

The National Assembly for Wales
Environment, Planning and Transport Committee

Policy Review of Public Transport
In Wales

Joint statement of evidence by :

Brecon Beacons National Park Authority

Pembrokeshire Coast National Park Authority

Snowdonia National Park Authority

**September
2000**

Policy Review of Public Transport in Wales

Joint statement by Welsh National Park Authorities

1. Introduction

1.1 The National Park Authorities of Wales, welcome the opportunity to submit evidence to the National Assembly's Environment, Planning and Transport Committee, to assist in their deliberations of how the provision of public transport in Wales, can be improved both in the short and long term.

1.2 The Authorities recognise the importance of transport in every aspect of modern life and how it increasingly facilitates the interaction between urban populations and their surrounding rural communities. National Park Authorities believe this relationship between town and countryside is becoming ever more important, especially given the opportunities that National Parks provide for leisure and enjoyment. The Park Authorities therefore believe they have a role in implementing a future agenda for public transport in Wales, thereby enabling the public to enjoy some of the nation's most beautiful landscapes.

2. The relevance of public transport in National Parks

2.1 The provision of adequate and integrated opportunities for access to and around each of the three National Parks is directly relevant to the work of each Authority. Whilst in excess of 85% of all visitors using the National Parks in Wales arrive by car, there are certain areas within close proximity to National Parks where individuals are currently denied access to the countryside because they do not own a car. In some of the Valley communities of South Wales close to the Brecon Beacons National Park for instance, up to 40 % of households currently do not have access to a motor car. In addition a significant number of householders within the Parks are in a similar situation. For instance in Snowdonia and the Pembrokeshire Coast National Parks, approximately 20% of the households in these areas do not have access to a private car. In both of these examples, the ability of individuals to satisfy their everyday needs or to access the National Park area for leisure purposes, is heavily dependent on level of public transport provision.

2.2 Transport affects the work of the Park Authorities in three key ways. As Planning Authorities they can influence the relationship between patterns of development and traffic movement. As resource managers, Park Authorities have an interest in how traffic and transport affects the environment of the Parks and its natural resources. And finally as organisations with responsibilities to promote public enjoyment, National Park Authorities have an interest in the adequacy of access opportunities to and around their areas, (both in terms of car travel and the alternatives to the car)

2.3 Each of these issues is inextricably linked; making transport a focus of many of the social, economic and environmental issues affecting National Parks today. Developing a sustainable transport agenda for National Parks therefore requires not only an integrated and cross sectoral approach, but one which is achieved in ways which reflect the particular needs and circumstances of National Parks.

3. The Role of National Parks in delivering an Integrated Transport Agenda

3.1 The relationship between traffic, transport and highway development in National Parks has long been recognised by Government and more recently by the Assembly itself. As a result management approaches reflecting the need for highways and traffic issues in National Parks to be dealt with sensitively, have evolved over a period of time and have recently been incorporated into a Heads of Agreement drawn up between the Park Authorities throughout England and Wales and the County Surveyor's Society.

3.2 The importance of this Agreement and the detail it contains for instance in respect to Road Hierarchies, highlights the fact that it provides a basis around which strategic transport planning policies contained the Development Plans can be developed and a means of responding to any necessary change to the network. In addition, it provides principles, which can be used for programming of highway maintenance and a mechanism for assessing how change is likely to affect the environmental character of each National Park.

3.3 Having established these working principles, Development and Management Plans within each of the National Parks now reinforce the strategic desire on the part of the Park Authorities' to integrate traffic movement and land use planning. Although the scale of development within Parks is often less intense than elsewhere, emerging strategies are increasing encouraging development to be focused towards specific service centres with good transport infrastructure and highway access. Conversely all Parks as a matter of principle seek to resist development in isolated locations or where the access implications of new development is likely to be damaging to the character of the landscape.

3.4 The desire on the part of the Assembly to see transport agendas promoted and delivered through the integration of policies within Unitary Development Plans and Local Transport Plans is supported by the Park Authorities. Indeed it is pleasing to see that the Park Authorities' views on highway and transport development are now filtering into the Local Transport Plans covering their respective areas. Where programmes of action emerging from these Plans reduce the public's dependency on the motor car and improve the opportunity and choice for individuals to travel to and around National Parks, this can only be beneficial to the management of the Park areas.

3.5 Apart from their planning role, the other important transport interest that the Parks share, is their desire to reduce public dependency on the motor car for leisure travel. For this reason each of the Parks is involved in the implementation of a number of public transport initiatives, (examples of which are detailed below).

3.6 Because of their limited responsibilities for transport, National Park Authorities are however minor players in the direct provision and delivery of local public transport services. Notwithstanding this, they take an active role in promoting and raising public awareness of the alternatives to motor car travel to and within their areas. Indeed the fact that National Parks themselves are in the public's mind special places, enables the Authorities to use various educational and publicity opportunities, to highlight the need for travel in these areas to be undertaken sensitivity.

3.7 Despite this, the Park Authorities recognise that changing the public's behaviour and encouraging them to use public transport will not be achieved easily or quickly. Such encouragement must be given at both the nation level and through the implementation of individual transport agendas for each of the three National Parks and their surrounding areas. Partnership approaches and significant investment in service provision and infrastructure will be crucial in this respect.

3.8 With respect to the provision of transport for local communities, the Park Authorities' interests are similar and indeed complementary to those of the Local Authorities within whose areas they are situated. Whilst National Parks are not providers of the core public transport services, they wish to work with and wherever possible add value to the efforts of Local Authorities.

4. Single Rail Franchise for Wales

4.1 Whilst the issue of establishing a Single Rail Franchise for Wales is not directly relevant to Park Authorities, they believe that the provision of long haul and short haul rail travel to the Parks should be achieved in a manner which reflects current public need and through a process which is effective.

4.2 The introduction of a Single Rail Franchise for Wales can only help in this respect. However for this new arrangement to be beneficial, the access issues affecting Parks, need to be brought to the attention of the Rail operator. Only in this way can rail travel to the more remote areas of Wales where the Parks are located be safeguarded and where possible improved.

5. Existing traffic management initiatives in the National Parks of Wales

5.1 Despite their indirect role in public transport provision, each of the three Parks has introduced successful traffic management and public transport initiatives in the recent past.

5.2 The value of the Park Authorities' efforts to reduce the public's dependency on the motor car and to provide

alternative forms of transport to and around their areas, is reflected by the following examples, all of which are currently operational.

6. Snowdonia National Park

The Snowdon Sherpa and the emerging Northern Snowdonia Initiative

6.1 The Snowdon Sherpa bus service was introduced in the late 80's, to overcome the excessive demand for car parking at popular locations around Snowdon. Ever since, the network of bus services has expanded and it now provides public transport access to and along all the main access routes serving the popular central mountain massifs of the Park and its hinterland. The existing inter connecting network of bus services is linked to local train stations and provides access for those without private transport to travel into the area as well as providing an alternative way for individuals with a car, to enjoy the mountainous heartland of the Park.

