

Strategaeth Parcio Integredig ar gyfer Sir Gaerfyrddin

Rhagfyr 2005



Lle Gwell...
Yr Amgylchedd

Tabl Cynnwys Tud

RHAGAIR

CRYNODEB GWEITHREDOL.....	1
CYFLWYNIAD.....	3
DATBLYGIAD Y STRATEGAETH.....	4
Adolygiadau Polisi Parcio.....	5
Y Ddarpariaeth Barcio Bresennol a'r Galw.....	5
Y Galw I'r Dyfodol.....	8
Ymgynghoriad Mewnol.....	10
Ymgynghoriad Allanol.....	11
STRATEGAETH PARCIO INTEGREDIG.....	13
Nodau'r Strategaeth.....	13
Cynigion y Strategaeth Parcio.....	14
CASGLIADAU.....	23

Rhestr o'r Ffigurau

Ffigwr 1: Llifiart Datblygiad y Strategaeth	4
Ffigwr 2: Proffiliau'r Galw am Barcio	6
Ffigwr 3: Crynodeb o'r Blaenoriaethau Allanol Allweddol	11
Ffigwr 4: Blaenoriaethau Allweddol y Gweithdy	12

Rhestr o'r Tablau

Tabl 1: Cymharu Data Arolygon	7
Tabl 2: Y Galw a Ragwelir am Barcio i'r Dyfodol	8
Tabl 3: Crynodeb o'r Blaenoriaethau Mewnol Allweddol	10

Rhagair:

Cyfiwynodd y Cyngor Sir ei Gynllun Trafnidiaeth Lleol (2001-2006) i Lywodraeth Cynulliad Cymru yn 2000. Nodwyd cynhyrchu Strategaeth Parcio Integredig fel targed o fewn y Cynllun Trafnidiaeth Lleol.

Mae'r Strategaeth Parcio Integredig yn elfen allweddol yn Strategaeth Drafnidiaeth gyffredinol y Cyngor Sir, sy'n cynnal amcanion y Llywodraeth o ddarparu polisi trafndiaeth cytbwys.

Mae'r Strategaeth hon yn cyflwyno nodau ac amcanion y Cyngor Sir er mwyn diwallu gofynion teithio a pharcio o fewn y Sir yn y dyfodol. Y bwriad yw cydbwysu'r anghenion o ran parcio preifat a masnachol, anghenion economaidd ac amgylcheddol y gymuned yn gyffredinol, ac ymrwymadau polisi'r Cyngor Sir, y Cynulliad a'r Llywodraeth Ganolog.

Nid bwriad y Strategaeth hon yw darparu datrysiadau manwl i anghenion parcio'r sir, gan y daw hynny yn sgîl y broses cynllunio busnes. Yn hytrach, mae'n fframwaith ar gyfer y 10-15 mlynedd nesaf, a fydd yn sylfaen i'r Cyngor Sir wneud penderfyniadau ynghylch y ddarpariaeth barcio yn y dyfodol mewn modd strwythuredig, cyson a chynaliadwy.

Mae'r Strategaeth hon yn ceisio mynd i'r afael â gofynion teithio a pharcio'r sir yn y dyfodol drwy flaengynllunio ac ystyried rheolaeth a darpariaeth parcio ceir. Mae hyn yn cynnwys lleoedd parcio, cyfleusterau mewn meysydd parcio, dewisiadau heblaw parcio arhosiad hir yng nghanol trefi, integreiddio gyda chludiant cyhoeddus a chydlynu'n polisiâu mewnol ac allanol.

Mae anghenion parcio a theithio ardaloedd trefol a gwledig y sir, ynghyd â'r dewisiadau heblaw teithio mewn car sydd ar gael yn yr ardaloedd hyn, yn amlwg yn gwbl wahanol. Yn sgîl hynny bydd angen defnyddio hyblygrwydd y strategaeth parcio i sicrhau bod cymunedau trefol a gwledig yn ffynnu.

Bydd yn hanfodol i ni, y Cyngor Sir, weithio ar y cyd, a chydlynu'n gweithredu gyda chynifer o sefydliadau â phosibl yn ystod y blynyddoedd sy'n dod, er mwyn sicrhau bod gweithrediad y Strategaeth Parcio Integredig yn llwyddo a bod gofynion y Sir o ran parcio a mynediad yn cael eu rheoli'n effeithiol.



