcio di-dâl ar y stryd ac oddi ar y stryd yng nghanol y ddinas. Bydd y ffordd y rheolir meysydd parcio canolfannau ardal a rhai eraill a reolir gan y Cyngor yn cael ei hystyried fesul	Adolygu'r ddarpariaeth bresennol o leoedd parcio di-dâl ar y stryd ac oddi ar y stryd.  Adolygu'r prisiau ar gyfer cyfnodau y tu hwnt i'r cyfnod di-	O fewn 12 mis.  Parhaus	Bob blwyddyn.  Bob blwyddyn.

Amcan	Newydd	Adran 7.0	Cam gweithredu	Amserlen	Mynychder Monitro
		achos unigol ac yn unol ag anghenion gweithredol. Gwneir hyn trwy waith ymgynghori priodol.	dâl cychwynnol cytunedig er mwyn cefnogi polisiau trafndiaeth sy'n darbwyllo cymudwyr rhag parcio.		
			Asesu'r potensial i drosi lleoedd parcio heb eu rheoleiddio'n lleoedd parcio wedi'u rheoleiddio mewn ardaloedd heb gyfyngiadau.	Yn ôl y gofyn yn dilyn adolygiad.	Bob blwyddyn.
			Gosod cyfleusterau Talu ac Arddangos mewn cilfachau wedi'u marcio yn unol â'r polisiau codi tâl sydd mewn grym yn dilyn yr adolygiad.	Yn ôl y gofyn yn dilyn trosi lleoedd mewn modd priodol.	Bob blwyddyn.
	√	<b>CAM GWEITHREDU 7.2</b>			
1,3, 5		Bydd y tariff ar gyfer lleoedd parcio yng nghanol y ddinas, boed mewn meysydd parcio ar y ddaear neu ar y stryd, yn cael ei godi'n raddol dros gyfnod o amser, i lefel gymharol â dinasoedd cymharol a meysydd parcio preifat yng nghanol y ddinas.	Newid y prisiau presennol i drefniant mwy strategol yn ystod 2015 ac yna'n raddol bob dwy flynedd (blynyddoedd eilrif) ar ôl hynny.	Adolygu bob 2 flynedd, yn y blynyddoedd eilrif.	Bob blwyddyn.

Amcan	Newydd	Adran 7.0	Cam gweithredu	Amserlen	Mynychder Monitro
	√	<b>CAM GWEITHREDU 7.3</b>			
1,2,3		Wrth ystyried lefel taliadau parcio, bydd Cyngor Caerdydd yn rhoi sylw i newidiadau yn y mynegai prisiau manwerthu, cynnydd yng nghost trafndiaeth gyhoeddus, y taliadau a godir gan weithredwyr meysydd parcio preifat a'r rheiny a godir gan ddinasoedd eraill lle bo'n briodol.	Adolygu taliadau parcio a thaliadau am drafndiaeth gyhoeddus.	Bob dwy flynedd yn y blynyddoedd eilrif.	Bob blwyddyn.
	√	<b>CAM GWEITHREDU 7.4</b>			
1,2,3		Wrth bennu taliadau bydd rhagdybiaeth tuag at sicrhau bod y taliadau'n adlewyrchu tariff craidd i'r ddinas gyfan. Caiff hwn ei amrywio trwy bennu lefelau esemptiad a/neu gyfyngiad priodol (e.e. hyd arhosiad/cyfnod parcio didâl/cyfraddau 'cynnar yn y dydd') yn ôl y lleoliad.	Adolygu taliadau parcio.	Y blynyddoedd eilrif. Bydd yr adolygiad cyntaf yn cychwyn yn 2017/18.	Bob blwyddyn.
			Adolygu taliadau parcio mewn cyfleusterau ar y stryd ac oddi ar y stryd.	2016/17.	Bob blwyddyn
		<b>CAM GWEITHREDU 7.5</b>			