6.2 The development of the Sherpa bus network also reflects a strong and successful partnership arrangement, which has been built up between the Park and the two Local Authorities in the area. Most of the existing services are provided under contracts financed by Gwynedd and Conwy Councils, with the National Park Authority financing specific service enhancements. The dynamic nature of the scheme is reflected by the fact that the Park Authority has in conjunction with the British Mountaineering Council financed the introduction of an evening summer service tailored specifically to meet the needs of climbers and walkers. In addition to the support being provided for the bus services, the Park Authority also finances all the publicity material relating to the Sherpa scheme.

6.3 Despite the significant investment of time and resources needed to develop the network of Sherpa services over the past 20 years, it has never quite realised its full potential. Whilst the buses have provided new opportunities for those without cars to get to the National Park, and created alternative ways of sightseeing and exploring the mountains for the adventurous, passenger use of the service has been limited and hence it has only partially achieved its original Park and Ride aim

6.4 Despite these shortcomings, surveys of users show that the service is better used than many other rural bus services in the area and appeals in particular to people who are on holiday in the area.

6.5 Given this foundation and the credibility which the Sherpa brand name has created, the various Authorities in the area have recognised that the present network of bus services provide the perfect stimulus indeed the key, to implementing a new and exciting approach to the sustainable management and development of the area.

The Northern Snowdonia Initiative

6.6 Based on the strengths of the Sherpa experience, this new Initiative is attempting to couple the further enhancement of public transport services with the introduction of new traffic management measures in ways that stimulate business development, enhance the environmental quality of the area and increase the public's enjoyment of the Park.

6.7 Assuming that funding can be secured to provide a frequency of service which matches visitor need and taking into account the effects of the scheme on visitor numbers and expenditure patterns, it has been predicted that the scheme has the potential to generate an additional overall expenditure of around £12.3 million per annum in the local economy which itself could sustain approximately 420 jobs within the area. To complement the enhancement of public transport provision, investigations are ongoing to develop a network of cycle routes linking the communities of the area to popular mountain, forest areas and to the bus network itself. This it is hoped will create additional new transport and access opportunities and bring still greater economic benefits across the area

6.8 To oversee and direct the Initiative and to secure the necessary finance to implement the operational details, a Partnership of six public bodies and agencies has been established. A Project Officer funded by the partners has been appointed for three years to co ordinate the development of the scheme. Meanwhile the Sherpa services continue to be tailored to the needs of its users and discussions are ongoing with local communities to generate support for and to develop the operational detail of the scheme.

6.9 The future scope of the Initiative is likely to encompass:

The development of Public Transport Infrastructure

- Provision of an enhanced and integrated bus service within 5 years
- Provision of improved roadside bus infrastructure
- Bus interchange facilities at Gateway towns
- Bus interchange facilities at other key sites in the core mountain area
- Cycle carrying facilities on public transport (buses and trains)
- Real Time Information facilities along the route network and in key visitor locations

The provision of alternative access opportunities

- A 5 year programme for the development of a network of cycle routes linking communities and popular visitor sites with each other and with public transport routes

The enhancement of highway infrastructure and facilities

- Development of a series of "long stay" secure car parks with associated information facilities and infrastructure in Gateway towns around the periphery of the mountain area, from which Park and ride services will operate
- Rationalisation of car parking in core area
- Rationalisation of roadside parking
- Route corridor enhancement works

The implementation of marketing and publicity campaigns

- Public transport awareness raising campaign
- Development of a marketing strategy for the Initiative
- Development of a Web site for the Initiative including an interactive Route and Activity planner
- Introduction of fare incentives that make the use of the bus services more attractive than the car.

Business development

- Programmes to improve the range and quality of services and tourist infrastructure.
- The development of tourism promotions that encourage car free tourism.

Community Liaison and public relations

- Programmes to involve local communities in the process of developing the scheme

Development of cycle routes

6.10 The National Park Authority has worked closely with Sustrans to develop the National Cycle route Lon

Las Cymru where it passes through the Park.

6.11 13 kms of this National route follows the track bed of a former railway, on land now owned by the Park Authority. The route links the Cambrian Coast railway line with the town of Barmouth and runs alongside the estuary of the Afon Mawddach to the inland market town of Dolgellau.

7. Pembrokeshire Coast National Park

Greenways

7.1 Launched in 1994 the original focus of Greenways was to promote sustainable access to the South Pembrokeshire countryside. Its work concentrated on developing the footpath, cycling and horse-riding networks, with particular attention to links to public transport nodes, disabled access routes, and on promotional and interpretative material and programmes, including guided railway walks. A linked initiative developed a tourism partnership offering Pembrokeshire walking holiday packages, including accommodation and travel by public transport.

7.2 Funding for the initial 3 years came to £165,000 with the National Park being one of 5 core partners in a scheme managed by the local LEADER group, SPARC.

7.3 Greenways is now being re-launched, and to an extent re-focussed, as a Pembrokeshire-wide initiative to co-ordinate and provide sustainable transport projects in the county and build awareness on transportation issues. The Greenways Project Officer, who will report to the Partnership, will now be housed within the public transport unit of the County Council, which will help ensure integration with the Council's key local transport roles. The draft aims of the new initiative will be to:

- i. Promote appropriate travel choices for people wishing to access the Pembrokeshire countryside for leisure and recreational purposes.
- ii. Add value to existing and proposed public transport services and increase visitor spend in rural communities by encouraging increases in user numbers through the promotion of complementary recreation and leisure activities.
- iii. Promote awareness of sustainable transport issues and opportunities, including their environmental and social impact.
- iv. Monitor and measure the effectiveness of the Greenways programme.
- v. Improve accessibility to the countryside to all people irrespective of income or disability.
- vi. Develop a co-ordinated long-term business plan that takes account of Unitary Development Plan and Local Transport Plan strategies and the programmes and initiatives of the County Council and the Pembrokeshire Coast National Park Authority.

Public Transport Guide - Pembrokeshire Coast Path National Trail

7.4 Summer 2000 saw publication of issue number 4 of this innovatory guide to accessing the National Trail by public transport. Produced by consultants TLF on behalf of the National Park Authority and CCW, the guide offers detailed information on services, bargain fares, etc as well as practical advice on building a visit around

available public transport "hubs" and "nodes". The guide is also available and updated on the Authority's website (accessible also via the Countrygoer site).

7.5 The guide helps dispel the myth that the existing public transport network is of little practical value for recreational access to the countryside. Users have enthusiastically received it, and the approach has great potential for wider application to increase awareness of recreational access opportunities using public transport.

Park & Ride: Tenby and St Davids

7.6 In 1999 the long-established NPA-managed Park & Ride scheme serving Tenby was joined by a new service in St Davids. Both are partnership schemes, with financial support from Pembrokeshire County Council, private sector and, in the case of St Davids, the Cathedral Authorities. Both services run during the peak school summer holiday weeks, linking visitor car parks to the hearts of the two settlements. This year the St Davids service included a morning and afternoon extension to Whitesands, serving the area's most popular visitor beach and youth hostel on the National Trail. The two services are provided free of charge to the passengers, operating from charged public car parks. The 1999 patronage figures were around 30,000 for the Tenby service and 5,000 for the St Davids service. Early returns suggest a 50% increase in patronage of the St Davids service this year.

