

Adroddiad i'r:	Pwyllgor Archwilio Cymunedau
Dyddiad y Cyfarfod:	27 Hydref 2016
Aelod / Swyddog Arweiniol:	Y Cyngorydd David Smith / Graham Boase
Awdur yr Adroddiad:	Mike Jones
Teitl:	Effaith cynyddu tâl parcio ar hyd a lled y Sir

1. Am beth mae'r adroddiad yn sôn?

Archwilio effaith cynyddu tâl parcio a gyflwynwyd ar 1 Ebrill 2016 yng nghanol trefi Sir Ddinbych. Nid yw'r adroddiad yn ystyried defnydd ehangach posibl o feysydd parcio ar gyfer staff sy'n eiddo i adeiladau swyddfeydd y Cyngor gan mai'r adran Eiddo sy'n rheoli'r rheini.

2. Beth yw'r rheswm dros lunio'r adroddiad hwn?

Gofynnodd GCIGA am adroddiad er mwyn archwilio'r effaith y mae cynyddu tâl parcio wedi'i gael ar ganol trefi o ran nifer yr ymwelwyr.

3. Beth yw'r Argymhellion?

Bod y Pwyllgor yn:

- i) Ystyried ac yn rhoi sylwadau ar gynnwys yr adroddiad.
- ii) Ystyried ac yn rhoi sylwadau ar y camau gweithredu arfaethedig a nodir yn Atodiad A.
- iii) Ystyried adroddiad arall mewn blwyddyn er mwyn edrych ar gynnydd.

4. Manylion am yr adroddiad

Cefndir

- 4.1 Mae'r prisiau parcio hen a newydd wedi'u nodi yn Atodiad B. Mae'r rhain yn adlewyrchu'r cynnydd tâl cyntaf ers Ebrill 2009 (h.y. 7 mlynedd)
- 4.2 Mae'r ffi am drwyddedau parcio wedi aros yr un fath, er enghraifft, mae trwydded flynyddol i'w defnyddio yn ein meysydd parcio arhosiad hir yn dal yn £104.34.
- 4.3 Mae'r cynllun sydd ar waith ers tro o ganiatáu i bob Cyngor Tref nodi 5 diwrnod o barcio am ddim yn eu tref pob blwyddyn yn parhau, fel y mae'r cynllun o gyflwyno parcio dyddiol am ddim ar ôl 3pm yn nghanol trefi yn ystod y 4 wythnos sy'n arwain at y Nadolig.
- 4.4 Pennaeth yr Amgylchedd a Phriffyrdd a benderfynodd gynyddu'r tâl parcio eleni, yn dilyn llunio Astudiaeth Rheoli Parcio a Thraffig Canol Trefi Sir Ddinbych ym mis Mawrth 2015 a thrafodaethau dilynol yn y Pwyllgor Archwilio Cymunedau ym mis

Gorffennaf 2015 ac yng nghyfarfod cyllideb Rhyddid a Hyblygrwydd gyda'r Aelodau ym mis Hydref 2015.

- 4.5 Y rheswm dros gynyddu'r tâl oedd (i) cynyddu incwm er mwyn mynd i'r afael â'r bwlch yn y gyllideb (nid yw incwm meysydd parcio i'r gyllideb wedi cyrraedd y targedau ers blynyddoedd ac mae hynny wedi creu pwysau sylweddol flwyddyn ar ôl blwyddyn ar y gyllideb), (ii) darparu refeniw digonol er mwyn gallu buddsoddi yn isadeiledd y meysydd parcio, fel peiriannau talu newydd, ac (iii) er mwyn rheoli parcio yn nghanol trefi yn well trwy gynyddu amllder mynd a dod mewn meysydd parcio arhosiad byr er mwyn cynyddu nifer y lleoedd sydd ar gael i siopwyr.
- 4.6 Wrth nesáu at benderfynu y dylid codi'r ffioedd, cadarnhaodd yr Aelodau y dylid parhau i godi tâl cyson ledled y Sir mewn meysydd parcio cyhoeddus.
- 4.7 Ond, yn ymarferol, mae amgylchiadau lleol yn golygu bod ffioedd gwahanol 'ar y llawr' (e.e. posibl i Gynghorau Tref, neu GAA cyn hynny, dalu rhywfaint o'r arian er mwyn cynnig ffioedd is mewn meysydd parcio penodol. Mae hyn wedi digwydd yn Rhuthun yn y gorffennol ac mae'n digwydd ar hyn o bryd ym Mhrestatyn a Dinbych. Yn achos Llangollen, gosodwyd ffi uwch ym maes parcio Heol y Farchnad er mwyn talu am aelod o staff i weithio fel Cynorthwywr Parcio Coetsis yn y maes parcio hwnnw am nifer o oriau yr wythnos).

