

Decorative wavy lines in shades of red and green are located in the top left corner of the page, extending towards the center.

**CYNNIG I NEWID GOFOD AWYR
MÔR IWERDDON**

**RHAN C: Effaith amgylcheddol bosibl y cynigion sy'n
effeithio ar Barc Cenedlaethol Eryri ac AHNEau Ynys
Môn a Bryniau Clwyd**

Cyflwyniad

1. Mae'r rhan hon o'r ddogfen ymgynghori yn darparu manylion effeithiau amgylcheddol posibl y cynigion arfaethedig dros Barc Cenedlaethol Eryri, Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE) Ynys Môn ac AHNE Bryniau Clwyd.
2. Ceir canllaw cychwynwyr i system gofod awyr y DU yn Atodiadau C ac Ch. Mae'r rhain yn esbonio egwyddorion sylfaenol Rheolaeth Traffig Awyr (ATC) a strwythur y gofod awyr yn y DU.
3. Gweler Rhan A am drosolwg o'r cynigion, manylion am y broses ymgynghori a manylion am strwythur y ddogfen ymgynghori hon. Mae Rhan B yn darparu disgrifiad technegol llawn o'r cynnig cyflawn, ac mae Rhan D yn darparu manylion yr effeithiau amgylcheddol posibl dros rannau o Swydd Gaerhirfryn. Mae pob rhan o'r ddogfen ar gael yn www.consultation.nats.co.uk.
4. Mae'r cynnig wedi'i rannu'n bum is-gynnig penodol, y disgrifir pob un ohonynt yn Rhan B. O'r rhain, mae is-gynnig rhif 3 yn berthnasol i Barc Cenedlaethol Eryri, AHNE Ynys Môn ac AHNE Bryniau Clwyd. Mae is-gynnig 5 yn berthnasol i AHNE Bryniau Clwyd yn unig. Mae'r rhan hon o'r ddogfen ymgynghori yn disgrifio effaith amgylcheddol bosibl y ddau is-gynnig hyn ar yr ardaloedd uchod.

Cynigion sy'n effeithio ar Barc Cenedlaethol Eryri, Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE) Ynys Môn ac AHNE Bryniau Clwyd**Is-gynnig 3: (U)Y124**