Amcan	Newydd	Adran 7.0	Cam gweithredu	Amserlen	Mynychder Monitro
1,2,3		Bydd Cyngor Caerdydd yn parhau i hybu defnyddio gwasanaethau Parcio a Theithio a thrafnidiaeth gyhoeddus fel dewis arall yn lle parcio arhosiad hir fel rhan o'r rhaglen hon.	Canfod a chefnogi cyfleoedd i hyrwyddo cyfleusterau Parcio a Theithio.	Yn ôl y gofyn, trwy weithredu cynlluniau'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol	
			Adolygu parcio arhosiad hir/heb ei reoleiddio ar y stryd ar goridau trafndiaeth allweddol.	Yn ôl y gofyn, gan ddibynnu ar y gwaith o weithredu cynlluniau coridor allweddol.	
	√	<b>CAM GWEITHREDU 7.6</b>			
5		Y bwriad yw, yn amodol ar ymgynghoriad, y gosodir terfyn amser ar barcio di-dâl gyda bathodyn glas mewn lleoedd parcio penodol i bobl anabl ac mewn lleoedd talu ac arddangos arhosiad byr o gwmpas canol y ddinas.  Edrychir ar ddewisiadau o ran codi tâl am barcio gyda Bathodynnau Glas, lle bo'n briodol.	Ymgynghori â'r Grŵp Ffocws Mynediad yn ystod 2016/17 gyda golwg ar gyflawni'r newid hwn i Orchmynion Rheoleiddio Traffig erbyn mis Mawrth 2017 os yw'n ymarferol.	Yn ystod 2016/17.	n/a
5		b. Bydd Cyngor Caerdydd yn adolygu'r meini prawf ar gyfer gosod manau Parcio i'r Anabl mewn ardaloedd preswyl, mewn ymgynghoriad â'r rhanddeiliaid.	Ymgynghori â rhanddeiliaid yn dilyn adolygiad o'r arfer orau.	Erbyn diwedd 2017/18	Dd/b
	√	<b>CAM GWEITHREDU 7.7</b>			
1,2,3,4,5		Mae clustogfa wedi cael ei chreu i annog cymudwyr i beidio â pharcio ar gyrion y parth	Pennu ym mha ardaloedd y dylid gosod cynlluniau parcio 75% i	Yn ystod 2016/17, yn ôl y cynllun, yn	Parhaus

Amcan	Newydd	Adran 7.0	Cam gweithredu	Amserlen	Mynychder Monitro
		parcio a reolir yng nghanol y ddinas. Byddwn yn ymgynghori ar hon ac yn ei monitro'n barhaus, a chaiff ei haddasu'n briodol i adlewyrchu anghenion yr ardaloedd sydd ynddi.	breswylwyr yn raddol. Gosod cynlluniau 75% mewn ardaloedd cychwynnol gyda chyfyngiad cyflymder o 20 mya lle mae'n addas.	dibynnu ar ymgynghori ac adnoddau.	
	√	<b>CAM GWEITHREDU 7.8</b>			
1,2,3,4		Bydd Cyngor Caerdydd yn monitro ac addasu'r cynlluniau parcio i breswylwyr pan fo'n addas yn unol â'i bolisiau.  Mae meini prawf a nodweddion gweithredol y cynlluniau hyn ym mholisi trwydded i breswylwyr presennol y Cyngor, sydd wedi ei gymeradwyo, ac fe'i hadolygir yn rheolaidd fel bo angen wedi 2017.	Ymgynghori â phreswylwyr i fesur y gefnogaeth gyffredinol ar gyfer mesurau rheoli parcio, wrth eu cynnig.	Yn ystod 2016/17.	Parhaus
			Asesu ceisiadau am barcio i breswylwyr yn unol â'r polisi cyfredol a'r safonau pan dderbynir ymholiadau.	Fel bo angen	Parhaus
			Adolygu'r Polisi Trwyddedau Parcio i Breswylwyr er mwyn sicrhau ei fod yn cefnogi anghenion preswylwyr a busnesau lleol Caerdydd.	Yn ystod 2016/17.	Dd/b
			Ymchwilio'r posibilrwydd o osod 'Cynlluniau Parcio 2 awr i	2016/17/18.	

Amcan	Newydd	Adran 7.0	Cam gweithredu	Amserlen	Mynychder Monitro
			Breswylwyr' mewn mannau addas (e.e. mewn mannau preswyl sydd hefyd yn cynnwys atyniadau amlwg i ymwelwyr, megis safle sy'n cyflogi llawer, cyfleusterau addysg uwch/bellach a.y.b. y tu allan i'r canol. Dewis, gosod a monitro ardal brawf er mwyn gwerthuso effeithiolrwydd y dull hwn a datblygu polisi i gefnogi ei weithredu ymhellach os yw'n addas.		
		<b>CAM GWEITHREDU 7.9</b>			
2,5		Bydd Cyngor Caerdydd yn darparu lleoedd parcio o ansawdd da oddi ar y stryd lle bo'n briodol.		Yn ôl y gofyn.	
		<b>CAM GWEITHREDU 7.10</b>			
1		Yn y meysydd parcio a redir gan y Cyngor, mae'r cosbau parcio wedi'u gosod gan y gyfraith a rhoddir cyhoeddusrwydd da iddynt.	Cynnal cosbau parcio yn unol â safonau'r Deyrnas Unedig.	Diwygio pan fo'r ddeddfwriaeth yn caniatáu.	
		<b>CAM GWEITHREDU 7.11</b>			

