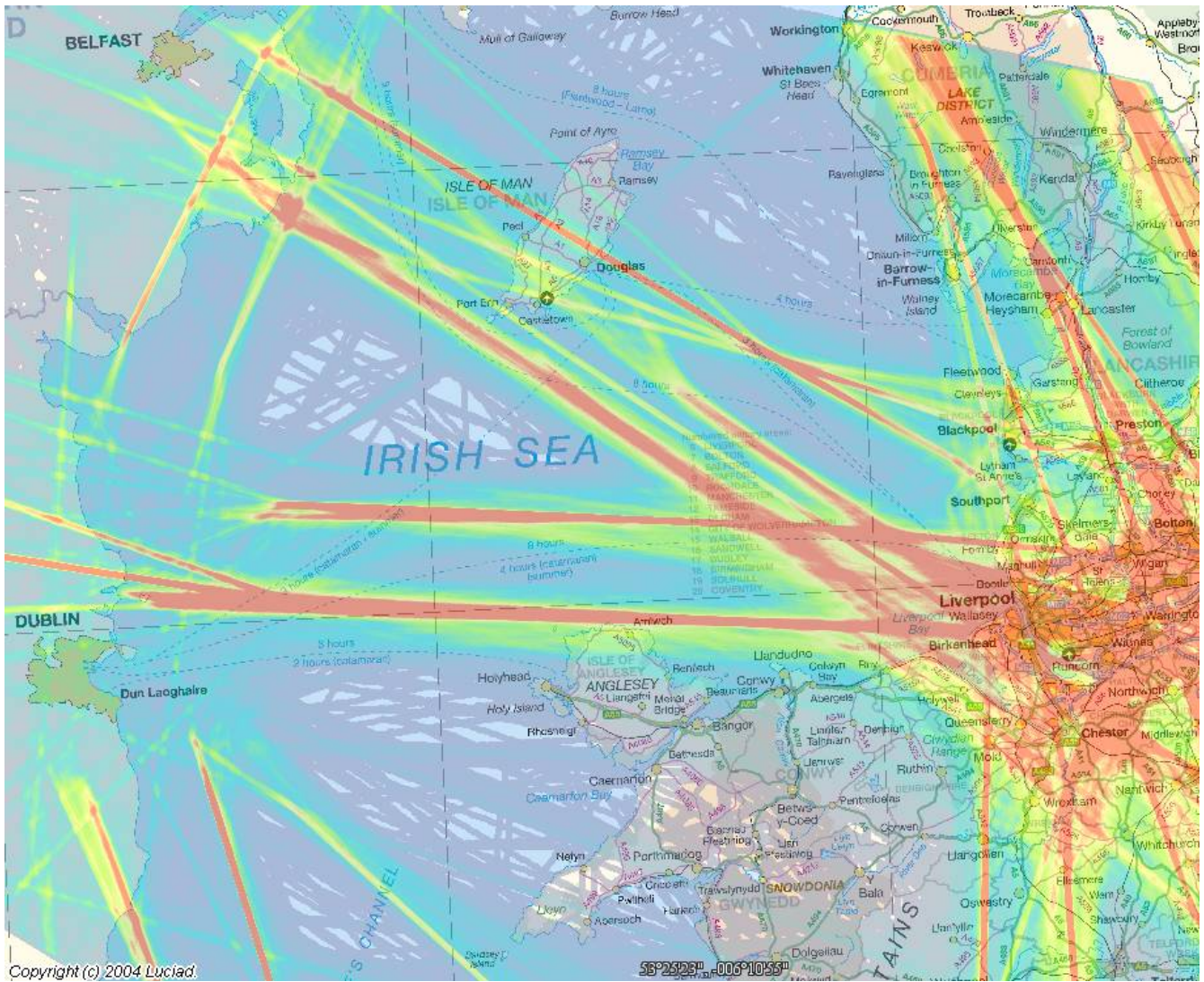


CYNNIG I NEWID GOFOD AWYR MŌR IWERDDON

RHAN A: Cyflwyniad



Mae'r dudalen hon yn wag yn fwriadol

Tabl cynnwys

Cyflwyniad	1
Ymateb i'r ymgynghoriad	6
Ffurflen Ymateb (papur)	7

Cyflwyniad

1. Mae teithiau awyr yn anhepgor i lwyddiant economi'r DU ac mae hedfan bellach yn rhan bwysig o fywyd modern; ar gyfer busnes neu bleser, mae mwy ohonom yn hedfan yn amlach nag erioed. Mae mwy o hedfan yn golygu awyr prysurach, ac mae'r ffordd yr ydym yn defnyddio ac yn rheoli ein gofod awyr yn fater o gyfrifoldeb mawr. Mae teithiau awyrennau uwch ein pennau, a reolir yn fedrus, yn sicrhau diogelwch ac yn cadw awyrennau'n llifo'n effeithlon. Mwyaf effeithlon y gallwn wneud y teithiau hyn, mwyaf y gallwn leihau eu heffaith ar yr amgylchedd. Am y rhesymau hyn, mae NATS yn adolygu gofod awyr y DU yn gyson a, phan fydd angen, mae'n argymhell newidiadau i'r modd y dylid ei reoli.
2. Dyma ddogfen ymgynghori NATS i newid rhannau o strwythur y gofod awyr yn Rhanbarth Gwybodaeth Hedfan (FIR) y DU o Ganolbarth Lloegr, yn ymestyn ar draws Gogledd Cymru i Fôr Iwerddon, tua'r gogledd i Blackpool ac allan tuag at Ynys Manaw fel y dangosir ar y clawr blaen. Cynlluniwyd y cynnig i gefnogi newidiadau sy'n cael eu gwneud yng ngofod awyr cyfagos Iwerddon o amgylch Dulyn, ac hefyd i wneud strwythur gofod awyr y DU yn fwy