Y Cyng. Pam Palmer

Aelod y Cabinet dros y
Gwasanaethau Technegol



Richard Workman

Cyfarwyddwr
Gwasanaethau Technegol

Crynodeb Gweithredol

- 1.1 Mae darpariaeth, lleoliad, costau ac ansawdd mannau parcio yn ffactorau pwysig sy'n cyfrannu i ddewis y dull teithio. Maent hefyd yn adlewyrchiad o ffyniant economaidd yr ardal.
- 1.2 Mae'r Strategaeth Barcio yn cydbwysu anghenion yr unigolyn (boed ef/hi'n dibynnu ar gludiant preifat neu gludiant cyhoeddus), economïau lleol a chymunedau busnes ag anghenion yr amgylchedd.
- 1.3 Datblygwyd y Strategaeth drwy broses o gasglu gwybodaeth gan gynnwys adolygiad o bolisiâu'r DU o ran darpariaethau parcio, arolygon manwl o'r defnydd cyfredol a wneir o fannau parcio mewn ardaloedd trefol ac archwiliadau o ddata ar barcio a gofnodwyd er mwyn mesur y tueddiadau yn yr hirdymor.
- 1.4 Mesurwyd y cyfryw dueddiadau ochr yn ochr â'r twf a ragwelir mewn traffig a chynigion o ran deddfwriaethau a datblygiadau yn y dyfodol i roi amcan clir o'r galw a fydd am barcio.
- 1.5 Bu cryn ymgynghori wrth lunio'r Strategaeth, yn fewnol drwy gyfrwng gweithgorau o swyddogion o wahanol adrannau, a hefyd gyda chyrrff statudol megis y gwasanaethau brys, darparwyr cludiant megis cwmnïau bysiau, trenau a thacsi a chynghorau tref a chymuned.
- 1.6 Daeth nifer o faterion a phryderon allweddol i'r amlwg yn sgil yr ymgynghori a gofynnwyd i gyfranogwyr flaenoriaethu'r camau gweithredu i ymdrin â'r cyfryw bryderon er mwyn sicrhau bod adnoddau'n cael eu targedu'n effeithiol.
- 1.7 Nodau'r Strategaeth Barcio yw:
 - Bod yn gyson ag amcanion parcio cenedlaethol a rhanbarthol ac â'r Polisi Trafnidiaeth Strategol sydd yng Nghynllun Datblygu Unedol y Cyngor.
 - Cyfrannu i amcanion corfforaethol eraill yn cynnwys y Strategaeth Gorfforaethol, y Cynllun Cymunedol a'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol.
 - Hwyluso darpariaeth a rheolaeth mannau parcio sy'n manteisio i'r eithaf ar y stoc barcio bresennol.
 - Sicrhau bod cyfleusterau parcio yn ddiogel, ar gael a chyfleus a'u bod yn cydymffurfio â Deddf Gwahaniaethu ar Sail Anabledd 1995.
 - Sicrhau bod y ddarpariaeth barcio a'r prisiau parcio yn hyrwyddo dewisiadau teithio mwy cynaliadwy mewn ffordd a fydd hefyd yn cynnal hyfywedd economaidd y Sir.

1.8 Mae'r blaenoriaethau o ran y camau gweithredu a glustnodwyd i wireddu'r nodau uchod fel a ganlyn:

- **Rhoi blaenoriaeth i barcio am gyfnodau byr ym meysydd parcio canol trefi** – mae hyn yn sicrhau bod y nifer uchaf posib o gerbydau yn gallu defnyddio'r mannau parcio mewn diwrnod a thrwy hynny yn dod â'r budd economaidd mwyaf i'r gymuned fusnes leol. Mae angen cyfateb hyn gyda darpariaethau parcio am gyfnodau hir ar ymylon canol y trefi.
- **Gwella diogelwch mewn meysydd parcio** – mae pob defnyddiwr car yn dod yn gerddwr unwaith y mae wedi parcio ei gar ac mae angen i'r amgylchedd mewn meysydd parcio fod yn hwylus a chyfleus.
- **Gwella'r wybodaeth am feysydd parcio** – bydd hyn o gymorth i ddefnyddwyr rheolaidd ac ymwelwyr gan y bydd yn dynodi lleoliad y meysydd parcio ac o ran arwyddion rhyngweithiol, bydd yn dynodi'r nifer o lefydd gwag sydd ar gael. Golyga hyn bod y stoc o feysydd parcio yn cael eu defnyddio yn fwy effeithlon.
- **Darparu mwy o gyfleusterau i'r rhai sydd â phroblemau symud** – gan gynnwys lefelau priodol o ddarpariaethau parcio mewn meysydd parcio a thrwy annog cynlluniau hwyluso siopa mewn canol trefi.
- **Darparu Parcio a Theithio** ar gyrion Caerfyrddin a Llanelli – fel ffordd effeithiol o leihau tagfeydd a darparu cyflenwad o fannau parcio ar yr adegau hynny o'r dydd a'r tymor sydd fwyaf prysur.
- **Gwella'r cysylltiad â'r gwasanaethau sy'n darparu trafndiaeth gyhoeddus** – bydd darparu cyfleusterau parcio ceir ger y prif gyfnewidfeydd bws a rheilffordd yn annog cymudwyr ac ymwelwyr ag ardaloedd trefol, i wneud mwy o ddefnydd o fysiau a threnau.
- **Sicrhau bod datblygiadau newydd yn darparu'r safonau uchaf o ran parcio** – bydd hyn yn sicrhau bod datblygiadau newydd, sydd heb fod yn breswylfeydd, yn cyfrannu at y Strategaeth Barcio, yn hytrach na thynnu oddi wrthi drwy ddarparu gormod neu rhy ychydig o lefydd parcio.
- **Darparu parcio ar gyfer bysiau ymwelwyr a thraffig arall** – Bydd hyn yn fodd o ddenu mwy o ymwelwyr mewn bysiau i Sir Gaerfyrddin a gall y llefydd a bennwyd gael eu defnyddio gan lorïau a charafanau yn ystod yr adegau llai prysur.
- **Darparu mannau parcio i feiciau a beiciau modur mewn meysydd parcio** – Bydd hyn yn annog pobl i wneud mwy o ddefnydd o feiciau a beiciau modur, y maent ill dau yn ddulliau teithio mwy cynaliadwy.

1.9 Bwriedir i'r Strategaeth Barcio ddarparu'r fframwaith i lywio'r penderfyniadau ar ddarpariaeth benodol, lleoliad a phrisiau mannau parcio dros y 15 mlynedd nesaf.

1.10 Bydd y blaenoriaethau sydd i'w gweithredu yn cael eu datblygu a'u cyflenwi drwy broses y Cyngor ar gyfer cynllunio busnes y gwasanaethau parcio a byddant yn ddibynnol ar sicrhau'r adnoddau angenrheidiol.