Amcan	Newydd	Adran 7.0	Cam gweithredu	Amserlen	Mynychder Monitro
1,2		Cyfeirir at y Canllawiau Cynllunio Atodol: gofynion Mynediad, Cylchrediad a Pharcio (2010) ac unrhyw beth sy'n diwygio neu'n disodli'r ddogfen hon i gael canllawiau ynghylch lefel briodol lleoedd parcio ar gyfer datblygiadau newydd yng Nghaerdydd.	Yn ôl y gofyn.	Parhaus.	
	√	<b>CAM GWEITHREDU 7.12</b>			
1,3,4,5		Bydd Cyngor Caerdydd yn adolygu, monitro ac addasu ei gynlluniau parcio i fusnesau mewn meysydd parcio fel bo'n briodol a bydd yn ystyried eu darpariaeth a'u costau lle maent wedi'u gosod yn y ddinas yn unol â'i bolisiau.	Adolygu'r ffordd mae'r cynllun trwyddedau busnes mewn meysydd parcio wedi gweithredu yn y gorffennol, gan ddefnyddio gwybodaeth o'r peilot synwryddion parcio, ac ystyried a ellid rhoi hwn ar waith mewn ardaloedd eraill yn y ddinas.	Erbyn diwedd 2016/17.	
		<b>CAM GWEITHREDU 7.13</b>			
1,2,3, 5		Bydd Cyngor Caerdydd yn ystyried cynigion ar gyfer lleoli safleoedd tacsis fel bo'n briodol, os oes tystiolaeth i'w cefnogi ac os gellir dod o hyd i leoedd parcio ffisegol ar eu cyfer. Wrth wneud hyn, bydd y Cyngor yn ystyried yr effaith ar ddefnyddwyr eraill y ffyrdd.	Yn ôl y gofyn.		



Amcan	Newydd	Adran 7.0	Cam gweithredu	Amserlen	Mynychder Monitro
		<b>CAM GWEITHREDU 7.14</b>			
1		Bydd Cyngor Caerdydd yn darparu cyfleusterau parcio i fysus yng nghanol y ddinas ac ym Mae Caerdydd mewn lleoliadau priodol.	Monitro'r defnydd o leoedd parcio i fysus er mwyn gweld a yw'r ddarpariaeth yn ddigonol.	Bob blwyddyn	
	√	<b>CAM GWEITHREDU 7.15</b>			
1,2,3, 4		Bydd Cyngor Caerdydd yn ystyried cyflwyno system estynedig o Arwyddion Negeseuon Electronig a thechnoleg parcio arall i ddangos y lleoedd sydd ar gael i barcio yng nghanol y ddinas ac ar safleoedd parcio a theithio.	Ymchwilio i ofynion a dichonoldeb gosod systemau Arwyddion Negeseuon Electronig ychwanegol ar y rhwydwaith.  Gweithio mewn partneriaeth â gweithredwyr preifat i osod systemau Arwyddion Negeseuon Electronig ychwanegol er mwyn sicrhau gweithgarwch parcio effeithlon yn y ddinas.	Erbyn hydref 2016  O fewn 2 flynedd yn amodol ar yr astudiaeth ddichonoldeb a chyllideb.	