7.7 The plan for 2001 and beyond is to pursue more substantial schemes in both Tenby and St Davids, together with a new scheme in Saundersfoot, all linked to comprehensive traffic management and parking strategies for the three settlements.

Puffin Shuttle

7.8 Introduced in 2000 and managed by Pembrokeshire County Council in association with Menter Preseli (a local LEADER group) and the NPA, the Puffin Shuttle is funded substantially by contributions from the Government's special rural bus subsidy scheme and provides a new service running from St Davids to Milford Haven via the St Brides Bay coastal roads, plugging significant gaps in the conventional bus service network.

7.9 Organised at relatively short notice in 1999 the passenger figure of just under 1500 looks set for a substantial increase in 2000 as the service beds in and awareness increases. The scheme is modelled on and benefits from the experience of previous experimental "hiker bus" services operated by the Park Authority.

7.10 The plan for 2001 and beyond is to build on the success of the Puffin Shuttle, with extensions/new services to other parts of the National Park relatively poorly served by public transport, together with an intensive minibus service in the St Davids peninsula area.

8. Brecon Beacons National Park

Beacons Bus

8.1 The Beacons Bus Partnership was formed in 1998 when a network of Sunday services was piloted, and since then has strengthened to a present membership of 21 organisations and individuals. The Partnership includes private transport operators and specialists, tourism organisations and public sector interest. The National Park Authority currently manages the Partnership.

8.2 Beacons Bus is a branded network of sustainable transport options serving the Brecon Beacons National Park and surrounding communities. The network is subject to continuous development, but in 1999 comprised a number of commercial and subsidised bus and train services linking Swansea, Cardiff, Newport, Abergavenny

and Hereford with the National Park.

8.3 Beacons Bus endeavours to be an integrated public transport network which:

- a) Provides environmentally sustainable access to, from and within the National Park for those without access or choosing not to use a car
- b) Forms part of a green network of car-free routes, which also include walking and cycling routes
- c) Is a tourism product in its own right, offering a range of opportunities for both day and staying visitors in the region, including full integration with the programme of recreational and cultural events across the National Park.

8.4 Beacons Bus has just completed its 3rd year of operation and has improved year on year in terms of numbers of passengers arriving in the Park. The project undertook a substantial marketing and promotional campaign, which raised awareness of the National Park and sustainable ways of getting to it.

8.5 2000 saw the introduction of the Bike Bus as a flagship part of the project. This has proved immensely successful and towards the end of the season demand was outstripping supply. It has clearly demonstrated that a substantial and growing market exists.

8.6 The Assembly should not underestimate the potential that exists to significantly enhance the attractiveness of public transport by the provision of appropriate cycle carrying capacity on all modes. Beacons Bus will, subject to funding, undertake the development of the cycle trailer design, to speed and simplify loading such that cycle carriage can become a norm for journeys to work as well as leisure. This also has implications for the debate that will ensue in connection with the All Wales Rail Franchise.

8.7 The key roles that Beacons Bus Partnership will undertake will be:

- The development of public/private sector partnerships to secure funding to be directed to the all-round improvement of public transport to, from and within the Park
- The development of other cycle trailer routes for leisure purposes
- Car park and traffic management schemes that will provide funding for better public transport in the National Park
- The promotion and marketing of all public transport provision to, from and within the National Park
- The surveying of residents to ascertain transport needs, patterns and inhibitors to current use of public transport
- The facilitation of better integration between modes.

9. Conclusion

9.1 The National Parks in Wales are special places. They are highly valued not just by local people but also by the many car borne visitors living in urban centres well beyond their boundaries. However in seeking opportunities to escape from the pressures of urban life, many of these same visitors contribute to the current congestion, pollution and environmental damage which today characterises many of the popular parts of National Parks

9.2 The Assembly's desire to promote the use of public transport and reduce the public's dependency on motor cars should recognise that the travel habitats of urban populations directly affect the integrity of the National Parks of Wales. Although the scale of traffic use in National Parks may not be as severe as many urban or urban fringe areas, the localised impacts of car based leisure travel are often comparable and equally intense.

9.3 In addition and as in many other rural areas of Wales, the resident populations of National Parks also face mobility problems and have a high dependency on the motor car.

9.4 Given this combination of circumstances, National Parks in Wales have particular public transport needs

9.5 The Welsh National Park Authorities therefore support the need for the greater integration and enhancement of public transport services and infrastructure within their areas. Increasing accessibility to and around National Parks in ways which reduces the public's dependency on the motor car yet does not decrease their personal mobility, is an important objective of each of the three National Park Authorities.

9.6 The National Parks believe they have a valuable contribution to make in delivering this agenda. The relevance of their role in this respect is reflected by the success of the schemes with which they have been associated within their respective areas. By developing partnership initiatives which enhance public transport opportunities and increase travel choice, the Authorities believe they can help reduce the public's dependency on motor cars.

9.7 Notwithstanding their contribution, National Park Authorities also acknowledge that achieving the long term goals of developing sustainable transport systems will not be easily or quickly achieved. It will require sensitivity and flexibility, improved funding and the effective delivery of appropriate levels of public transport services. It will also require greater incentives to encourage the use of public transport coupled with innovative demand management measures to minimise the impacts of the motor car on the environment.

9.8 Providers of core public transport services (who ever they may be) must recognise and develop ways of providing services which reflect the particular needs of the National Parks. By working in conjunction with National Park Authorities, the needs of local people and those of the visiting public can be realised.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru

Pwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth,

Adolygiad Polisi o Drafnidiaeth Cyhoeddus yng Nghymru

Datganiad Tystiolaeth ar y Cyd Gan:

Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog

Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro

Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri

Medi 2000

-

Adolygiad Polisi o Drafnidiaeth Cyhoeddus yng Nghymru

Datganiad Barn y Parciau Cenedlaethol

1. Cyflwyniad

1.1 Mae Parciau Cenedlaethol Cymru yn croesawu'r cyfle i gyflwyno tystiolaeth i Bwyllgor yr Amgylchedd, Cynllunio a Thrafnidiaeth, i'w gynorthwyo yn ei ystyriaeth ar sut y gellid gwella'r ddarpariaeth drafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru, yn y tymor byr a'r tymor hir.

1.2 Mae'r Awdurdodau yn cydnabod pa mor bwysig yw trafndiaeth ymhob agwedd ar fywyd yr oes a sut y mae'n hwyluso'r cysylltiad rhwng y dref a'r cymunedau gwledig. Barn Awdurdodau'r Parciau Cenedlaethol yw bod y berthynas hon rhwng gwlad a thref yn dod yn bwysicach bob dydd, yn enwedig o ystyried yr holl gyfleoedd hamdden ac adloniant a gynigir gan y Parciau Cenedlaethol. Cred Awdurdodau'r Parciau felly bod ganddyn nhw ran amlwg i'w chwarae wrth weithredu agenda yn y dyfodol ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru, er mwyn i'r cyhoedd gael mwynhau rhai o olygfeydd harddaf y wlad.