1 Cyflwyniad

Cydnabyddir lefel y ddarpariaeth barcio yng nghanol trefi fel ffactor hollbwysig wrth ddewis dull teithio, a bydd y Strategaeth Parcio'n rhwym o effeithio ar lefelau tagfeydd a llygredd traffig, ffyniant economaidd ardal a'r defnydd o gludiant cyhoeddus.

Mewn ardal mor amlwg wledig â Sir Gaerfyrddin, mae'r car modur preifat yn parhau'n brif ddull cludiant ar gyfer mwyafrif y teithiau a wneir o fewn y sir. O ganlyniad i'r defnydd cynyddol o'r car modur at ddibenion preifat a busnes, mae angen parcio'r cerbyd wedi cyrraedd y cyrchfan, a hynny hyd nes bod angen defnyddio'r cerbyd eto.

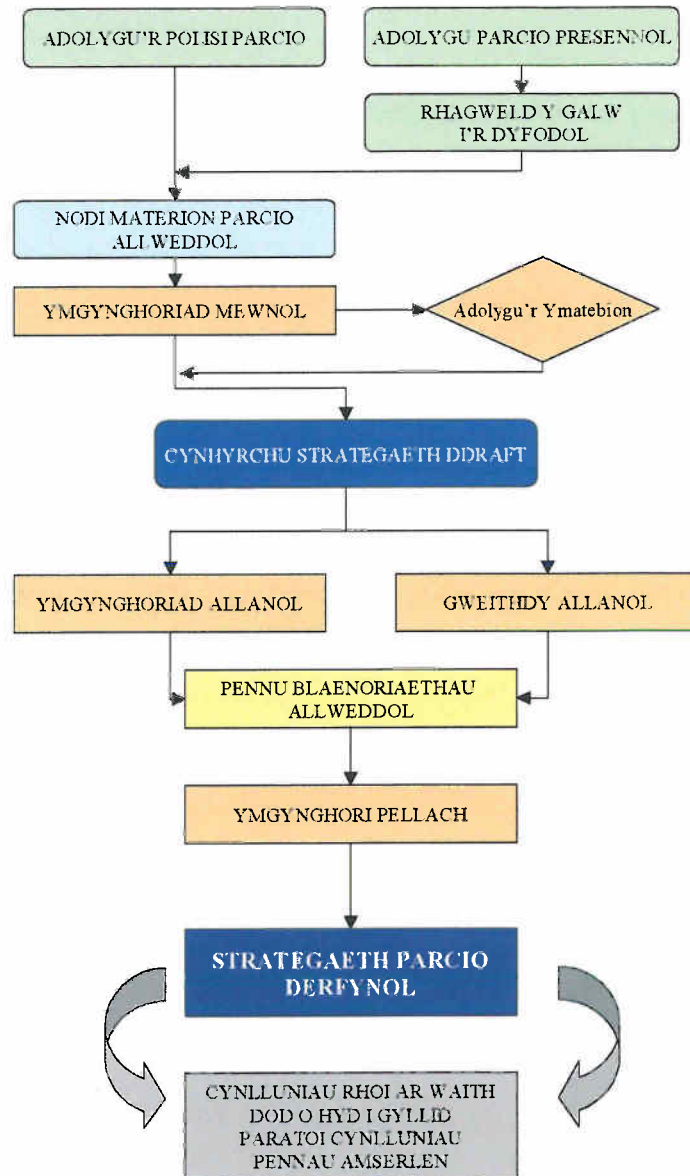
Mae'r angen hwn am barcio, yn arbennig yng nghanol trefi, yn rhoi cryn bwysau ar fannau parcio presennol mewn trefi, boed hynny ar y stryd neu oddi arni, ac mae hyn yn ei dro yn arwain at alw am ddarparu mwy o leoedd parcio wrth i lefelau traffig gynyddu. Fodd bynnag, wrth i drefi Sir Gaerfyrddin barhau i ddatblygu a thyfu mae'n fwyfwy anodd dod o hyd i dir i ddarparu lleoedd parcio i geir yng nghanol trefi.

Mae'n hanfodol felly fod y mannau parcio presennol yn cael eu rheoli'n effeithiol i sicrhau'r defnydd mwyaf posibl o'r lle sydd ar gael, ac ar yr un pryd ddarparu a hyrwyddo dulliau eraill o gyrraedd canol y dref a chyrchfannau eraill lle bo modd, gan leihau'r angen am deithio yn y car a pharcio yng nghanol trefi.

Rhaid i'r awydd i reoli'r stoc parcio presennol a chynnig dewisiadau amgen yn lle teithio mewn ceir gael eu hystyried yn unol â'r angen am gynnal dengarwch ardal lle gall pobl siopa, gweithio a chyflawni eu gweithgareddau beunyddiol. Bydd y Strategaeth Parcio'n sicrhau bod newidiadau i'r ddarpariaeth barcio yn y dyfodol yn flaengar ac yn cynnal dengarwch a hyfywedd economaidd gwahanol ardaloedd y sir.

2 Datblygiad y Strategaeth

Datblygwyd y Strategaeth Parcio yn dilyn proses gynhwysfawr o gasglu gwybodaeth ac ymgynghori, a oedd yn cynnwys adolygiadau polisi parcio, arolygon meysydd parcio, dadansoddiad o docynnau maes parcio, ymgynghori mewnol ac allanol a gweithdy allanol.



Ffigwr 1: Llifiart Datblygiad y Strategaeth

2.1 Adolygiadau Polisi Parcio

Wrth ddechrau datblygu'r Strategaeth Parcio hon adolygwyd polisi a chanllawiau presennol rhanbarthol, ac eiddo'r Cynulliad a'r Llywodraeth Ganolog ar barcio, cludiant a chynllunio defnydd tir. Wedyn cymharwyd y dogfennau hyn â pholisïau a chanllawiau cyfredol Sir Gaerfyrddin.