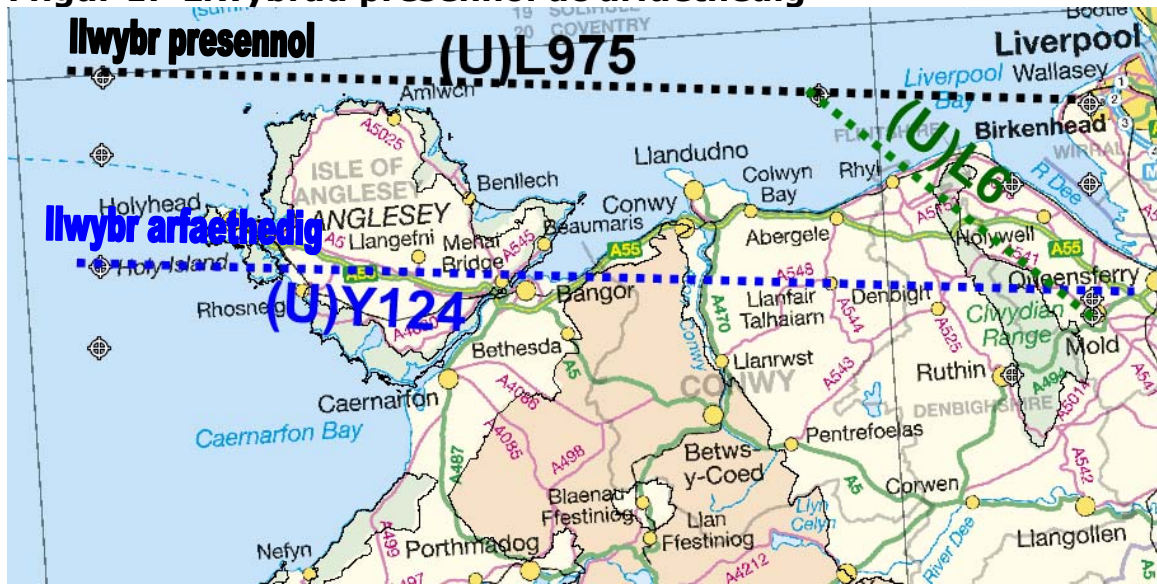
5. Ar hyn o bryd, mae traffig sy'n hedfan o awyr gofod Iwerddon tua'r dwyrain yn hedfan ar hyd llwybr yn croesi Môr Iwerddon, sy'n cael ei alw'n (U)L975 ac yn cael ei ddweud ar lafar fel 'upper lima nine-seven-five'. Mae'r llwybr hwn yn mynd heibio i ogledd Ynys Môn gan gyrraedd golwg y tir yn Lerpwl (fel y gwelir yn Ffigur 1 ar dudalen 4). Mae'r llwybr hwn yn arbennig o brysur, gyda nifer o wahanol lifoedd traffig sy'n creu amgylchedd rheoli traffig awyr cymhleth. Er mwyn rheoli rhyngweithiadau cymhleth y llifoedd traffig amrywiol, rhaid i ATC roi cyfarwyddiadau ychwanegol yn aml i atal awyrennau rhag esgyn neu ddisgyn nes iddynt groesi unrhyw lifoedd traffig sy'n gwrthdaro. Mae atal esgyniadau a disgyniadau yn aneffeithlon o ran cost economaidd y tanwydd a losgir a chost amgylcheddol yr allyriadau CO₂.
6. Un ffordd y cedwir y system ATC yn ddiogel yw sicrhau na chaiff rheolwyr eu gorlwytho h.y. mae terfyn i nifer yr awyrennau y gallant eu trin ar unrhyw adeg benodol. Caiff y terfyn hwn ei ddiffinio gan faint o ryngweithiad a llwyth gwaith sy'n gysylltiedig â phob taith. Er mwyn atal y terfyn hwn rhag cael ei gyrraedd, gellir gohirio awyrennau ar y ddaear nes y gellir eu rheoli'n ddiogel. Mae'r angen i roi cyfarwyddiadau ychwanegol, fel y disgrifir uchod, yn ychwanegu at y llwyth gwaith hwn, ac felly'n ei gwneud yn fwy tebygol y trefnir gohiriad cyn ymadael yn ystod cyfnodau prysur er mwyn sicrhau diogelwch.

7. Cynigir llwybr newydd, a elwir (U)Y124 ac a yngenir 'upper yankee one-two-four' ar lafar), i redeg yn gyflin ag (U)L975 i'r de – gweler Ffigur 1 ar dudalen 4. Bydd hyn yn caniatáu i'r traffig sy'n ymgasglu ar (U)L975 ar hyn o bryd gael ei ddosbarthu ar draws dau llwybr yn ystod rhai o adegau prysuraf y dydd. Byddai hyn yn lleihau'r cymhlethdod ac felly'n lleihau'r gost o ran tanwydd/CO₂, a'r tebygolrwydd o oedi.
8. Yn ogystal â'r manteision uchod, mae'r llwybr arfaethedig yn fyrrach na'r llwybr presennol ar gyfer rhai o'r prif lifoedd traffig, yn enwedig ymadawiadau o Ddilyn sy'n mynd tua'r de ddwyrain wrth groesi Môr Iwerddon. Byddai'r llwybrau ar gyfer y teithiau hyn yn lleihau oddeutu 2.3 môr-filtir (nm), gan greu mantais ychwanegol o ran lleihau'r gost tanwydd/CO₂ (caiff sail yr arbedion hyn o ran tanwydd/CO₂ ei disgrifio'n fanylach yn Rhan B).
9. Sylwer y gall ATC leoli rhai awyrennau ar hyd llwybrau sy'n debyg i aliniad arfaethedig (U)Y124 yn barod. Mae'r gallu i leoli llwybrau â llaw yn dibynnu ar gymhlethdod y sefyllfa draffig a ph'un a oes gan ATC amser i gydlynu'r awyren i hedfan oddi ar ei llwybr ai peidio. Byddai ffurfioli a chyhoeddi (U)Y124 yn galluogi'r gofod awyr hwn i gael ei ddefnyddio'n fwy cyson yn ystod yr oriau pan nad yw'r Weinyddiaeth Amddiffyn/gleiderau yn ei ddefnyddio.