2. Perthnasedd trafndiaeth gyhoeddus yn y Parciau Cenedlaethol

2.1 Mae darparu cyfleoedd priodol ac integredig ar gyfer mynediad i ac o gwmpas y tri Pharc Cenedlaethol yn hollol berthnasol i waith pob Awdurdod. Er bod mwy na 85% o'r holl ymwelwyr sy'n defnyddio'r Parciau Cenedlaethol yng Nghymru yn cyrraedd yn eu ceir, mae trigolion rhai ardaloedd sy'n agos at y Parciau Cenedlaethol yn methu â chyrraedd y Parciau ar hyn o bryd gan oedd ganddynt gar. Er enghraifft, mae hyd at 40% o gartrefi rhai o gymunedau'r Cymoedd, sy'n agos at Barc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, heb gar. Wedi dweud hyn, mae llawer iawn o gartrefi yn y Parciau yn yr un sefyllfa; mae tua 20% o gartrefi ardaloedd Parciau Cenedlaethol Eryri ac Arfordir Penfro heb gar. Yn y ddwy enghraifft hon, mae'r unigolyn yn dibynnu'n fawr ar y ddarpariaeth drafndiaeth gyhoeddus sydd ar gael i fodloni ei anghenion bob dydd neu i fwynhau adnoddau Parc Cenedlaethol.

2.2 Mae trafndiaeth yn effeithio ar waith Awdurdodau'r Parciau mewn tair ffordd amlwg. Fel Awdurdodau Cynllunio fe allant ddylanwadu ar y berthynas rhwng patrymau'r datblygiadau a symudiad traffig. Fel rheolwyr adnoddau, mae gan Awdurdodau'r Parciau ddiddordeb yn y modd y mae traffig a thrafnidiaeth yn effeithio ar amgylchedd y Parc a'i adnoddau naturiol. Yn olaf, fel sefydliadau sy'n gyfrifol am hybu mwyniant y cyhoedd, mae gan Awdurdodau'r Parciau Cenedlaethol ddiddordeb p'un a yw'r mynediad i'w hardaloedd ac o gwmpas y Parc (boed mewn car neu drafndiaeth amgen i'r car) yn hwylus ai peidio.

2.3 Mae cysylltiad clòs rhwng pob un o'r materion hyn, gan olygu bod trafndiaeth yn ganolbwynt i nifer o'r materion cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol sy'n berthnasol i Barciau Cenedlaethol heddiw. Felly, er mwyn datblygu agenda trafndiaeth gynladwy yn y Parciau Cenedlaethol mae'n rhaid gweithredu mewn dull integredig sy'n ymestyn ar draws sectorau, ac mae'n rhaid i'r dull hwnnw adlewyrchu anghenion ac amgylchiadau arbennig y Parciau Cenedlaethol.

3. Rôl y Parciau Cenedlaethol wrth gyflwyno Rhaglen Drafndiaeth Integredig

3.1 Mae'r Llywodraeth, a'r Cynulliad yn ddiweddar, wedi hen gydnabod y berthynas rhwng traffig, trafndiaeth

a datblygu priffyrdd mewn Parciau Cenedlaethol. O ganlyniad i hyn datblygwyd dulliau rheoli dros gyfnod sy'n ymdrin â materion priffyrdd a thraffig mewn Parciau Cenedlaethol mewn modd sensitif. Maent bellach wedi cael eu cynnwys mewn Penawdau Cytundeb a luniwyd rhwng Awdurdodau'r Parciau Cymru a Lloegr a Chymdeithas y Syrfewyr Sirol.

3.2 Mae pwysigrwydd y Cytundeb hwn a'r manylion geir ynddo (mewn perthynas â Hierarchy Ffyrdd, er enghraifft), yn pwysleisio'r ffaith ei fod yn sail ar gyfer datblygu polisiau cynllunio trafndiaeth strategol, fel y rhai mewn Cynlluniau Datblygu, ac yn rhoi ffordd i ymateb i unrhyw newidiadau angenrheidiol yn y broses. Yn ogystal â hyn, mae'n rhoi egwyddorion y gellir eu defnyddio wrth lunio rhaglenni trwsio ffyrdd, a mecanwaith ar gyfer asesu sut y mae newid yn debygol o effeithio ar gymeriad yr amgylchedd y Parciau.

3.3 Ar ôl sefydlu'r egwyddorion gwaith hyn, bydd pob Parc Cenedlaethol yn creu Cynlluniau Datblygu a Rheoli sy'n ategu dymuniad strategol y Parciau i integreiddio symudiad traffig gyda chynllunio defnydd tir. Er bod y raddfa ddatblygu mewn Parc Cenedlaethol fel arfer yn llai dwys nac ardaloedd eraill, mae'r strategau diweddaraf yn ceisio annog datblygiadau fwyfwy at ganolfannau gwasanaeth penodol sydd â chysylltiadau trafndiaeth da a phriffyrdd gerllaw. Ar y llaw arall, mae'r holl Parciau o ran egwyddor yn ceisio osgoi datblygu mewn ardaloedd diarffordd neu lle byddai angen mynedfeydd ar ddatblygiad o'r fath a fyddai'n debygol o niweidio cymeriad y dirwedd.

3.4 Mae Awdurdodau'r Parciau yn cefnogi dymuniad y Cynulliad i weld rhaglenni trafndiaeth yn cael eu hyrwyddo a'u cyflwyno drwy gyfrwng polisiau integredig mewn Cynlluniau Datblygu Unedol a Chynlluniau Trafndiaeth Lleol. Yn wir, mae'n dda gweld bod barn Awdurdodau'r Parciau ar ddatblygiad ffyrdd a thrafnidiaeth yn cael eu bwydo erbyn hyn mewn i Gynlluniau Trafndiaeth Lleol ardaloedd pob Awdurdod. Gallai rhaglen waith yn sgîl Cynllun o'r fath leihau dibyniaeth y cyhoedd ar geir, a rhoi mwy o ddewis a chyfle i unigolion o ran teithio i'r Parciau Cenedlaethol ac o'u cwmpas. Byddai hynny'n fanteisiol iawn i waith rheoli ardaloedd y Parciau.

3.5 Ar wahân i'w rôl gynllunio, mae'r Parciau'n rhannu un diddordeb trafndiaeth pwysig arall. Hwn yw eu dymuniad i leihau dibyniaeth y cyhoedd ar y car ar gyfer siwrneiau hamdden. Am y rheswm yma mae pob un o'r Parciau yn cynorthwyo gyda nifer o fentrau trafndiaeth gyhoeddus (ceir enghreifftiau ohonynt isod).