Ymateb y Cyhoedd i gynyddu'r pris

- 4.8 Mae tua 35 cwyn/pryder gan y cyhoedd wedi cael eu hadolygu ers cyflwyno'r prisiau newydd. O'r rhain, roedd y nifer helaethaf yn cyfeirio'n benodol at Ddinbych, ac roedd cyfrannau cyfartal o'r gweddill yn cyfeirio'n benodol at y Rhyl, Prestatyn a Rhuthun.
- 4.9 Mae'r rhan fwyaf o'r cwynion/pryderon yn trafod yr effaith andwyol y mae cynyddu'r ffi wedi'i gael ar ganol rhai trefi penodol yn eu golwg nhw. Gan fod y nifer fwyaf wedi dod o Ddinbych, mae'n debyg bod cynyddu'r ffioedd wedi cael effaith anghyfartal yn y dref hon.
- 4.10 Bu Swyddogion mewn cyfarfod â GAA Dinbych a Chyngor Tref Dinbych i drafod y materion ynglŷn â chynyddu'r tâl. Arweiniodd hyn at Swyddogion yn cyflwyno rhai cynlluniau gyda phwerau wedi'u dirprwyo, fel cyflwyno rhai lleoedd parcio am ddim am yr awr gyntaf (2 awr mewn lleoedd anabl) mewn un maes parcio, dynodi Maes Parcio Arhosiad Byr yn un Arhosiad Hir, a chyflwyno cymhorthdal Cyngor Tref i amrywio ffioedd ym Maes Parcio Stryd y Dyffryn hyd at ddiwedd y flwyddyn ariannol hon, ac oddi ar hynny, o bosibl.

Monitro effaith o safbwynt maes parcio/refeniw

- 4.11 Cofnodir incwm parcio'n fisol ar gyfer pob maes parcio yn y Sir, ac mae hynny'n caniatáu gallu cymharu incwm rhwng mis Ebrill a mis Awst eleni â'r un cyfnod y llynedd. Mae'r ffigyrau cymharu i'w gweld yn Atodiad C.
- 4.12 Roedd gostyngiad bach yng nghyfanswm incwm pob maes parcio ym mis Ebrill 2016 o'i gymharu â mis Ebrill 2015, ond bu cynnydd incwm sylweddol yn y 4 mis wedyn.

4.13 Nid yw ffigyrau incwm ar eu pennau eu hunain yn cyfleu faint o ddefnydd a wneir o feysydd parcio, felly bu dadansoddi pellach er mwyn cymharu nifer y tocynnau a werthwyd. Oherwydd cyfyngiadau hen beiriannau tocynnau, mae hon wedi bod yn broses lafurus. Bydd buddsoddi mewn peiriannau talu ac arddangos modern yn y dyfodol yn caniatáu cael gwybodaeth o'r fath yn hawdd.

Cymharu gwerthiant tocynnau

4.14 Mae Atodiad D yn dangos cymhariaeth o werthiant tocynnau fesul maes parcio, tref a phris.

4.15 Mae data gwerthu tocynnau mis Ebrill eleni yn dangos gostyngiad o 31% yn nifer y tocynnau a werthwyd o gymharu â mis Ebrill y llynedd. Gellir egluro hyn oherwydd:

- i) Ymateb anffafriol i gynyddu'r prisiau yn y lle cyntaf
- ii) Tywydd oer a gwlyb anhymhorol yn ystod mis Ebrill eleni
- iii) Penwythnos Gŵyl y Banc y Pasg yn ystod mis Mawrth yn 2016 ond ym mis Ebrill yn 2015.

4.16 Gostyngodd nifer y tocynnau a werthwyd 9% rhwng 1 Mai a 31 Awst o gymharu â'r llynedd.

4.17 Nid yw'n anarferol i werthiant tocynnau amrywio rhywfaint o flwyddyn i flwyddyn, hyd yn oed heb newid pris (er enghraifft, gwerthwyd 7.6% yn llai o docynnau ym mis Mehefin 2014 nag ym mis Mehefin 2015).