effeithlon. Mae'r darparwr gwasanaeth awyrylwio yn Iwerddon, sef Awdurdod Hedfan Iwerddon (IAA), a NATS yn gweithredu eu Rhanbarthau Gwybodaeth Hedfan (FIR) priodol ac maent wedi'u partneru yn yr hyn a ddisgrifir yn Floc Gofod Awyr Gweithredol (FAB). Mae'r bloc yn ystyried y ddau ranbarth (FIR) yn un continwmm ac mae'r cynnig hwn yn un enghraifft o'r effeithlonrwydd i'w gael o'r cydweithredu rhwng NATS a'r IAA.

NATS a'r IAA

3. Mae NATS yn darparu gwasanaethau rheoli traffig i awyrennau sy'n hedfan drwy ofod awyr y DU, dros ran ddwyreiniol Gogledd yr Iwerydd, ac mewn 15 o feysydd awyr yn y DU. Ein cyfrifoldeb ni yw rheoli rhywfaint o'r gofod awyr mwyaf cymhleth yn y byd mewn modd diogel ac effeithlon. Y llynedd, ymdriniodd NATS â rhyw 2.1 o deithiau hedfan a oedd yn cludo tua 200 miliwn o deithwyr. Diogelwch yw blaenoriaeth NATS yn anad dim ond anelwn hefyd at ddarparu ein gwasanaeth mewn modd effeithlon a chost-effeithiol.
4. Gelwir gwasanaethau rheoli traffig awyr i awyrennau sy'n hedfan rhwng meysydd awyr yn wasanaethau rheoli traffig awyr 'en route'. Darparwn wasanaethau traffig awyr 'en route' dan drwydded i'r Awdurdod Hedfan Sifil (CAA). Mae'r drwydded hon yn gofyn inni sicrhau bod gwasanaeth diogel yn cael ei ddarparu, bod gofod awyr yn cael ei ddefnyddio yn y modd mwyaf effeithlon a bod modd bodloni lefelau galw rhesymol.