Dangosodd hyn fod polisïau cyfredol Cyngor Sir Gaerfyrddin yn cyd-fynd â strategaethau ac amcanion rhanbarthol a chenedlaethol, ac o'r adolygiad hwn cododd nifer o bwyntiau allweddol a fu'n sylfaen ar gyfer cynigion y strategaeth ddrafft.

Mae'r rhain yn cynnwys:

- Hybu parcio arhosiad byr yng nghanol trefi drwy bolisïau codi tâl am barcio a/neu gyfyngu ar y ddarpariaeth arhosiad hir;
- Darparu ar gyfer pobl ag anableddau, fel sy'n ofynnol yn ôl Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1994;
- Hybu a blaenoriaethu cludiant cyhoeddus i ddarparu dewis amgen cynaliadwy yn lle defnyddio cerbydau modur preifat;
- Cymhwyso uchafswm safonau parcio i ddatblygiadau newydd, gan annog darpariaeth ar lefel is, ond sicrhau ar yr un pryd na pheryglir hyfywedd a dichonoldeb economaidd y trefi;
- Rheoli'r ddarpariaeth o ran meysydd parcio cyhoeddus a phreifat, ac ystyried materion ar y cyd ag awdurdodau lleol eraill;
- Ystyried cyflwyno cynlluniau Parcio a Theithio, lle bo'n briodol.

2.2 Y Ddarpariaeth Barcio Bresennol a'r Galw

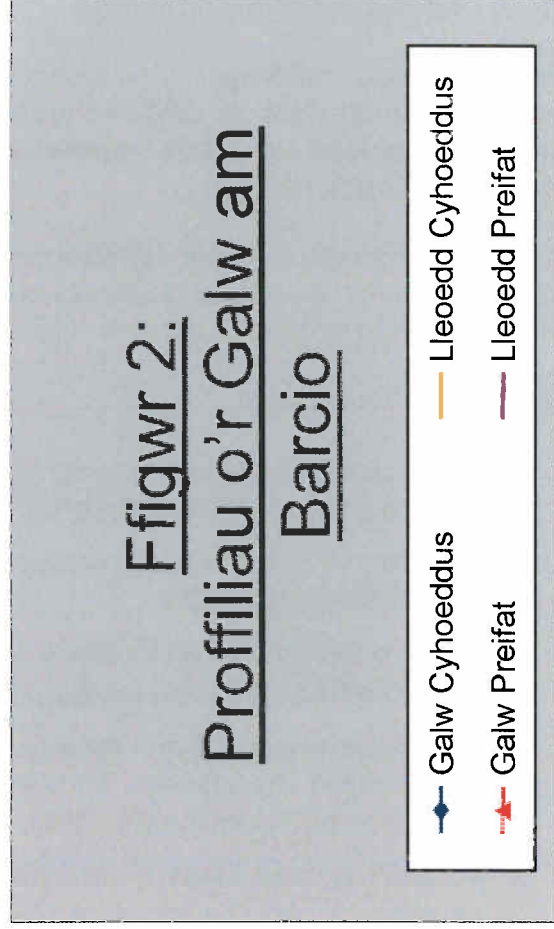
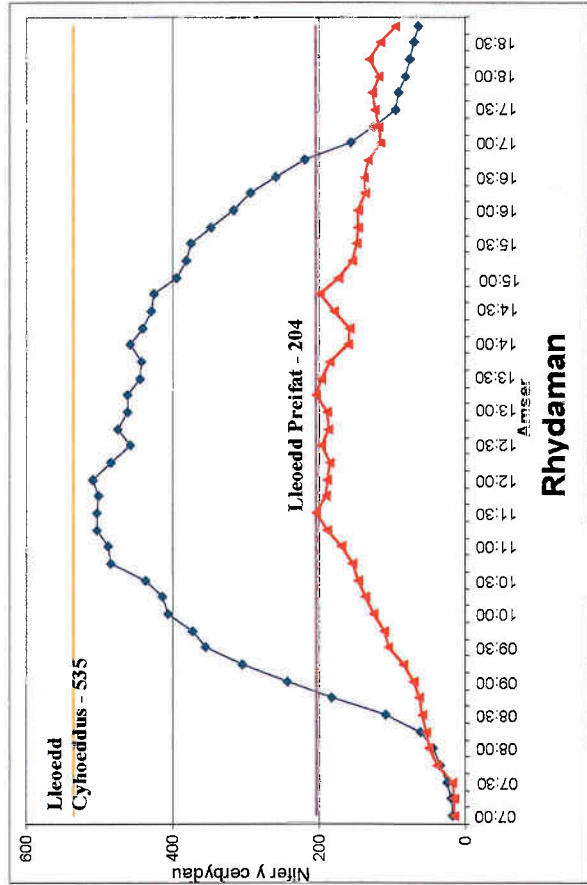
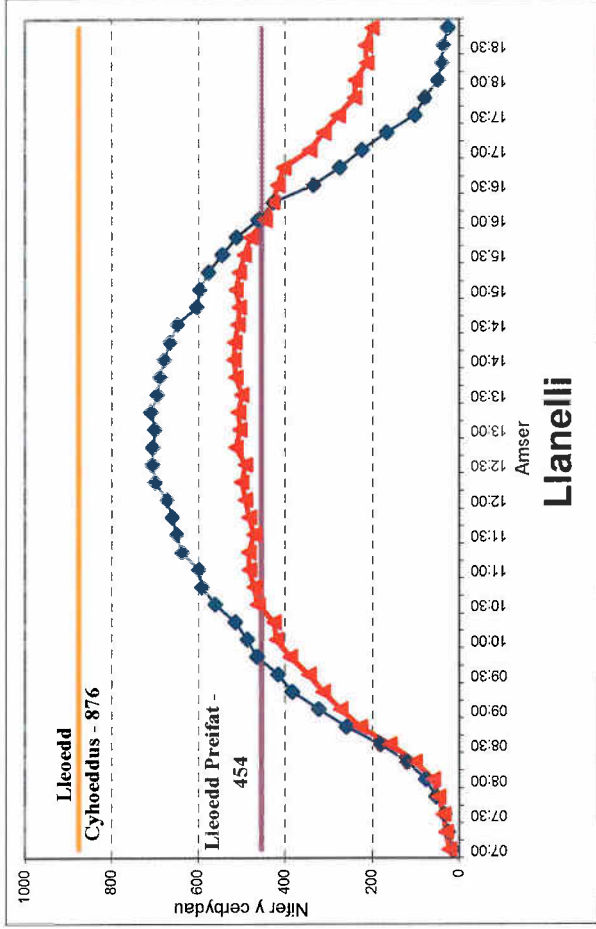
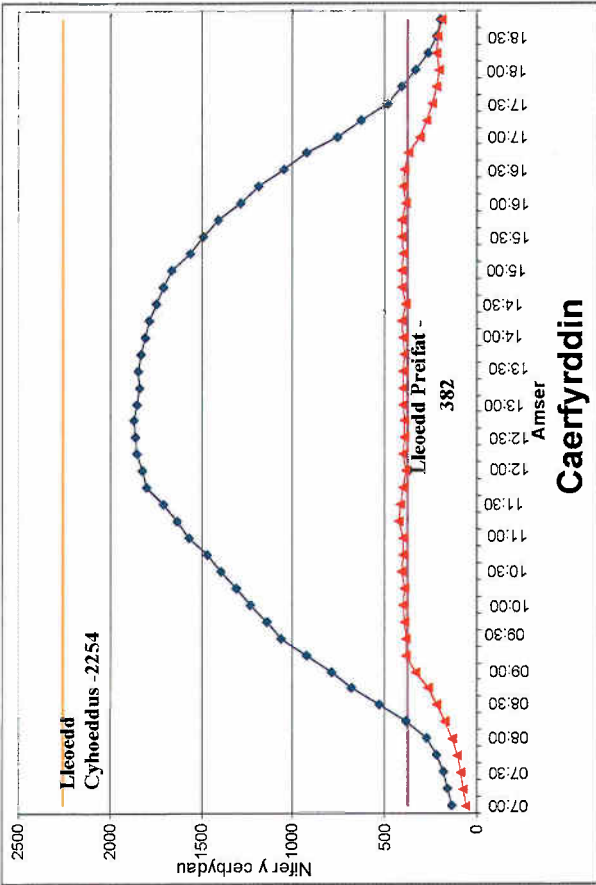
Cynhaliwyd arolygon meysydd parcio ym mis Awst 2004 yn y meysydd parcio cyhoeddus yng Nghaerfyrddin, Llanelli a Rhydaman, ynghyd â meysydd parcio preifat mwyaf y trefi. Rhoddodd yr arolygon, a gynhaliwyd ar ddydd Gwener, gipolwg ar y proffil parcio yn nhair prif dref y sir (Ffigur 2).