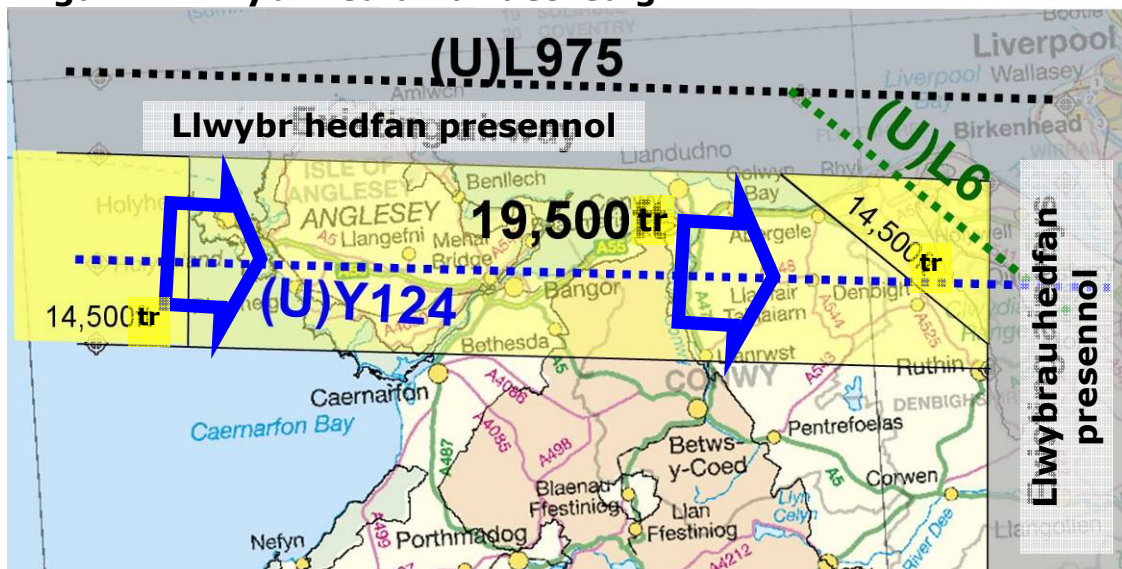
Oriau gweithredu (U)Y124

10. Mae'r Weinyddiaeth Amddiffyn (MoD) yn defnyddio'r gofod awyr uwchben Gogledd Cymru yn rheolaidd ar gyfer ymarferion hyfforddi milwrol. Bydd yr MoD yn parhau i gael uchafiaeth ar gyfer defnyddio'r gofod awyr hwn. Golyga hyn y bydd argaeledd llwybr arfaethedig (U)Y124 wedi'i gyfyngu i oriau pan nad yw'r MoD yn ei ddefnyddio. Felly, mae'n debyg y byddai defnydd y llwybr arfaethedig wedi'i gyfyngu'n gyffredinol i benwythnosau, gwyliau cyhoeddus a rhwng 1800 a 0800 (amser lleol) yn ystod yr wythnos.
11. Mae argaeledd a defnydd (U)Y124 gyda'r nos yn ystod yr wythnos yn cael ei gynllunio fel y modd gweithredu arferol, fodd bynnag, mae MoD wedi mynegi y gallai ymarferion hyfforddi milwyr rwystro'r llwybr yn rheolaidd (yn enwedig yn ystod yr haf gan fod gan yr MoD weithrediadau estynedig yng ngolau dydd i ddefnyddio'r nosweithiau goleuach).
12. Hefyd, gwneir trefniadau gyda'r MoD i ddefnyddio (U)Y124 ar adegau eraill os nad oes gweithgarwch yr MoD wedi'i gynllunio, er enghraifft yn ystod y dydd os bydd tywydd gwael yn atal gweithrediadau milwrol arfaethedig rhag cael eu cynnal.

Ffigur 1: Llwybrau presennol ac arfaethedig



Ffigur 2: Llwybr hedfan arfaethedig



Llwybr hedfan (U)Y124

13. Gofod awyr bob ochr i lwybr yw llwybr hedfan (5 môr-filtir i bob ochr, yn gyffredinol), lle y gellir gwasgaru traffig ar hyd y llwybr. Mae gan llwybrau hedfan 'waelod' hefyd, sy'n diffinio'r uchder isaf y gall awyren hedfan arni ar hyd y llwybr hedfan hwnnw. Am drosolwg o llwybrau hedfan, gweler Atodiadau C a D.
14. Byddai'r rhan o lwybr hedfan (U)Y124 sydd dros y tir o Lefel Hedfan (FL) 195 (oddeutu 19,500tr) ac yn uwch, fel y gwelir yn Ffigur 2. Byddai angen ardal is o FL145 (oddeutu 14,500tr) dros y môr i'r gorllewin o Ynys Môn, er mwyn caniatáu i awyrennau esgyn o Ddylun. Mae'r saethau glas ar Ffigur 2 yn dangos sut y gellir gwasgaru traffig ar hyd (U)Y124 ar draws ehangder y llwybr hedfan.