3.6 Fodd bynnag, gan fod cyfrifoldebau Awdurdodau'r Parciau Cenedlaethol o ran trafndiaeth yn gyfyng, rhan fach yn unig sydd ganddynt yn narpariaeth a chyflenwad uniongyrchol y gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus lleol. Serch hynny, mae ganddynt rôl weithredol yn hyrwyddo a chodi ymwybyddiaeth y cyhoedd am dulliau heblaw'r car o gyrraedd yr ardaloedd a theithio o'u hamgylch. Yn wir, mae'r ffaith fod y Parciau eu hunain yn lleoedd arbennig ym meddyliau'r cyhoedd yn golygu y gall yr Awdurdodau ddefnyddio gwahanol gyfleoedd addysgiadol a chyhoeddusrwydd i bwysleisio'r angen i fod yn ystyriol wrth ymgymryd â thrafnidiaeth yn yr ardaloedd hyn.

3.7 Mae Awdurdodau'r Parciau, fodd bynnag, yn cydnabod na fydd newid ymddygiad y cyhoedd neu annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus yn dasg hawdd. Rhaid rhoi cymhellion cenedlaethol, drwy weithredu rhaglenni trafndiaeth unigol ar gyfer pob un o'r tri Pharc Cenedlaethol a'u cyffiniau. Bydd gweithio mewn partneriaethau ac annog buddsoddiadau sylweddol yn narpariaeth a rhwydwaith y gwasanaethau yn hanfodol yn y cyd-destun hwn.

3.8 O ran darparu trafndiaeth ar gyfer cymunedau lleol, mae buddiannau'r gwahanol Awdurdodau yn debyg. Yn wir, maent yn cyfateb â'r rhai'r Awdurdodau Lleol sy'n cyffinio â hwy. Er nad yw'r Parciau Cenedlaethol yn brif ddarparwyr gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus, maent am gydweithio gyda'r Awdurdodau Lleol ac ychwanegu at eu hymdrechion lle bynnag posibl.

4. Rhyddfrait Rheilffyrdd Unigol i Gymru

4.1 Er nad yw sefydlu Rhyddfrait Rheilffyrdd Unigol i Gymru yn hollol berthnasol i Awdurdodau'r Parciau, maent o'r farn y dylid darparu rheilffyrdd cludo pell ac agos i'r Parciau mewn modd sy'n adlewyrchu angen presennol y cyhoedd a thrwy broses effeithiol.

4.2 O ran hyn, byddai cyflwyno Rhyddfrait Rheilffyrdd Unigol Cymru ond yn fanteisiol. Fodd bynnag, er mwyn i'r trefniant hwn fod o fudd, rhaid tynnu sylw Gweithredwyr y Rheilffyrdd i'r materion mynediad sy'n effeithio ar y Parciau. Dim ond fel hyn y gellir diogelu'r rheilffyrdd ym mharthau mwyaf gwledig Cymru, sef ardaloedd y Parciau, a'u gwella lle bynnag posibl.

5. Mentrau rheoli traffig presennol ym Mharciau Cenedlaethol of Wales

5.1 Er nad oes ganddynt rôl uniongyrchol yn narpariaeth trafndiaeth gyhoeddus, mae'r tri Pharc wedi cyflwyno mentrau rheoli traffig a mentrau thrafnidiaeth gyhoeddus llwyddiannus yn weddol ddiweddar.

5.2 Mae'r enghreifftiau canlynol yn dangos ffrwyth ymdrechion Awdurdodau'r Parciau i leihau dibyniaeth y cyhoedd ar y car ac i ddarparu dulliau amgen o deithio i'r Parciau ac o'u hamgylch. Maent oll yn weithredol ar hyn o bryd.

6. Parc Cenedlaethol Eryri

Sherpa'r Wyddfa a Menter Gogledd Eryri

6.1 Cyflwynwyd gwasanaeth bys Sherpa'r Wyddfa ddiwedd yr 80au i ymdopi â'r galw enfawr am leoedd parcio yn y mannau poblogaidd o amgylch yr Wyddfa a'i chriw. Ers hynny, mae'r rhwydwaith bysus wedi ehangu ac mae bellach yn darparu trafndiaeth gyhoeddus ar hyd yr holl ffyrdd allweddol at fynyddoedd poblogaidd y Parc a'i gyffiniau. Mae'r rhwydwaith presennol o wasanaethau bys wedi'u cysylltu i orsafoedd trên lleol ac yn galluogi'r rheiny sydd heb drafnidiaeth breifat i gyrraedd yr ardal, ynghyd â chynnig ffordd wahanol i'r sawl sydd â char i fwynhau ardaloedd mynyddig canol y Parc.

6.2 Mae datblygiad y rhwydwaith bys Sherpa hefyd yn adlewyrchu cytundeb partneriaeth cadarn a llwyddiannus, a adeiladwyd rhwng y Parc a dau Awdurdod lleol yr ardal. Darperir rhan fwyaf o'r gwasanaethau presennol o dan gytundebau a ariannir gan Gyngorau Gwynedd a Chonwy, gyda'r Parc Cenedlaethol yn ariannu newidiadau penodol i'r gwasanaeth. Mae'n gynllun anturus, ac adlewyrchir hyn gan y ffaith fod Awdurdod y Parc, ar y cyd â Chyngor Mynydda Prydain, wedi ariannu gwasanaeth gyda'r hwyr yn ystod yr haf yn arbennig ar gyfer gofynion dringwyr a cherddwyr. Yn ogystal â'r gefnogaeth y mae'n rhoi i'r gwasanaethau bys, mae Awdurdod y Parc hefyd yn ariannu holl ddeunydd cyhoeddusrwydd cynllun Sherpa.

6.3 Er yr holl amser ac adnoddau a fuddsoddwyd yn rhwydwaith bysus Sherpa dros yr ugain mlynedd diwethaf, nid yw wedi cyrraedd ei lwyr botensial mewn gwirionedd. Er bod y bysus wedi creu cyfleoedd newydd i'r rhai sydd heb geir i gyrraedd y Parc Cenedlaethol, a rhoi ffordd wahanol unigolion anturus i weld y golygfeydd a chrwydro'r mynyddoedd, cyfyng fu'r nifer o deithwyr ar y gwasanaeth. Dim ond yn rhannol y mae wedi cyflawni ei fwriad sylfaenol felly, sef gweithredu fel cynllun gadael y car.

6.4 Er y gwendidau hyn, yn ôl arolygon o ddefnyddwyr fod y gwasanaeth yn cael ei ddefnyddio llawer mwy na nifer o wasanaethau bysus gwledig eraill yn yr ardal a'i fod yn denu pobl sydd ar wyliau yn yr ardal.

6.5 Gyda'r sylfaen cadarn hwn a'r enw da sydd gan wasanaeth Sherpa bellach, mae'r gwahanol Awdurdodau yn

yr ardal yn cydnabod mai'r rhwydwaith presennol o wasanaethau yw'r union ysgogiad, neu'r allwedd yn wir, i hybu agwedd newydd a chyffrous tuag at reoli a datblygu'r ardal yn gynladwy.