5. Er bod NATS yn gyfrifol am ddarparu gwasanaeth diogel ac effeithlon, nid ydym yn rheoli'r galw ar ofod awyr y DU, niferoedd yr awyrennau sy'n hedfan nac amseroedd hedfan. Pennir y rhain gan y galw am deithiau awyr gan fusnesau a'r cyhoedd ym mholisi hedfan y Llywodraeth a'r polisi gofod awyr a osodwyd gan y Gyfarwyddiaeth Polisi Gofod Awyr (DAP) yn yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA).
6. I gael gwybod rhagor am NATS ewch i www.nats.co.uk.
7. Cwmni masnachol a noddir gan y wladwriaeth yw Awdurdod Hedfan Iwerddon (IAA), a gafodd ei sefydlu ar 1 Ionawr 1994 i ddarparu gwasanaethau awyrylwio yn y gofod awyr a reolir gan Iwerddon, ac i reoleiddio safonau diogelwch yn niwydiant hedfan sifil Iwerddon. Mae'n darparu gwasanaethau rheoli traffig awyr en route yn Nulyn, Shannon ac hefyd mewn gofod awyr dros rywfaent o gefnfor Gogledd yr Iwerydd.
8. Prif amcan yr IAA yw sicrhau diogelwch ar gyfer rheoli traffig awyr y 451,000 o gilometrau sgwâr o ofod awyr a reolir gan Iwerddon.
9. I gael gwybod rhagor am IAA ewch i www.iaa.ie.
10. Er bod y cynnig hwn wedi'i ddatblygu ar y cyd yn rhan o floc gofod awyr gweithredol (FAB) NATS/IAA, sylwer bod y newidiadau arfaethedig i gyd yng ngofod awyr y DU a'u bod felly'n cael eu cynnig gan NATS, darparwr gwasanaeth traffig awyr y DU (er bod yr IAA yn ei gefnogi'n llawn). Mae'r effeithiau hedfan ac amgylcheddol a ddisgrifir yn yr ymgynghoriad hwn yn gysylltiedig â'r newidiadau arfaethedig yng ngofod awyr y DU; nid yw'r ymgynghoriad hwn yn ymdrechu i sôn am effeithiau newidiadau yng ngofod awyr Iwerddon sy'n cael eu datblygu gan yr IAA. Dylid cyflwyno ymatebion i'r ymgynghoriad hwn i NATS (gweler paragraff 35 am fanylion).

Pam adolygu'r ffordd mae gofod awyr yn cael ei reoli?

11. Mae nifer o resymau dros adolygu'r ffordd mae gofod awyr yn cael ei reoli:
Diogelwch. Ein blaenoriaeth bennaf yw sicrhau bod awyrennau'n symud yn ddiogel. Wrth i'r awyr brysuero, adolygwn y ffordd mae gofod awyr yn cael ei reoli i gynnal neu wella ein safonau diogelwch uchel.
Oedi. O dan ein trwydded gan y CAA, gofynnir inni fod yn gallu bodloni unrhyw lefel resymol o alw cyffredinol. Mae awyr brysurach, gorlawn yn arwain at oedi mewn teithiau hedfan, ac i fynd i'r afael â hyn y cynlluniwyd cynigion newid gofod awyr.
Yr Amgylchedd. Rydym yn cydnabod effaith hedfan ar yr amgylchedd ac un o nodau allweddol y broses o newid gofod awyr yw lleddfu'r effaith honno ble bynnag y mae'n bosibl.
12. Y cynnig hwn i newid gofod awyr yw'r diweddaraf mewn rhaglen dreigl o adolygu gofod awyr y DU. Mae bodloni amcanion diogelwch, oedi ac amgylcheddol yn mynnu ein bod yn ystyried effeithlonrwydd gofod awyr y DU, ac hefyd effeithlonrwydd ein rhyngwynebau â gwladwriaethau cyfagos, sef Iwerddon yn yr achos hwn.