Is-gynnig 5: L6

15. Mae'r cynnig yn cynnwys gostwng rhan o lwybr L6 ('Lima six'), sy'n mynd dros ran o AHNE Bryniau Clwyd, o FL145 i FL185 (tua 14,500tr i 18,500tr) - gweler Ffigur 1 a Ffigur 2). Mae hyn yn rhan o is-gynnig 5, fel y disgrifir yn Rhan B y deunydd ymgynghori. Mae'r ardal i'r gogledd ddwyrain o'r segment hwn yn ardal brysur iawn o'r enw sector Wallasey. Mae'r sector hwn yn gydlifiad ar gyfer nifer o lwybrau pwysig ac yn gymhleth iawn.
16. Mae'r rhan o ofod awyr o FL185 ac yn uwch eisoes yn rhan o lwybr hedfan L6 a chaiff ei defnyddio'r rheolaidd gan reolaeth traffig awyr ar gyfer traffig sy'n mynd tua'r de ddwyrain o ardal Belfast. Hefyd, caiff ei defnyddio'n hyblyg i wahanu awyrennau'n ddiogel ar adegau pan ddaw'r llwybrau trwy Wallasey yn arbennig o brysur. Er nad oes unrhyw lifoedd traffig rheolaidd a fyddai'n defnyddio'r segment FL145-FL185 a gynigir, byddai ar gael i reolaeth traffig awyr ei ddefnyddio'n hyblyg i fynd i'r afael ag unrhyw sefyllfaoedd annisgwyl a/neu lle mae llawer o draffig. Felly, byddai'n helpu i leihau'r cymhlethdod ac yn gwella effeithlonrwydd sector Wallasey yn gyffredinol. Sylwer y byddai traffig (U)Y124 yn defnyddio'r gofod awyr presennol uwchben AHNE Bryniau Clwyd ar lefelau sy'n uwch nag FL195.
17. Disgrifir faint o draffig a ddisgwylir yn y gofod awyr dan reolaeth newydd ym mharagraff 24. Mae manylion llawn y cynigion ar gyfer (U)Y124 ac L6 i'w gweld yn Rhan B.

Hedfan dros Barc Cenedlaethol Eryri, Ardal o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE) Ynys Môn ac AHNE Bryniau Clwyd

18. Dengys Ffigurau 3-5¹ ar dudalen 7 sut y caiff y gofod awyr uwchben Gogledd Cymru ei ddefnyddio ar wahanol lefelau ar hyn o bryd. Cynlluniau dwysedd yw'r rhain, lle mae'r codau lliw yn dangos nifer y teithiau a ddefnyddiodd y gofod awyr yn ystod y cyfnod samplu. Mae allwedd i'r codau lliw ar gyfer Ffigurau 3-5 wedi'i chynnwys. Sylwer nad yw'r diagramau hyn yn dangos holl hediadau'r MoD, gan nad yw'r rhain yn weladwy ar ein radar bob tro. Sylwer hefyd fod (U)Y124 a ffiniau'r gofod awyr arfaethedig yn cael eu dangos ar y ffigurau hyn at ddibenion cyfeirio yn unig – nid ydynt yn bodoli ar hyn o bryd.
19. Nid oes gan NATS unrhyw reolaeth dros hediadau milwrol ac awyrennau cyffredinol sy'n gweithredu y tu allan i ofod awyr dan reolaeth yn rheolaidd - gellir gweld llwybrau'r awyrennau hyn yn Ffigurau 3-5. Gwelir hefyd, o'r ardaloedd melyn/gwyrdd yn Ffigur 1, fod cyfran o'r llwybrau yn mynd ar draws Gogledd Cymru wrth hedfan i/o (U)L975, wrth iddi fynd dros Fôr Iwerddon a rhan ogleddol Ynys Môn. Caiff y llwybrau hyn eu dilyn i leihau'r llwybr rhwng Lloegr ac ardal Dulyn² ac felly i arbed tanwydd a CO₂. Felly, mae'r llwybrau hyn i'w gweld yn barod ar draws ardal arfaethedig llwybr (U)Y124.