Dengys gwybodaeth yr arolygon nad oedd cyfanswm galw'r cyhoedd yn fwy na'r lleoedd oedd ar gael mewn unrhyw un o dair tref yr arolwg ar unrhyw adeg o'r dydd, gydag uchafswm o 83% o'r lleoedd yn llawn ym meysydd parcio Caerfyrddin a Llanelli, a galw o 95% yn Rhydaman ar yr adegau brig.

Serch hynny, os yw tua 85% o'r lleoedd yn llawn, gall maes parcio **ymddangos** yn llawn i yrwyr, a gall dod o hyd i le gwag fod yn anos. Yn hyn o beth gwelwyd bod Rhydaman yn gweithredu uwchben y trothwy o 85% o'r lleoedd rhwng 10.30am a 4.30pm ar ddiwrnod yr arolwg.

Yn sgîl gwybodaeth yr arolwg llwyddwyd hefyd i sefydlu proffiliau hyd arhosiad ar gyfer pob un o'r meysydd parcio a gafodd eu harolygu.

Mae dadansoddiad cynhwysfawr o wybodaeth yr arolygon ar gael ar ffurf Atodiad A i'r Strategaeth Parcio, ar gais.



Er mwyn gwirio pa mor gywir roedd gwybodaeth yr arolwg yn adlewyrchu'r defnydd cyffredinol o feysydd parcio, dadansoddwyd gwybodaeth am werthiant tocynnau dyddiol a misol. Roedd hyn yn caniatáu cymharu'r data a gasglwyd yn ystod yr arolygon a'r cyfartaledd a galw'r 85^{ed} canradd (85%ile) ym mis Awst.

Yn yr un modd, roedd dadansoddiad o'r data tocynnau misol yn caniatáu cymhariaeth rhwng mis yr arolwg (Awst) a gweddill 2004.

Drwy gyfuno'r ffactorau dyddiol a misol cafwyd syniad o'r galw cyfartalog am barcio a'r 85%ile ar hyd y flwyddyn. O'r wybodaeth hon amcangyfrifwyd lefel sylfaenol o alw. Ceir cymhariaeth rhwng data'r arolwg a'r galw am barcio yn 2004 yn Nhabl 1.