4.18 Mae gwerthiant Trwyddedau Parcio wedi cynyddu 18% hyd yma yn y flwyddyn ariannol hon, o gymharu â'r un cyfnod y llynedd. Gan na chododd prisiau'r trwyddedau, mae'n amlwg bod mwy o drigolion wedi prynu trwyddedau eleni, a bydd hynny, wrth gwrs, yn lleihau gwerthiant tocynnau.

4.19 O ganlyniad i'r gwahaniaeth sylweddol rhwng mis Ebrill a'r misoedd eraill, a'r gogwydd y mae posibl i'r gwahaniaeth hwnnw ei greu yn y data, mae Atodiad D yn cynnwys dau dabl. Mae Tabl 1 yn dangos y data gan gynnwys mis Ebrill ac mae Tabl 2 yn dangos y data hebdo.

4.20 O gymharu gwerthiant tocynnau rhwng 1 Mai a 31 Awst 2016 â'r un cyfnod yn 2015, nid yw gwerthiant tocynnau 30 munud wedi newid llawer, mae gwerthiant tocynnau 1 awr wedi cynyddu 7% ac mae gwerthiant tocynnau trwy'r dydd wedi cynyddu 124%.

4.21 Mae gwerthiant tocynnau 3 awr (4 awr o'r blaen) wedi gostwng bron i 32%. Nid oes amheuaeth nad yw'r gostyngiad sylweddol hwn o ganlyniad i gynyddu'r ffioedd a byrhau hyd y band tâl hwnnw o 4 awr i 3 awr. Yng nghyd-destun data arall, mae'n debygol fod yn canlynol yn digwydd:

- i) Ar sail tystiolaeth anffurfiol flaenorol a nifer o'r cwynion a dderbyniwyd ers mis Ebrill 2016, roedd rhai pobl sy'n gweithio yn nghanol ein trefi yn arfer prynu dau docyn 4 awr; un yn y bore ac un yn ystod amser cinio er mwyn parcio trwy'r dydd, un ai mewn maes parcio arhosiad byr neu faes parcio arhosiad hir, am gyfanswm o £2.00 (£1.00 am bob tocyn 4 awr), ond bellach nid oes

modd gwneud hyn gan ein bod wedi cynyddu'r gost a byrhau hyd y band tâl hwn o 4 awr i 3 awr. Ers newid y pris, mae'n debygol bod yr unigolion hyn un ai wedi prynu trwydded barcio flynyddol yn lle; wedi dod o hyd i leoliad gwahanol i barcio am ddim; neu yn hytrach wedi dechrau prynu tocynnau trwy'r dydd.

- ii) Mae hi hefyd yn debygol bod rhai'n prynu tocyn 1 awr yn lle tocyn 3 awr, gan ymdrin â'u busnes yn gynt, lle gallent fod wedi prynu tocyn 4 awr ac aros am fwy o amser yng nghanol y dref yn y gorffennol.

4.22 Mae'r llun rhwng Trefi gwahanol yn y Sir hyd yn oed yn fwy cymhleth. Nid yw Rhuthun na Llangollen wedi profi newid sylweddol yn nifer y tocynnau sy'n cael eu gwerthu o gymharu â'r llynedd, ond mae gwerthiant tocynnau yn y Rhyl, Dinbych, Prestatyn a Rhuddlan wedi gostwng 24%, 18%, 10% ac 18% yn y drefn honno.

4.23 Mae'n amlwg mai yn y Rhyl y mae'r gwerthiant tocynnau wedi gostwng fwyaf, ond ni chafwyd llawer o gwynion am hyn o gymharu â lleoedd eraill yn y Sir. Un eglurhad posib' yw fod gan y Rhyl fwy o leoliadau parcio gwahanol, gan gynnwys meysydd parcio preifat (e.e. Canolfan y Rhosyn Gwyn ac Archfarchnad Morrison's); nifer sylweddol o leoedd parcio am ddim ar y stryd ac arnynt gyfyngiad amser; a pharcio am ddim ar y stryd heb gyfyngiadau ychydig y tu allan i ganol y dref.

Arolwg busnes mewn perthynas ag effaith cynyddu'r prisiau.