Menter Gogledd Eryri

6.6 Yn seiliedig ar gryfderau profiadau'r Sherpa, bwriad y Fenter newydd hon yw gwella'r gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus ynghyd â chyflwyno mesurau rheoli traffig newydd mewn modd a fydd yn ysgogi datblygiadau busnes, cyfoethogi ansawdd amgylchedd yr ardal a gwella mwynhad y cyhoedd o'r Parc.

6.7 Gan dybio y gellid sicrhau arian i gael gwasanaeth rheolaidd sy'n addas i anghenion ymwelwyr ac o ystyried effeithiau'r cynllun ar nifer yr ymwelwyr a'r patrymau gwariant, rhagwelwyd bod gan y cynllun y potensial i greu gwariant cyffredinol ychwanegol o tua £12.3 miliwn y flwyddyn yn yr economi leol a allai gynnal tua 420 o swyddi yn yr ardal. Er mwyn cyd-fynd yn well â'r ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus, mae gwaith ymchwil yn cael ei wneud i ddatblygu rhwydwaith o lwybrau beicio yn cysylltu'r cymunedau i'r mynyddoedd a'r coedwigoedd poblogaidd ac i'r rhwydwaith bysus ei hun. Y gobaith yw y bydd hyn yn creu cyfleoedd mynediad a thrafnidiaeth ychwanegol newydd ac yn denu rhagor o fuddiannau economaidd i'r ardal i gyd.

6.8 I oruchwylio a chyfarwyddo'r Fenter, a sicrhau y bydd gennym ddigon o arian i redeg y manylion gweithredol, mae Partneriaeth o chwe chorff ac asiantaethau cyhoeddus wedi cael ei sefydlu. Mae Swyddog Project wedi cael ei phenodi am dair blynedd gydag arian y Partneriaid i gyd-drefnu'r cynllun. Yn y cyfamser, mae'r gwasanaeth Sherpa yn parhau i gael ei addasu er mwyn bodloni gofynion y defnyddwyr ac mae trafodaethau yn cael eu cynnal gyda'r cymunedau lleol i ennyn cefnogaeth ac i ddatblygu holl fanylion y cynllun.

6.9 Dyma gwmpas tebygol y Fenter hon yn y dyfodol:

Datblygu'r Rhwydwaith Mewnol o Drafnidiaeth Gyhoeddus

- Darparu gwasanaeth bys gwell ac integredig o fewn 5 mlynedd
- Darparu rhwydwaith mewnol bysus gwell ar hyd ymylon ffyrdd
- Cyfleusterau cyfnewid bysus yn y prif drefi
- Cyfleusterau cyfnewid bysus mewn safleoedd allweddol eraill gerllaw prif ardal y mynyddoedd
- Cyfleusterau cario beics ar drafnidiaeth gyhoeddus (bysus a threnau)
- Cyfleusterau Gwybodaeth Amser Cywir ar hyd y rhwydwaith ffyrdd ac yn y prif fannau twristaidd.

Darparu opsiynau mynediad amgen

- Rhaglen 5 mlynedd i ddatblygu rhwydwaith o lwybrau beicio yn cysylltu cymunedau gyda'r safleoedd twristaidd poblogaidd a chyfleusterau trafndiaeth gyhoeddus

Gwella cyfleusterau a rhwydwaith mewnol y priffyrdd

- Datblygu nifer o feysydd parcio diogel am gyfnod hir gyda chyfleusterau gwybodaeth ynddynt, a chyfleusterau rhwydwaith mewnol yn y prif drefi o gwmpas cyrion ardal y mynyddoedd, gyda gwasanaethau gadael y car.
- Gwella'r sefyllfa gyda lleoedd parcio yn y prif ardaloedd
- Gwella'r sefyllfa gyda pharcio wrth ymyl y ffordd
- Cynnal gwelliannau i'r coridor ffyrdd

Gweithredu ymgyrchoedd marchnata a chyhoeddusrwydd

- Ymgyrch codi ymwybyddiaeth am drafnidiaeth gyhoeddus

- Datblygu strategaeth farchnata ar gyfer y Fenter
- Datblygu Gwefan ar gyfer y Fenter yn cynnwys cynllunydd Taith a Gweithgareddau rhyngweithiol
- Cyflwyno cymhellion gyda thocynnau i ddenu pobl i ddefnyddio'r bys yn hytrach na'r car

Datblygiad busnes

- Rhaglenni i wella ystod ac ansawdd y gwasanaethau a'r rhwydwaith mewnol twristaidd.
- Datblygu hyrwyddiadau ar gyfer ymwelwyr sy'n eu hannog i beidio â defnyddio'r car.

Cyswllt cymunedol a chysylltiadau cyhoeddus

- Rhaglenni i gynnwys cymunedau lleol yn y broses o ddatblygu'r cynllun

Datblygu llwybrau beicio

6.10 Mae'r Parc Cenedlaethol wedi gweithio'n agos gyda SUSTRANS i ddatblygu Llwybr Beicio Cenedlaethol 'Lôn Las Cymru' drwy'r Parc.

6.11 Mae 13 cilomedr o'r Llwybr Cenedlaethol hwn yn dilyn tracwely hen reilffordd, ar dir sydd bellach yn berchen i Awdurdod y Parc. Mae'r llwybr yn cysylltu rheilffordd Arfordir Ceredigion gyda thref Abermaw ac yn mynd ar hyd aber afon Mawddach i dref farchnad Dolgellau.

7. Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro

Glasffyrdd

7.1 Lanswyd cynllun Glasffyrdd ym 1994 a'i fwriad gwreiddiol oedd hyrwyddo mynediad cynaladwy i gefn gwlad de Sir Benfro. Roedd y gwaith yn canolbwyntio ar ddatblygu'r rhwydwaith o lwybrau cerdded, beicio a marchogaeth, gan roi sylw arbennig i'r cysylltiadau â phwyntiau trafniadaeth gyhoeddus, llwybrau mynediad i'r anabl, ac i raglenni a deunydd hyrwyddo a dehongli, gan gynnwys teithiau tywys ar hyd rheilffyrdd. Llwyddodd menter cysylltiedig i ddatblygu partneriaeth twristiaeth a chynnig pecynnau gwyliau cerdded yn Sir Benfro, gan gynnwys lety a thrafnidiaeth gyhoeddus.

7.2 £165,000 oedd cyfanswm y nawdd ar gyfer y 3 blynedd cyntaf, a'r Parc Cenedlaethol oedd un o'r pum partner craidd mewn cynllun a reolwyd gan y grp LEADER lleol, SPARC.