Amcan

13. Y prif beth sy'n sbarduno'r cynnig hwn yw'r angen i sicrhau bod strwythur y gofod awyr yn Rhanbarth Gwybodaeth Hedfan (FIR) y DU yn bodloni anghenion newidiadau sy'n cael eu gwneud gan yr IAA yn Ardal Symudiadau Gorsaf (TMA) Dulyn. Mae'r IAA yn ceisio gwella ei effeithlonrwydd gweithredol ac amgylcheddol drwy newid strwythur ei ofod awyr yn sylweddol o amgylch Maes Awyr Dulyn, gan gynnwys llwybrau ymadael newydd a gweithredu dull newydd o reoli awyrennau sy'n cyrraedd o'r enw Point-Merge (trafodir Point-Merge yn fanylach yn Rhan B). Mae'r ffaith bod Ardal Symudiadau Gorsaf (TMA) Dulyn mor agos at ffin Rhanbarth Gwybodaeth Hedfan (FIR) y DU yn golygu bod angen gwneud newidiadau yng ngofod awyr y DU i gefnogi'r rheiny yn rhanbarth Iwerddon ac i barhau i ddatblygu'r Bloc Gofod Awyr Gweithredol (FAB) rhwng y DU ac Iwerddon.
14. Dechreuwyd y cynnig hwn ar y cyd o'r tu mewn i'r Bloc Gofod Awyr Gweithredol (FAB) rhwng y DU ac Iwerddon ac mae'n ceisio sicrhau effeithlonrwydd cyffredinol y rhwydwaith heb gyfyngiadau ffin rhwng Rhanbarthau Gwybodaeth Hedfan (FIR) y DU ac Iwerddon.
15. O ystyried y newidiadau sydd eu hangen ar ffin y Rhanbarth Gwybodaeth Hedfan (FIR), mae NATS wedi manteisio ar y cyfle i adolygu'r gweithdrefnau a'r arferion ar gyfer rhanbarth Rheoli Traffig Awyr (ATC) Ynys Manaw (IoM) yn y DU, sy'n bwydo traffig am y gorllewin i Iwerddon, ac yn derbyn traffig tuag at y dwyrain o Iwerddon. Mae hyn wedi amlygu pedair ardal lle credwn y gellir gwella effeithlonrwydd y rhwydwaith a'r amgylchedd cyffredinol yn ogystal â'r newidiadau sydd eu hangen i gefnogi gweithredu Point-Merge IAA.
16. Mae'r cynnig canlyniadol i newid y gofod awyr hwn yn cynnwys pum is-gynnig arbennig, a phob un ohonynt yn gysylltiedig â newid arbennig gyda'i gyfiawnhad a'i effeithiau arbennig ei hun, sef:
 - Is-gynnig 1: Darparu Gofod Awyr dan Reolaeth (CAS) i amddiffyn Gweithrediadau Point-Merge Dulyn
 - Is-gynnig 2: Diwygio Gofod Awyr dan Reolaeth (CAS) llwybrau hedfan dynodedig L70/L975 i'r gorllewin o bwynt adrodd PENIL
 - Is-gynnig 3: Sefydlu llwybr amodol (U)Y124
 - Is-gynnig 4: Gostwng L70 rhwng pwyntiau adrodd KOLID a PENIL
 - Is-gynnig 5: Estyn a gostwng llwybr hedfan (U)L6

Dewisiadau dylunio

17. Gan fod pob is-gynnig yn weddol fach, a chan ei bod yn rhaid ymgorffori pob un yn system bresennol y gofod awyr, prin yw'r cyfle i gael dewisiadau tra gwahanol i gyflawni'r amcanion. O ganlyniad, mae'r dewisiadau a gyflwynir yn yr ymgynghoriad hwn, ar y cyfan, naill ai'n cynnig symud ymlaen â newidiadau fel y'u cynigiwyd neu adael y gofod awyr fel y mae (sef dewis gwneud dim). Mewn rhai amgylchiadau penodol, efallai bydd cyfleoedd i ystyried addasu'r dyluniad terfynol o ran union lefelau, cyfliniadau llwybr a ffiniau gofod awyr. Bydd pob awgrym a geir drwy'r ymgynghoriad hwn yn cael ei ystyried yn llawn cyn cyflwyno'r cynnig ffurfiol.

Diben yr Ymgynghoriad

18. Diben yr ymgynghoriad yw nodi a yw NATS wedi ystyried yr holl faterion perthnasol wrth baratol'r cynnig hwn hyd yma. Fel y cyfryw, ceisir adborth gan randdeiliaid a fydd yn cael ei ystyried gan NATS wrth ddatblygu'r cynnig hwn ymhellach cyn cyflwyno cyflwyniad ffurfiol am newid i'r CAA am eu cymeradwyaeth o dan eu proses CAP725 (Cyf. 1). Mae'r ymgynghoriad yn dilyn y cod ymarfer a nodir yn Atodiad A.
19. Mae'r deunydd ymgynghori hwn wedi'i rannu'n bedair Rhan a chyfres o Atodiadau, y maent i gyd ar gael i'w llwytho i lawr yn www.consultation.nats.co.uk:
- Rhan A:** Cyflwyniad (y ddogfen hon)
- Rhan B:** Manylion Technegol y Cynnig (y pum* is-gynnig i gyd)
- Rhan C:** Effaith amgylcheddol bosibl y cynigion sy'n effeithio ar Barc Cenedlaethol Eryri, Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE) Ynys Môn ac AHNE Bryniau Clwyd (Is-gynnig 3)
- Rhan D:** Effaith amgylcheddol bosibl yr is-gynigion sy'n effeithio ar Southport, Formby, Ormskirk, Skelmersdale a'r ardaloedd o'u hamgylch (Is-gynigion 4 a 5)
- Mae **Atodiadau** yn rhoi rhagor o fanylion y cyfeirir atynt yn y pedair Rhan.