4.24 Cynhaliodd y Tîm Datblygu Economaidd a Busnes arolwg 'clipiau sain' byr o fusnes ar draws y Sir ym mis Mehefin er mwyn derbyn adborth sy'n canolbwyntio ar gynyddu'r ffioedd. Gweler Atodiad E.

Casgliad

4.25 Ar sail ein dadansoddiadau o incwm a dderbyniwyd a chyfanswm y tocynnau a werthwyd, mae effaith cynyddu'r pris ledled y Sir yn gyffredinol wedi bod yn llai nag yr oedd nifer yn ei disgwyl, er gwaethaf yr ymateb anffafriol a fu yn y dechrau ym mis Ebrill yn syth ar ôl cynyddu'r ffi. Mae hyn yn cyd-fynd â chanfyddiadau ymchwil blaenorol i archwilio'r cysylltiad rhwng parcio a manwerthu yng nghanol y dref, gan gynnwys astudiaeth LIC, "Asesu Effaith Ffioedd Meysydd Parcio ar y Nifer sy'n Siopa yng Nghanol y Dref".

4.26 Fodd bynnag, ystyrir bod llawer o le i wella ein cyfleusterau a'n systemau parcio o hyd; mae Atodiad A yn rhestru ymyraethau posib' er mwyn gwneud hynny.

5. Sut mae'r penderfyniad yn cyfrannu at y Blaenoriaethau Corfforaethol?

Datblygu'r economi leol – rheoli parcio yng nghanol y dref yn well er mwyn cynyddu mynd a dod o'r lleoedd parcio a nifer y lleoedd sydd ar gael mewn meysydd parcio arhosiad byr, yn enwedig.

6. Faint fydd hyn yn ei gostio a sut y bydd yn effeithio ar wasanaethau eraill?

Fe gostiodd cynyddu'r ffioedd tua £11,000. Roedd cyfran fwyaf yr arian hwn yn mynd at gost ailraglennu'r peiriannau talu ac arddangos. Roedd incwm y peiriannau talu ac

arddangos £193,225 yn uwch rhwng 1 Ebrill a 31 Awst nag oedd yn ystod yr un cyfnod yn 2015 (mewn meysydd parcio ar draethau a meysydd parcio talu ac arddangos).

7. Beth yw prif gasgliadau yr Asesiad o Effaith ar Les? Gellir lawrlwytho adroddiad yr Asesiad o Effaith ar Les o'r wefan a dylid ei ychwanegu fel atodiad i'r adroddiad.

2 Seren. Sgôr wirioneddol: 12 allan o 24. Cyfeiriwch at Atodiad F.

8. Pa ymgynghoriadau a gynhaliwyd gyda'r Pwyllgorau Archwilio ac eraill?

Cyflwynwyd papur i GCIGA ym mis Gorffennaf 2016 a arweiniodd at ofyn am yr adroddiad hwn.

9. Datganiad y Prif Swyddog Cyllid.

Mae'r meysydd parcio wedi gorwario tua £150,000 yn gyson dros y blynyddoedd diwethaf. Yn ystod y cyfnod hwn, mae'r gwasanaeth hefyd wedi methu â darparu'r arian angenrheidiol i fuddsoddi yn isadeiledd y meysydd parcio, gan olygu bod llawer o waith bellach angen ei wneud. Bydd yr incwm ychwanegol sy'n dod o newid y ffioedd parcio yn cael ei ddefnyddio, yn gyntaf, i lenwi bwlch incwm y gorffennol er mwyn talu'r costau cynnal. Bydd unrhyw incwm ychwanegol pellach yn cael ei ddefnyddio i fuddsoddi mewn meysydd parcio ac isadeiledd priffyrdd yn ehangach.

10. Pa risgiau sydd ac a oes unrhyw beth y gallwn ei wneud i'w lleihau?

Peidio â chydabod mai ein meysydd parcio yw pyrth ein trefi, gan geisio cadw cydbwysedd rhwng hynny a'r angen i sicrhau bod incwm yn ariannu gwelliannau a gwaith cynnal a chadw pob dydd.

11. Pŵer i wneud y Penderfyniad

Deddf Rheoleiddio Traffig y Ffyrdd 1984

Mae Adran 7.4.2. o Gyfansoddiad y Cyngor yn amlinellu pwerau'r Pwyllgor Archwilio o ran archwilio effaith penderfyniadau a rhoi polisiau ar waith.