7.3 Mae Glasffyrdd bellach yn cael ei ailgyflwyno, a'i ailwampio i raddau, fel menter ar draws y sir i gydlynu a darparu projectau trafniadaeth gynaladwy a chodi ymwybyddiaeth ar faterion cludiant. Mae'r Swyddog Project Glasffyrdd, a fydd yn adrodd i'r Bartneriaeth, bellach yn gweithio yn uned trafniadaeth gyhoeddus y Cyngor Sir gan sicrhau felly y bydd y cynllun yn cytuno â dyletswyddau trafniadaeth lleol allweddol y Cyngor. Dyma amcanion drafft y fenter newydd:

- Hyrwyddo opsiynau teithio addas i bobl sydd am gael mynediad i gefn gwlad Sir Benfro am resymau hamdden ac adloniant.
- Ychwanegu gwerth i'r gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus presennol ac arfaethedig a chynyddu gwariant ymwelwyr mewn cymunedau gwledig drwy annog cynnydd yn nifer y defnyddwyr a hyrwyddo gweithgareddau adloniant a hamdden addas.

iii. Hyrwyddo ymwybyddiaeth am faterion a chyfleoedd yn ymwneud â thrafnidiaeth gyhoeddus gynladwy, gan gynnwys eu heffaith amgylcheddol a chymdeithasol.

iv. Monitro a mesur effeithiolrwydd rhaglen Glasffyrdd.

v. Gwella adnoddau mynediad i gefn gwlad i bawb beth bynnag fo'u hincwm neu anabled.

vi. Datblygu a chyd-drefnu cynllun busnes hirdymor sy'n ystyried strategau'r Cynllun Datblygu Unedol a'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol a rhaglenni a mentrau'r Cyngor Sir ac Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro.

Canllaw ar gyfer Trafnidiaeth Gyhoeddus, Llwybr Cenedlaethol Arfordir Penfro

7.4 Yn ystod haf 2000 cyhoeddwyd rhifyn 4 y canllaw dyfeisgar hwn sy'n dangos sut y mae cyrraedd y Llwybr Cenedlaethol ar drafnidiaeth gyhoeddus. Fe'i cynhyrchwyd gan ymgynghorwyr TLF ar ran Awdurdod y Parc Cenedlaethol a'r Cyngor Cefn Gwlad, ac maen rhoi gwybodaeth fanwl ar wasanaethau, tocynnau bargaen ac ati yn ogystal â chyngor ymarferol ar drefnu taith yn defnyddio'r pwyntiau a mannau trafndiaeth gyhoeddus presennol. Mae'r canllaw hefyd i'w weld ac wedi'i ddiweddarau ar wefan yr Awdurdod (gellir ei weld hefyd drwy fynd at safle Countrygoer).

7.5 Mae'r canllaw hwn yn helpu i gael gwared â'r gred nad yw'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus presennol fawr o werth ymarferol os yw rhywun am fwynhau cefn gwlad. Mae defnyddwyr wedi ei groesawu'n frwd, ac mae'n bosibl iawn y gellir defnyddio'r cyfrwng hwn yn ehangach i godi ymwybyddiaeth am gyfleoedd hamdden ar drafnidiaeth gyhoeddus.

Parcio a Theithio: Dinbych-y-Pysgod a Thyddewi

7.6 Mae cynllun Parcio a Theithio wedi cael ei sefydlu yn Ninbych-y-Pysgod ers amser, ond ym 1999 daeth gwasanaeth cyffelyb i Dyddewi. Sefydlwyd y ddau gynllun gan Bartneriaeth, gydag arian gan Gyngor Sir Benfro, y sector preifat ac, yn achos Tyddewi, Awdurdodau'r Eglwysi Cadeiriol. Mae'r ddau wasanaeth yn rhedeg yn ystod wythnosau gwyliau'r haf, ac yn cludo pobl o'r meysydd parcio i ganol y ddwy dref. Eleni roedd gwasanaeth Tyddewi yn rhedeg teithiau bore a phrynhawn i Borth Mawr, gan wasanaethu traeth mwyaf poblogaidd yr ardal ymysg ymwelwyr a'r hostel ieuentid ar y Llwybr Cenedlaethol. Mae'r ddau wasanaeth yn rhad ac am ddim i deithwyr ac yn rhedeg o'r meysydd parcio sy'n codi tâl. Teithiodd tua 30,000 o bobl ar wasanaeth Dinbych-y-pysgod ym 1999 a 5,000 ar wasanaeth Tyddewi. Mae canlyniadau cynnar yn dangos cynnydd o 50% yn nifer y teithwyr ar wasanaeth Tyddewi eleni.

7.7 Y bwriad ar gyfer 2001 a'r dyfodol yw ceisio ehangu cynlluniau Dinbych-y-pysgod a Thyddewi, ynghyd â chreu cynllun newydd yn Saundersfoot, a'u cysylltu gyda strategau parcio a rheoli traffig cynhwysfawr ar gyfer y tair tref.

Cynllun Pâl Gwibio

7.8 Cyflwynwyd y Cynllun Pâl Gwibio yn 2000 ac fe'i rheolir gan Gyngor Sir Benfro mewn cydweithrediad â Menter Preseli (y grp LEADER lleol) a'r Parc Cenedlaethol. Caiff ei ariannu'n helaeth gan gyfraniadau o gynllun cymhorthdal bysus gwledig y Llywodraeth. Mae'n darparu gwasanaeth newydd o Dyddewi i Aberdaugleddau ar hyd lonydd arfordirol Bae San Ffraid, gan gau'r bylchau sylweddol yn y rhwydwaith gwasanaeth bys arferol.

7.9 Cafodd ei lunio ym 1999 ar fyr rybudd, a chafwyd ychydig o dan 1,500 o deithwyr y flwyddyn honno. Disgwylir i'r nifer gynyddu'n sylweddol yn 2000 wrth i ragor o bobl ddarganfod y gwasanaeth a chynefino

gydag ef. Mae'r cynllun yn seiliedig ac yn elwa ar y profiad a gafwyd gyda'r gwasanaethau "bysus heicio" arbrofol yr arferai Awdurdod y Parc ei redeg.

7.10 Bwriedir adeiladu ar lwyddiant y Pâl Gwibio yn 2001 a thu hwnt, gan ehangu gwasanaethau a chreu rhai newydd i gyrraedd y rhannau hynny o'r Parc Cenedlaethol heb system drafnidiaeth gyhoeddus dda, yn ogystal â chreu gwasanaeth bws mini helaeth o gwmpas ardal penrhyn Dewi.

8. Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog

Bysus y Bannau

8.1 Lluniwyd Partneriaeth Bysus y Bannau ym 1998 ar ôl dechrau rhwydwaith peilot o wasanaethau ar ddydd Sul. Ers hynny mae wedi mynd o nerth i nerth a bellach mae 21 o sefydliadau ac unigolion yn aelodau. Mae'r Partneriaeth yn cynnwys gweithredwyr ac arbenigwyr cludiant preifat, sefydliadau twristiaeth a buddiannau'r sector cyhoeddus. Awdurdod y Parc Cenedlaethol sy'n rheoli'r Partneriaeth ar hyn o bryd.

8.2 Rhwydwaith arbennig yw Bysus y Bannau sy'n rhoi dewis o drafnidiaeth gyhoeddus i wasanaethu Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog a'r fro. Mae'r rhwydwaith yn cael ei ddatblygu'n barhaus, ond ym 1999 trefnodd nifer o wasanaethau bys a thrên masnachol a chymorthdaledig yn cysylltu'r Parc Cenedlaethol gydag Abertawe, Caerdydd, Casnewydd, Y Fenni a Henffordd.