Amcan	Newydd	Adran 8	Cam gweithredu	Amserlen	Monitro
	√	<b>CAM GWEITHREDU 8.1</b>			
1,2,3,4,5		Wrth roi ei Strategaeth Parcio ar waith, bydd Cyngor Caerdydd yn rhoi sylw i hierarchaeth defnyddwyr y ffyrdd ac arferion gorau a			

Amcan		Newydd	Adran 8	Cam gweithredu	Amserlen	Monitro
			chanllawiau eraill er mwyn sicrhau y caiff anghenion holl ddefnyddwyr y ffyrdd eu hystyried mewn modd priodol.			
			CAM GWEITHREDU 8.2			
1,2,3			Bydd y Cyngor yn rhoi safleoedd parcio a theithio ar waith yn unol â Strategaeth Trafnidiaeth y Cyngor. Bydd Cyngor Caerdydd yn gweithio gydag awdurdodau cyfagos i hybu parcio a theithio yn eu hardaloedd hwy.	Gweithio mewn partneriaeth ag Awdurdodau Lleol eraill, datblygwyr a gweithredwyr trafndiaeth gyhoeddus i roi cyfleusterau parcio a theithio ar waith.	Parhaus.	
			CAM GWEITHREDU 8.3			
1,2,3			Bydd Cyngor Caerdydd yn gweithio i ddarparu cyfleusterau parcio diogel i feicwyr mewn cyrchfannau sy'n allweddol i gyflogaeth, addysg, siopa a hamdden, ac mewn cyfnewidfeydd trafndiaeth gyhoeddus, fel rhan o'i waith i ddarparu'r Rhwydwaith Beicio Strategol. Disgwylir i ddatblygiadau newydd ddarparu lleoedd parcio i feiciau yn unol â'r Canllawiau Cynllunio Atodol.	<p>Rhoi rhaglen y cyngor ar lleoedd parcio i feiciau ar waith yn amodol ar gyllid ac adnoddau.</p> <p>Sicrhau bod datblygiadau newydd yn bodloni'r canllawiau a nodir yn y Canllawiau Cynllunio Atodol.</p> <p>Sicrhau bod gwaith uwchgynllunio sy'n gysylltiedig â datblygiadau'n cynnig darpariaeth briodol i feicwyr.</p>	<p>Parhaus.</p> <p>Parhaus.</p> <p>Parhaus.</p>	

Amcan		Newydd	Adran 8	Cam gweithredu	Amserlen	Monitro
			CAM GWEITHREDU 8.4			
1,2,3			Darperir lleoedd parcio i feiciau modur lle bo'n briodol.	Darparu lleoedd parcio i feiciau modur mewn mannau priodol yn y ddinas.	Yn amodol ar asesiad, galw a chyllideb briodol.	

Amcan	Newydd	Adran 9	Cam gweithredu	Amserlen	Monitro
		<b>CAM GWEITHREDU 9.1</b>			
<b>Ymrwymiad Corfforaethol</b>		Ymchwilio i ddichonoldeb system synwryddion parcio i'r ddinas gyfan yn unol â'r gyllideb.	Adolygu canlyniad y peilot a fydd yn digwydd yn haf 2015.	Adolygu erbyn diwedd 2015/16.	Dd/b
			Tendro am system barhaol, os yw'r gyllideb ar gael.	2016/17.	n/a

Amcan	Newydd	Adran 10	Cam gweithredu	Amserlen	Monitro
		<b>CAM GWEITHREDU 10.1</b>			
<b>Ymrwymiad Corfforaethol</b>		Bydd gwaith ymgynghori ar barcio'n dilyn proses corfforaethol Cyngor Caerdydd ar gyfer ymgynghori.	Sicrhau bod y cynlluniau a roddir ar waith fel rhan o'r strategaeth parcio i gyd yn cael eu cyfleu'n briodol ac yr ymgynghorir arnynt yn briodol.		

Amcan	Newydd	Adran 11	Cam gweithredu	Amserlen	Monitro
		<b>CAM GWEITHREDU 11.1</b>			
<b>Ymrwymiad Corfforaethol</b>		Bydd Strategaeth Parcio Cyngor Caerdydd yn cael ei hadolygu a'i diweddarau'n rheolaidd i adlewyrchu newidiadau a chynnydd yn y ddinas.	Diweddarau'r cynllun gweithredu yn ôl y gofyn.	Yn ôl y gofyn.	Gwaith adrodd y Cynllun Gweithredu.
			Adolygu'r strategaeth yn llawn a'i diweddarau bob 5 mlynedd.	Bob 5 mlynedd neu yn ôl y gofyn.	

## 17 POLISIÂU A SAFONAU GWEITHREDOL PARCIO A THRAFNIDIAETH

Ar gael ar gais. Amfonwch e-bost i [transportpolicy@caerdydd.gov.uk](mailto:transportpolicy@caerdydd.gov.uk)