Nid yw'n ddichonadwy, na chwaith yn ymarferol yn economaidd, ceisio darparu ar gyfer y galw uchaf am barcio yn ystod y flwyddyn, gan y byddai hynny'n debygol o alw am gryn ddarpariaeth barcio na fyddai'n cael ei defnyddio'n ddigonol weddill y flwyddyn.

Gwerth a gydnabyddir yn genedlaethol sy'n cynrychioli'r lefel uwch o alw yw'r ffigur 85%ile. Dyma'r gwerth y mae'r galw am barcio yn ei gyrraedd neu'n is nag ef am 85% o'r flwyddyn. Yn yr un modd, mae'n nodi lefel y galw yr eir yn uwch nag ef am 15% o'r amser yn unig. Felly, bydd cyflenwad parcio sy'n mynd i ddarparu ar gyfer y galw 85%ile yn darparu ar gyfer y rhan fwyaf o'r galw am barcio ar hyd y flwyddyn.

	Galw dyddiol 2004 am barcio fel canran o'r data a gasglwyd ar ddyddiau'r arolwg:	
	Galw cyfartalog	Galw 85%ile
Caerfyrddin	89%	110%
Llanelli	115%	148%
Rhydaman	93%	121%

Tabl 1: Cymharu Data'r Arolygon

Dengys y tabl uchod fod y gwerthiant tocynnau ar ddyddiad yr arolwg yn debyg i'r gwerthiant cyfartalog blynyddol o ran tocynnau dyddiol y gellir ei ddisgwyl yng Nghaerfyrddin a Rhydaman, ond bod gwerthiant cyfartalog tocynnau yn Llanelli rywfaint yn uwch na'r hyn a gofnodwyd ar ddyddiad yr arolwg.

Yn yr un modd mae galw'r 85%ile, sy'n dangos y lefel uwch o alw ar hyd y flwyddyn, i'w weld yn uwch na'r wybodaeth sydd ar gael am y tair tref ar ddiwrnod yr arolwg.

2.3 Y Galw i'r Dyfodol

Mae'n hollbwysig bod y galw i'r dyfodol yn achos pobl sydd am ddod i drefi Sir Gaerfyrddin yn cael ei ddiwallu, er mwyn sicrhau na pheryglir eu ffyniant economaidd. Mae sawl ffactor a fydd yn effeithio ar y galw am barcio yn y sir yn y dyfodol, fel a drafodir isod. Yn gyffredinol, gellir barnu bod y rhain yn cynnwys:

- **Cynnydd mewn Traffig** o ganlyniad i'r twf a ragwelir mewn perchnogaeth ceir.
- Mae'r **Cynllun Datblygu Unedol (UDP)** a gynhrychir gan y Cyngor Sir yn nodi'r strategaeth ar gyfer defnydd tir y sir i'r dyfodol ac ar y sylfaen honno y gwneir penderfyniadau sy'n ymwneud â rheoli datblygiad.
- Gall **Datblygiadau Mawr**, yn enwedig yng nghanol trefi, gael effaith sylweddol ar y galw am deithio, yn enwedig yng nghyswllt parcio ceir.
- Mae **Cyfreithloni Parcio** a gyflwynwyd yn Sir Gaerfyrddin ym mis Mawrth 2004 wedi arwain at drosglwyddo parcio anghyfreithlon ar y stryd i feysydd parcio oddi ar y stryd.
- Mae **Parcio i Breswylwyr**, a gyflwynwyd yng Nghaerfyrddin, Llanelli a Rhydaman ym mis Rhagfyr 2004 wedi arwain at symud nifer sylweddol o gerbydau pobl nad ydynt yn breswylwyr.
- Mae **Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1995** yn gofyn bod meysydd parcio cyhoeddus yn darparu nifer priodol o leoedd parcio i'r anabl, ac o ganlyniad collir manau parcio cyffredinol talu ac arddangos.

Nid yw'n hawdd rhagweld effaith yr holl ffactorau hyn, ond mae'r Adran Drafnidiaeth yn rhagweld cynnydd cyffredinol mewn siwrneiau ceir o ryw **20%** yn Sir Gaerfyrddin rhwng 2004 a 2019. Mae cynnydd mewn siwrneiau ceir yn awgrymu cynnydd yn y galw am fannau parcio ar ben y daith. Defnyddiwyd y ffigwr hwn i helpu i bennu'r galw am fannau parcio i'r dyfodol.

Y galw presennol ar adegau brig (Arolygon Awst 2004)			Y galw dyddiol a ragwelir i'r dyfodol ar degau brig (2019)		Yn 2019 bydd y galw 85%ile a ragwelir ar degau brig (Nifer lleoedd) yn fwy na'r leuoedd sydd ar gael
Tref	Lleoedd	Galw	Cyfartaledd	85%ile	
Caerfyrddin	2254	1870	1994	2464	210
Llanelli	876	711	980	1261	385
Rhydaman	535	508	566	736	201

Tabl 2: Y galw a ragwelir am Barcio i'r Dyfodol

Gwelir bod potensial ar gyfer problemau sylweddol o ran y cyflenwad a'r galw am leoedd parcio yng Nghaerfyrddin, Llanelli a Rhydaman, oni welir newid naill ai yn y ddarpariaeth parcio yn y trefi, rheolaeth y stoc sydd ar gael, neu'n wir yn y dewisiadau teithio a wneir wrth ddod i ganol trefi.