*Sylwer nad yw Is-gynigion 1 a 2 ond yn effeithio ar ofod awyr dros Fôr Iwerddon, ac nad ydynt yn cael unrhyw effaith amgylcheddol dros y ddaear. O ganlyniad, dim ond yn Rhan B, y ddogfen Dechnegol, yr eir i'r afael â hwy.

Rhanddeiliaid Hedfan

20. Mae dolen i'r ddogfen ymgynghori wedi cael ei hanfon mewn e-bost yn uniongyrchol at holl aelodau'r Pwyllgor Cynghori Cenedlaethol ar Reoli Traffig Awyr (NATMAC) ac mae'n rhaid iddynt ei lledaenu i grwpiau hedfan lleol yn ôl y gofyn. Anfonwyd dolen hefyd at y prif gwmnïau hedfan sy'n defnyddio'r llwybrau cysylltiedig (yn seiliedig ar ddefnydd 2010).
21. Cyn yr ymarfer ymgynghori hwn, ymgysylltwyd yn uniongyrchol â'r Weinyddiaeth Amddiffyn a meysydd awyr yr effeithir arnynt.
22. Mae Atodiad B yn rhestru'r holl randdeiliaid sydd wedi cael dolen i'r ddogfen ymgynghori.

Rhanddeiliaid amgylcheddol

23. Dywed cyfarwyddyd y Llywodraeth (Cyf. 2) y gallai tresmasu gweledol gan awyren uwchlaw 7,000 troedfedd fod yn ystyriaeth mewn amgylchiadau eithriadol, fel hedfan dros Barciau Cenedlaethol ac Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE). Mae Rhan C o'r deunydd ymgynghori'n berthnasol i newidiadau dros Barc Cenedlaethol Eryri, AHNE Ynys Môn ac AHNE Bryniau Clwyd.

24. Dywed cyfarwyddyd y Llywodraeth (Cyf. 2) hefyd y bydd angen ymgynghori fel arfer os bydd y newidiadau a gynigir yn ymwneud â gofod awyr dan reolaeth ... sydd 7,000 troedfedd neu lai uwchlaw lefel y ddaear. Mae'r cynnig hwn yn cynnwys newidiadau i ofod awyr dan reolaeth a allai effeithio ar batrymau traffig tua 7,000 troedfedd uwchben rhannau gorllewinol Swydd Gaerhirfryn. Darperir Rhan D o'r deunydd ymgynghori felly i ddisgrifio'r effaith bosibl hon ar yr amgylchedd.
25. Mae Rhannau C a D yn nodi ardaloedd daearyddol lle gallai fod effaith ar yr amgylchedd lleol. Anfonwyd hysbysiad o'r ymgynghoriad hwn at gyrff cynrychioliadol lleol allweddol fel cynghorau sir a bwrdeistref, yn ogystal ag Aelodau Seneddol.
26. Ymgynghorir hefyd â rhanddeiliaid amgylcheddol lleol a chyrrff cynrychioliadol cenedlaethol fel Diogelu Amgylchedd y DU a Chyfeillion y Ddaear ynghylch effaith y cynnig ar newid hinsawdd. Mae rhestr gyflawn o randdeiliaid i'w gweld yn Atodiad B.
27. Os darperir y ddogfen ymgynghori mewn iaith arall, heblaw Saesneg, y fersiwn Saesneg sy'n cael blaenoriaeth os bydd gwrthdaro'n codi rhwng y fersiynau.

Camau Nesaf

28. Mae'r cyfnod ymgynghori'n dechrau ar 15/04/2011 ac yn cau ar 22/07/2011, sef cyfnod o 14 wythnos. Fe'ch gwahoddir i gyflwyno eich adborth ar y ffurflen a gyflwynir ym mharagraff 35. Wrth ymateb, mae'n rhaid i ymgynghoreion nodi ar ba sail maent yn cefnogi neu'n gwrthwynebu'r cynnig. Os na fydd adborth yn cynnwys rhesymau cefnogi, ni waeth a yw o blaid neu yn erbyn y cynnig, rhoir gwybod i'r CAA amdano ond ni fydd NATS mewn sefyllfa i ystyried ei rinweddau.