¹ Mae Ffigurau 3-5 yn dangos cynlluniau dwysedd ar gyfer defnydd dyddiol, wedi'u seilio ar ddadansoddi wythnos o draffig ar draws y rhanbarth (cyfnod y sampl 01-07/08/2010).

² Sylwer fod hedfan y tu allan i ofod awyr dan reolaeth fel hyn i fyrhau llwybr yn arfer safonol pan gaiff ei gytuno rhwng rheolaeth traffig awyr a pheilotiaid.

20. Er bod awyrennau'n hedfan dros y rhanbarth heddiw, byddai'r cynnig yn arwain at gynnydd yn nifer yr hediadau ar hyd (U)Y124 ar FL195 (oddeutu 19,500tr) ac yn uwch (cyflwynir y ffigurau traffig disgwylidig ym mharagraffau 23 a 24 isod) yn ystod yr oriau gweithredu a ddisgrifir ym mharagraff 10. Hefyd, byddai hediadau ar hyd (U)Y124 ar yr uchder hwn yn hedfan dros AHNE Bryniau Clwyd, gan ddefnyddio'r gofod awyr dan reolaeth a sefydlwyd fel rhan o L6. Byddai'r traffig hwn yn cael ei weld ar benwythnosau, gwyliau cyhoeddus, o 1800-0800 yn ystod yr wythnos ac ar adegau eraill, ambell waith, pan nad yw'r lluoedd arfog yn ei ddefnyddio.
21. Hefyd, mae Ffigur 1 yn dangos bod traffig (U)L975 yn hedfan dros arfordir gogledd Ynys Môn yn rheolaidd. O ganlyniad i'r cynnig hwn, ni fyddai rhywfaint o'r traffig hwn yn hedfan dros arfordir gogledd Ynys Môn mwyach, ac yn defnyddio'r (U)Y124 arfaethedig ymhellach i'r de yn lle hynny.
22. Mae Ffigur 1 yn dangos bod awyrennau yn hedfan dros ardal L6 yn rheolaidd ar hyn o bryd hefyd, yn enwedig gan fod gofod awyr dan reolaeth eisoes yn bodoli yn y rhanbarth hwn uwchlaw FL185 (oddeutu 18,500tr) ac nad yw'n rhan o unrhyw ardal lle y caiff MoD flaenoriaeth i'w defnyddio.

Rhagolygon traffig

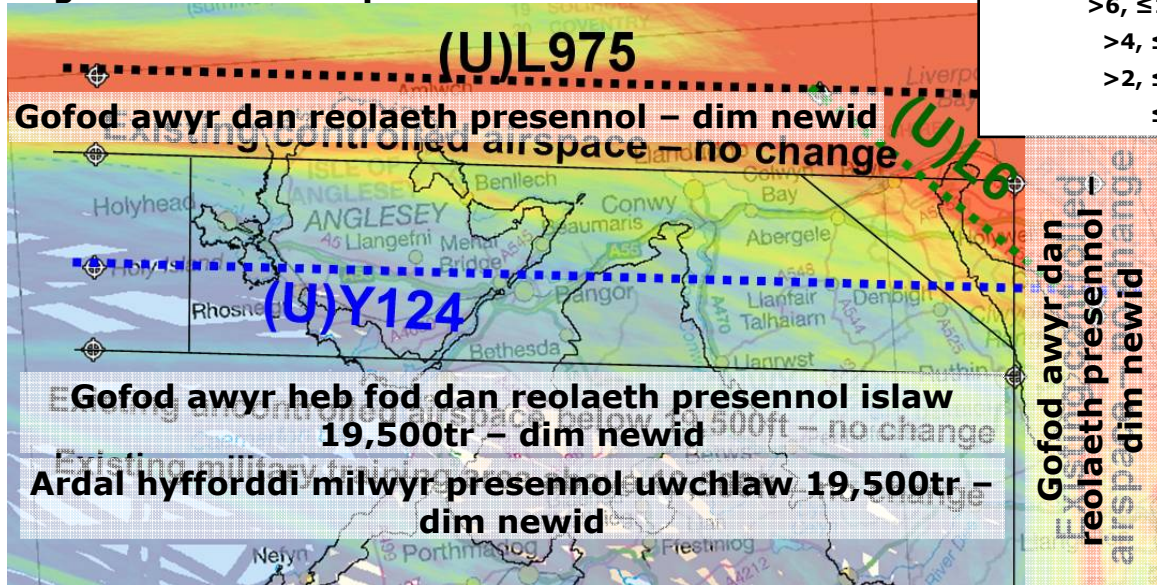
23. Darperir niferoedd ar gyfer rhagolygon traffig ar gyfer (U)Y124 yn Ffigurau 6-9. Mae'r rhain wedi'i seilio ar niferoedd traffig ym mis Awst 2010 wedi'u hymestyn i 2012 a 2017³. Ceir mwy o fanylion am y mathau o awyrennau y disgwylir i ddefnyddio'r gofod awyr yn Nhablau 1 a 2 yn Rhan B.
24. Fel y trafodwyd ym mharagraff 16, byddai'r gofod awyr is a gynigir ar gyfer L6 yn cael ei ddefnyddio'n hyblyg. Ni fyddai'r defnydd ychwanegol hwn yn systematig, ac felly nid oes modd rhagfynegi patrymau defnydd ag unrhyw gywirdeb. Fodd bynnag, mae NATS yn amcangyfrif y byddai'r cynnig yn golygu oddeutu 10 o deithiau hedfan ychwanegol trwy'r segment FL145-185 (14,500 - 18,500tr) bob dydd, ar gyfartaledd.