Seilir y ffigurau galw dros ben a amcangyfrifir ar y ddarpariaeth parcio yn 2004. Bydd datblygiadau mewn trefi i'r dyfodol yn cael eu hystyried yn fanwl yng nghyd-destun fframwaith y Strategaeth Parcio, sy'n ddigon hyblyg i ddarparu ar gyfer newidiadau yn y ddarpariaeth parcio o ganlyniad i gynigion datblygu.

2.4 Ymgynghoriad Mewnol

Cafwyd ymgynghori mewnol ymhlith timau cynllunio, datblygiad economaidd a thrafnidiaeth y Cyngor Sir er mwyn sefydlu blaenoriaethau cyffredin yng nghyswllt parcio.

Gofynnwyd i bob tîm restru 24 o flaenoriaethau posibl, gan roi pwyntiau ar gyfer y pwyslais a roddir ar bob un. Defnyddiwyd y rhestr honno o flaenoriaethau allweddol a nodwyd i greu'r strategaeth parcio ddrafft, a ddefnyddiwyd yn y broses ymgynghori allanol a'r gweithdy.

Safle	Disgrifiad	Canran o'r sgôr Safle 1
=1	Caniatáu parcio arhosiad byr yn unig mewn meysydd parcio cyhoeddus yng nghanol tref	100%
=1	Darparu cyfleusterau Parcio a Theithio ar gyfer parcio arhosiad hir, yn barhaol	100%
3	Darparu llwybrau cerdded diogel a chyfleus i/o ac o fewn meysydd parcio cyhoeddus	79%
=4	Gwella integreiddio cludiant cyhoeddus	57%
=4	Gwella arwyddion i feysydd parcio cyhoeddus	57%
=6	Gwella cyfleusterau ac amgylchedd meysydd parcio cyhoeddus	50%
=6	Darparu 'shopmobility' mewn meysydd parcio canol tref	50%
=8	Annog defnydd o gludiant cyhoeddus drwy brisiau a darpariaethau parcio	43%
=8	Gorfodi uchafswm safonau parcio ar gyfer pob datblygiad newydd	43%
=10	Darparu parciau bysiau	38%
=10	CSC i reoli pob parcio yng nghanol trefi – gan gynnwys datblygiadau preifat newydd	38%
=10	Darparu gwell ymglyfnwid trafndiaeth – car/bws/rheilffordd	38%

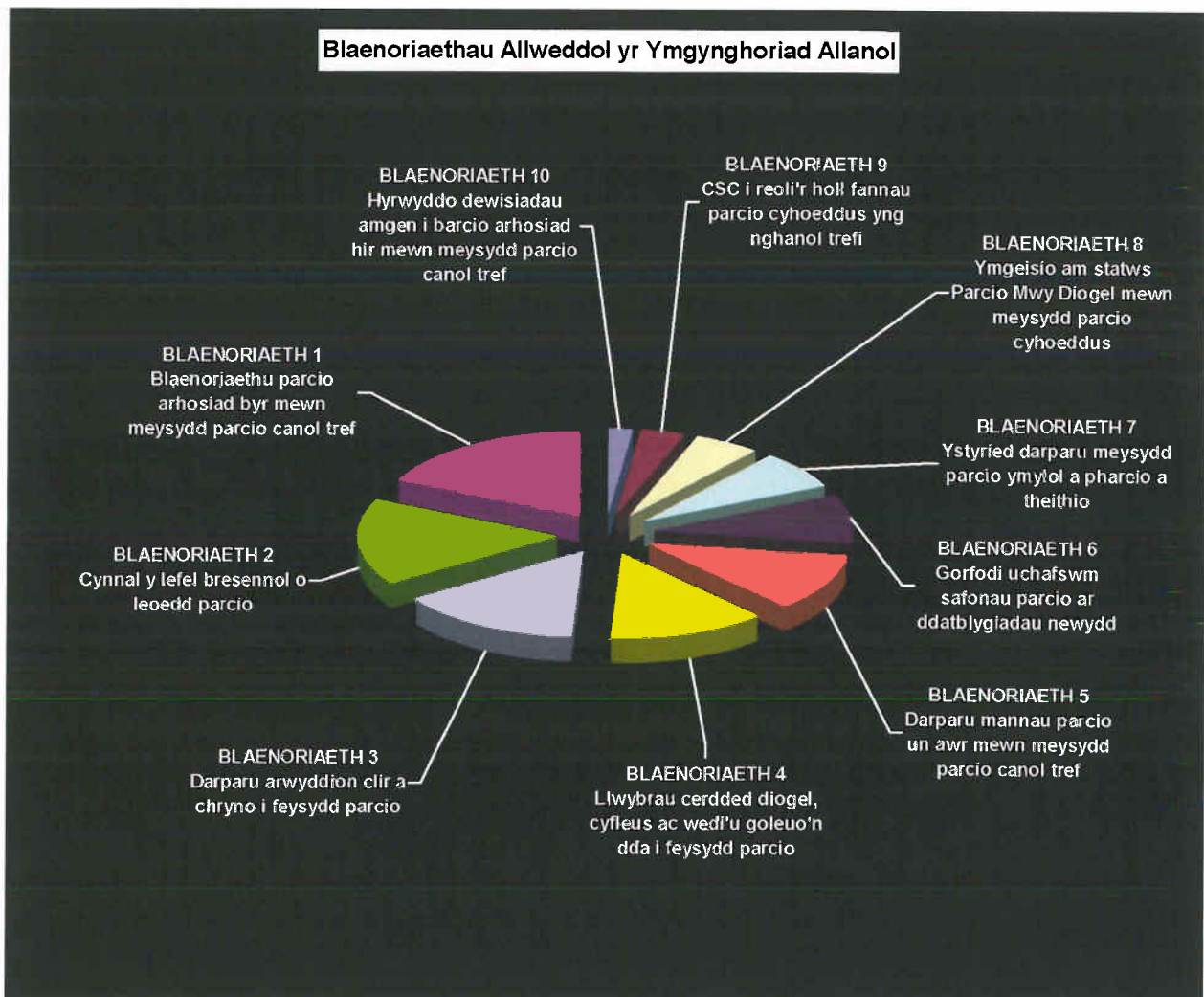
Tabl 3: Crynodeb o'r Blaenoriaethau Mewnol Allweddol