Adborth yr ymgynghoriad

29. Caiff yr adborth ei ddadansoddi gan NATS a'i grynhoi mewn adroddiad ôl-ymgynghoriad. Bydd hwn ar gael drwy wefan NATS a bydd hysbysiad yn cael ei anfon at yr ymgynghoreion a nodir yn Atodiad B. Bydd yr adroddiad hwn hefyd yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i randdeiliaid am gyfnodau dilynol y broses ddatblygu fel unrhyw ymgynghori pellach sydd ei angen, cyflwyno cynnig ffurfiol i'r CAA a'i ystyriaeth o'r cynnig hwnnw, a'r cyfan yn dibynnu ar ganlyniad yr ymarfer ymgynghori hwn.
30. Efallai bydd unrhyw faterion a godwyd yn ystod y cyfnod ymgynghori sydd heb eu hystyried yn ddigon da wrth ddatblygu'r newidiadau arfaethedig yn golygu bod gofyn i NATS wneud newidiadau i'r cynnig. Efallai bydd angen ymgynghori pellach ar unrhyw newidiadau felly.

Cynnig i newid gofod awyr a gweithredu'r newid

31. Bydd manylion yr ymarfer ymgynghori'n rhan o'r cynnig i newid gofod awyr y bydd NATS yn ei gyflwyno i'r CAA i'w ystyried. Darperir copiau o'r holl

ymatebion i'r CAA, gan gynnwys unrhyw wybodaeth bersonol sydd ynddynt, ac eithrio os yw ymateb yn gofyn fel arall.

32. Bydd y cynnig i newid gofod awyr a gyflwynir i'r CAA ar ôl yr ymarfer ymgynghori yn cyflwyno dyluniad am bob un o'r pum gwahanol elfen ("is-gynigion") sy'n rhan o'r cynnig cyffredinol. Drwy'r broses astudiaeth achos, caiff y CAA bennu bod yr achos o blaid mynd ymlaen â rhai elfennau yn gryfach nag eraill. Gellir gweithredu'r cynnig felly yn rhannol, neu fesul cam os oes materion heb eu datrys yn gysylltiedig ag elfennau sy'n gofyn gwaith pellach cyn bod y CAA yn fodlon eu cymeradwyo i'w gweithredu.
33. Pan fydd CAA wedi derbyn y cynnig cyfan, neu elfennau o'r cynnig, bydd NATS yn gweithredu'r newid i'r gofod awyr ar adeg briodol. Bwriedir ei weithredu ar gyfer gwanwyn 2012 ymlaen. Gellir rhoi'r newidiadau ar waith fesul tipyn ar sail:
 - a) yr amser a gymer i'r CAA wneud ei benderfyniad;
 - b) yr angen am unrhyw ddiwygiad i'r cynnig i newid gofod awyr a nodir gan y broses ymgynghori ac unrhyw gyfnod ymgynghori pellach sydd ei angen ar gyfer diwygiadau felly; ac
 - c) cyfyngiadau gweithredol.

34. **Cyfeiriadau**

Cyf. 1: *CAP 725, CAA Guidance On The Application Of The Airspace Change Process*, Mawrth 2007, Cyfarwyddiaeth Polisi Gofod Awyr yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA)

Cyf. 2: *Guidance To The Civil Aviation Authority On Environmental Objectives Relating To The Exercise Of Its Air Navigation Functions*, Ionawr 2002, yr Adran dros Drafnidiaeth, Llywodraeth Leol a'r Rhanbarthau

Ymateb i'r ymgynghoriad

35. Gellir canfod ffurflen ymateb sy'n addas i'w hanfon mewn e-bost yn www.consultation.nats.co.uk

Darperir ffurflen ymateb debyg sy'n addas i'w hargraffu ar bapur a'i llenwi â llaw ar dudalennau 7-9 ynghyd â chyfeiriad post.

Llenwch a dychwelwch y ffurflen yn ôl y cyfarwyddiadau a ddarperir arni.

Ffurflen Ymateb (papur)

Defnyddiwch lythrennau bras wrth ysgrifennu, a phostiwch y ffurflen wedi'i llenwi at:

*IAA/IoM Consultation Coordinator
NATS, CTC, Mailbox 9A,
4,000 Parkway,
Whiteley, Fareham
Hampshire, PO15 7FL*

Enw:

E-bost:

Sefydliad (nodwch "unigolyn" os ydych yn ymateb o safbwynt personol yn hytrach nag ymateb yn ffurfiol ar ran sefydliad):

Cyfeiriad post:

Cydymffurfio â'r Ddeddf Diogelu Data: Ticiwch y blwch hwn os **nad ydych chi'n cytuno** y gellir anfon unrhyw fanylion personol sydd yn eich ymateb at y CAA yn rhan o'r Cynnig i Newid Gofod Awyr.