8.3 Nod Bysus y Bannau yw cael rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig a fydd yn:

a) Darparu mynediad amgylcheddol gynladwy i ac o'r Parc Cenedlaethol, ac o gwmpas yr ardal, ar gyfer pobl sydd heb ddull teithio neu sy'n dewis peidio â defnyddio'r car

b) Rhan o rwydwaith gwyrdd gyda ffyrdd heb geir, gan gynnwys llwybrau cerdded

a beicio

c) Cynnyrch twristaidd yn ei hun, yn cynnig ystod o gyfleoedd ar gyfer ymwelwyr dydd ac nos yn yr ardal, a fydd hefyd yn gysylltiedig â rhaglen o ddigwyddiadau adloniant a diwylliant ledled y Parc Cenedlaethol.

8.4 Sefydlwyd Bysus y Bannau ers tair blynedd bellach ac mae nifer y teithwyr ar y bysus sy'n cludo pobl i'r Parc yn cynyddu bob blwyddyn. Trefnwyd ymgyrch marchnata a hyrwyddo helaeth ar gyfer y project, er mwyn codi ymwybyddiaeth am y Parc Cenedlaethol a dulliau cynladwy o'i gyrraedd.

8.5 Yn 2000 datblygwyd elfen bwysig newydd yn rhan o'r project; y Bws Beics. Bu'n llwyddiant ysgubol ac nid oedd digon o'r bysus ar gael ddiwedd y tymor gwyliau i ateb y galw fu amdanynt. Dangosodd hyn bod yma farchnad eang sy'n tyfu o hyd.

8.6 Mi ddylai'r Cynulliad gydnabod bod yna botensial mawr i ddenu pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus drwy ddarparu cyfleuster cludo beics ar bob math o gludiant. Yn amodol ar gyllid, bydd Bysus y Bannau yn gweithio ar ddatblygu dyluniad y trelar beics. Bydd hyn yn galluogi pobl i lwytho eu beics yn gyflym a hwylus, ac yn gwneud cludo beics yn beth naturiol ar gyfer teithio i'r gwaith yn ogystal â theithiau hamdden. Mae gan hyn oblygiadau hefyd ar gyfer y ddadl ynglŷn â Rhyddfrait Rheilffyrdd Unigol Cymru.

8.7 Dyma'r tasgau allweddol y bydd Partneriaeth Bysus y Bannau yn ymgymryd â hwy:

- Datblygu partneriaethau sector cyhoeddus/preifat er mwyn sicrhau arian i'w ddsbarthu i wella trafndiaeth gyhoeddus i mewn ac allan o'r Parc, ac o gwmpas y Parc
- Datblygu teithiau trelar beics eraill at ddibenion hamdden
- Cynlluniau meysydd parcio a rheoli traffig fydd yn creu arian ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus well yn y Parc Cenedlaethol
- Hyrwyddo a marchnata yr holl ddarpariaeth trafndiaeth gyhoeddus i mewn ac allan o'r Parc, ac o'i gwmpas
- Cynnal arolwg o breswylwyr i bennu'r anghenion a'r patrymau teithio a'r hyn sy'n eu hatal rhag defnyddio trafndiaeth gyhoeddus ar hyn o bryd
- Hwyluso cysylltiadau rhwng y cyfryngau teithio.

9. Casgliad

9.1 Mae'r Parciau Cenedlaethol yng Nghymru yn ardaloedd arbennig iawn. Nid pobl leol yn unig sy'n eu gwerthfawrogi, ond hefyd yr ymwelwyr a ddaw yn eu ceir o drefi ymhell o ffiniau'r Parc. Fodd bynnag, wrth chwilio am gyfleoedd i ddianc o str bywyd y dref, mae nifer o'r ymwelwyr hyn yn ychwanegu at y traffig, y llygredd a'r niwed amgylcheddol sydd bellach mor amlwg yn nifer o'r ardaloedd poblogaidd yn y Parc Cenedlaethol.

9.2 Mae'r Cynulliad am weld trafndiaeth gyhoeddus yn cael ei hyrwyddo a phobl yn dibynnu llai ar geir. Dylai gydnabod, fodd bynnag, fod arferion teithio'r ymwelwyr trefol hynny yn cael effaith uniongyrchol ar gyflwr Parciau Cenedlaethol Cymru. Efallai nad yw traffig y Parciau Cenedlaethol ar y cyfan mor wael â thraffig rhai ardaloedd trefol neu gyrion rhai o'r trefi, ond mae effeithiau siwrneiau ceir ar ardaloedd penodol yn y Parciau yr un mor ddrwg yn aml.

9.3 At hyn, fel nifer o ardaloedd gwledig eraill Cymru, mae trigolion y Parciau Cenedlaethol yn wynebu problemau gyda theithio ac maent yn dibynnu'n helaeth ar eu ceir.

9.4 O ystyried yr amgylchiadau hyn, mae gan Parciau Cenedlaethol Cymru rai anghenion neilltuol o ran trafndiaeth gyhoeddus.

9.5 Mae Awdurdodau Parciau Cenedlaethol Cymru felly'n cefnogi'r farn bod yn rhaid integreiddio a gwella gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus a'r rhwydweithiau mewnol yn eu hardaloedd. Un o amcanion pwysicaf y tri Pharc Cenedlaethol yw hwyluso teithio i bobl i'r Parciau ac o'u cwmpas a lleihau dibyniaeth y cyhoedd ar y car heb gyfyngu ar deithiau personol.

9.6 Mae'r Parciau Cenedlaethol o'r farn y gallant wneud cyfraniad gwerthfawr i'r agenda hon. Mae perthnasedd eu rôl yn hyn yn cael ei adlewyrchu yn llwyddiant y cynlluniau hynny y maen't wedi bod yn gysylltiedig a hwy. Trwy ddatblygu mentrau partneriaeth sy'n gwella cyfleoedd ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus ac sy'n rhoi gwell dewis i bobl sy'n teithio, cred yr Awdurdodau y gallant helpu i leihau dibyniaeth y cyhoedd ar geir.

9.7 Yn ogystal â'r cyfraniad hwn, mae Awdurdodau'r Parciau Cenedlaethol hefyd yn cydnabod na ellir cyflawni'r amcanion tymor hir o ran datblygu systemau trafndiaeth gynladwy yn hawdd nac yn gyflym. Bydd angen hyblygrwydd a sensitifrwydd, cyllid uwch a'r lefelau priodol o wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus effeithiol. Bydd hefyd angen rhagor o gymhellion i annog pobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus, ynghyd â mesurau dyfeisgar i reoli'r galw a lliniaru effaith y car ar yr amgylchedd.

9.8 Rhaid i ddarparwyr yr holl wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus sylfaenol gydnabod a datblygu ffyrdd o gynnig gwasanaethau sy'n adlewyrchu anghenion arbennig y Parciau Cenedlaethol. Trwy gydweithio ag Awdurdodau'r Parciau Cenedlaethol, gellid ateb gofynion y bobl leol a rhai'r ymwelwyr.