2.5 Ymgynghoriad Allanol

2.5.1 Ymgynghoriad Cyffredinol

Ymgynghorwyd ar y strategaeth ddrafft ym mis Mai 2005 gyda nifer o gyrff allanol, gan gynnwys yr holl gynghorau tref a chymuned, yr Heddlu, y Gwasanaethau Ambiwlans a Thân, cwmnïau cludo nwyddau, cwmnïau bysiau, awdurdodau lleol cyfagos a grwpiau cludiant eraill.

Cyflwynwyd Adroddiad Ymgynghori ynghyd â holiadur. Gofynnwyd i ymgynghoreion flaenoriaethu cynigion y strategaeth ddrafft yn ogystal â chadarnhau eu bod yn cytuno neu'n anghytuno gyda phob un o gynigion y strategaeth. Arweiniodd y broses hon at y blaenoriaethau a welir yn Ffigwr 3.



Ffigwr 3: Crynodeb o'r Blaenoriaethau Allanol Allweddol

2.5.2 Ymgynghoriad â Rhanddeiliaid Allweddol

At hyn, cynhaliwyd gweithdy y gwahoddwyd rhanddeiliaid allweddol a ddewiswyd o'r ystod ehangach o ymgynghoreion iddo i drafod cynigion y strategaeth ddrafft ac ychwanegu cynigion pellach, yn ôl y galw. O fewn y gweithdy cytunwyd ar nifer o flaenoriaethau allweddol, a welir yn Ffigur 4.

Ffigur 4: Blaenoriaethau Allweddol y Gweithdy

Safle	Disgrifiad			
1	Gwella integreiddio trafndiaeth i annog mwy o ddefnydd o gludiant cyhoeddus (cynnig y gweithdy)	Blaenoriaethu parcio arhosiad byr mewn meysydd parcio canol tref		
2	Archwilio potensial meysydd parcio ymylol a pharcio a theithio	Darparu mannau parcio un awr mewn meysydd parcio canol tref	Darparu gwybodaeth barcio benodol i'r dref – arwyddion ag amrywiol negeseuon, taflenni a gwefan (cynnig y gweithdy)	
3	Darparu cyfleusterau parcio beiciau a beiciau modur	Annog dewisiadau amgen yn lle parcio arhosiad hir mewn meysydd parcio canol tref	Arwyddion clir, cryno i feysydd parcio, sy'n nodi nifer y lleoedd ac ati	
4	Darparu lle parcio i goetsys ymwelwyr yn nhrefi mwyaf y sir	Meysydd parcio cyhoeddus i gydymffurfio â Deddf Gwahaniaethu ar Sail Anabledd	Llwybrau cerdded diogel, hwylus ac wedi'u goleuo'n dda i feysydd parcio cyhoeddus	Annog datblygiadau yn y trefi i bennu taliadau parcio'n unol â pholisi CSC
5	Ystyried tocynnau parcio a theithio ar y cyd mewn cyfnewidfeydd trafndiaeth	Ystyried darparu mannau parcio ar y prif lwybrau bysiau	Darparu cynlluniau 'Shopmobility' lle bo hynny'n ymarferol	

Y blaenoriaethau allweddol a nodwyd yn yr ymgynghoriad allanol a phroses y gweithdy yw sylfaen y Strategaeth Parcio.

3 Strategaeth Parcio Integredig

3.1 Nodau'r Strategaeth

Amcan y strategaeth parcio yw cyflwyno polisi ar gyfer parcio yn Sir Gaerfyrddin sy'n hybu darparu a rheoli lleoedd parcio o fewn y sir mewn modd cyson, cynaliadwy ac integredig. Bydd y strategaeth yn darparu fframwaith ar gyfer gwneud penderfyniadau parcio yn y dyfodol yng nghyd-destun polisiau cludiant a defnydd tir cyffredinol Cyngor Sir Gaerfyrddin.

Gellir crynhoi prif nodau'r strategaeth fel a ganlyn:

- Cyd-fynd â pholisiau ac amcanion cenedlaethol a rhanbarthol sy'n ymwneud â pharcio;
- Cyfrannu at nodau strategaethau eraill y Cyngor Sir, p'un a ydynt yn ymwneud â chludiant neu beidio, gan gynnwys y Strategaeth Gorfforaethol, y Strategaeth Gymunedol a'r Strategaeth Trafnidiaeth Integredig;
- Cadw at Bolisi Trafnidiaeth Strategol Cynllun Datblygu Unedol Sir Gaerfyrddin;
- Hyrwyddo dulliau o reoli a darparu meysydd parcio sy'n mwyafu'r defnydd posibl o stoc parcio presennol y Cyngor Sir;
- Hyrwyddo dewisiadau teithio mwy cynaliadwy drwy ddarparu a phrisio parcio, ond ar yr un pryd cynnal hyfywedd a dichonoldeb economaidd gwahanol ardaloedd y sir;
- Sicrhau bod cyfleusterau parcio yn y sir yn ddiogel, yn gyfleus ac yn hygyrch i bob defnyddiwr ac yn cydymffurfio â Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1995.