Cwestiwn 1: A oes unrhyw wybodaeth y dylai NATS ei hystyried wrth gwblhau'r cynnig ar gyfer "Is-gynnig 1: Darparu Gofod Awyr dan Reolaeth (CAS) i amddiffyn Gweithrediadau Point-Merge Dulyn"? (*gweler Rhan B am fanylion*)

Rwyf /rydym yn cefnogi / yn gwrthwynebu / yn peidio â gwrthwynebu Is-gynnig 1
Sail fy ymateb/ein hymateb:

Cwestiwn 2: A oes unrhyw wybodaeth y dylai NATS ei hystyried wrth gwblhau'r cynnig ar gyfer "Is-gynnig 2: Diwygiadau Gofod Awyr dan Reolaeth (CAS) L70/L975 i'r gorllewin o PENIL"? (*gweler Rhan B am fanylion*)

Rwyf/rydym yn cefnogi / yn gwrthwynebu / yn peidio â gwrthwynebu
Is-gynnig 2
Sail fy ymateb/ein hymateb:

Cwestiwn 3: A oes unrhyw wybodaeth y dylai NATS ei hystyried wrth gwblhau'r cynnig ar gyfer "Is-gynnig 3: Llwybr Amodol (U)Y124"? (*gweler Rhan B am fanylion a Rhan C am yr effaith amgylcheddol bosibl ar Barc Cenedlaethol Eryri, AHNE Ynys Môn ac AHNE Bryniau Clwyd*)

Rwyf/rydym yn cefnogi / yn gwrthwynebu / yn peidio â gwrthwynebu
Is-gynnig 3
Sail fy ymateb/ein hymateb:

Cwestiwn 4: A oes unrhyw wybodaeth y dylai NATS ei hystyried wrth gwblhau'r cynnig ar gyfer "Is-gynnig 4: Gostwng L70 yn KOLID – PENIL"? (*gweler Rhan B am fanylion a Rhan D am yr effaith amgylcheddol bosibl ar Southport, Formby, Ormskirk, Skelmersdale a'r ardaloedd o'u hamgylch*)

Rwyf/rydym yn cefnogi / yn gwrthwynebu / yn peidio â gwrthwynebu
Is-gynnig 4
Sail fy ymateb/ein hymateb:

Cwestiwn 5: A oes unrhyw wybodaeth y dylai NATS ei hystyried wrth gwblhau'r cynnig ar gyfer "Is-gynnig 5: estyn a gostwng (U)L6"? (*gweler Rhan B am fanylion a Rhan C am yr effaith amgylcheddol bosibl ar Barc Cenedlaethol Eryri ac AHNE Ynys Môn ac AHNE Bryniau Clwyd*)

Rwyf /rydym yn cefnogi / yn gwrthwynebu / yn peidio â gwrthwynebu
Is-gynnig 5
Sail fy ymateb/ein hymateb:

Cwestiwn 6: A oes unrhyw wybodaeth y dylai NATS ei hystyried wrth gwblhau'r cynnig cyfunol sy'n cynnwys y pum is-gynnig i gyd?

Gwybodaeth ychwanegol:

Os oes angen mwy o le arnoch i gwblhau eich ymatebion i unrhyw un o'r cwestiynau hyn, defnyddiwch ddalen wag o bapur a nodwch deitl pob ymateb yn glir a'r rhif cwestiwn perthnasol.

Sylwer y dylid cyfeirio sylwadau am ein cydymffurfiad â'r broses ymgynghori fel y'i nodir yng nghanllawiau CAA am newid gofod awyr (Cyf. 1) at CAA yn y cyfeiriad canlynol:

Business Coordinator
Directorate of Airspace Policy
CAA House
45-59 Kingsway
London WC2B 6TE
E-bost: businessmanagement@caa.co.uk

**DARPERIR Y CYFEIRIAD CAA HWN I WNEUD SYLWADAU AM
BROESAU, NID I YMATEB I'R NEWIDIADAU ARFAETHEDIG**