³ Cyfrifiwyd y ffigurau hyn gan ddefnyddio sampl o ddata hedfan o 31 diwrnod o fis Awst 2010 (gweler Atodiad F). Mae'r senarios ar gyfer 2012 a 2017 wedi'u hymestyn o 2010 yn seiliedig ar ragolygon NATS UK a gynhyrchwyd ym mis Medi 2010. Mae hyn yn rhagfynegi y byddai traffig 2010 wedi cynyddu 9% a 26%, yn ôl eu trefn, erbyn 2012 a 2017.

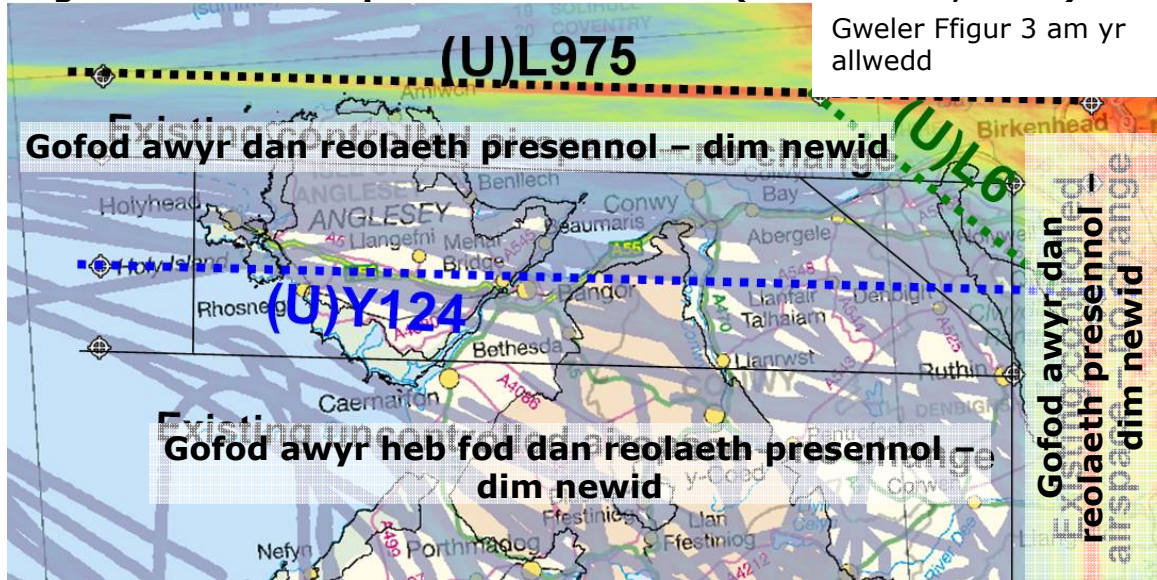
Hediadau y dydd

>10	Orange
>6, ≤10	Yellow
>4, ≤5	Light Green
>2, ≤3	Light Blue
≤1	Dark Blue

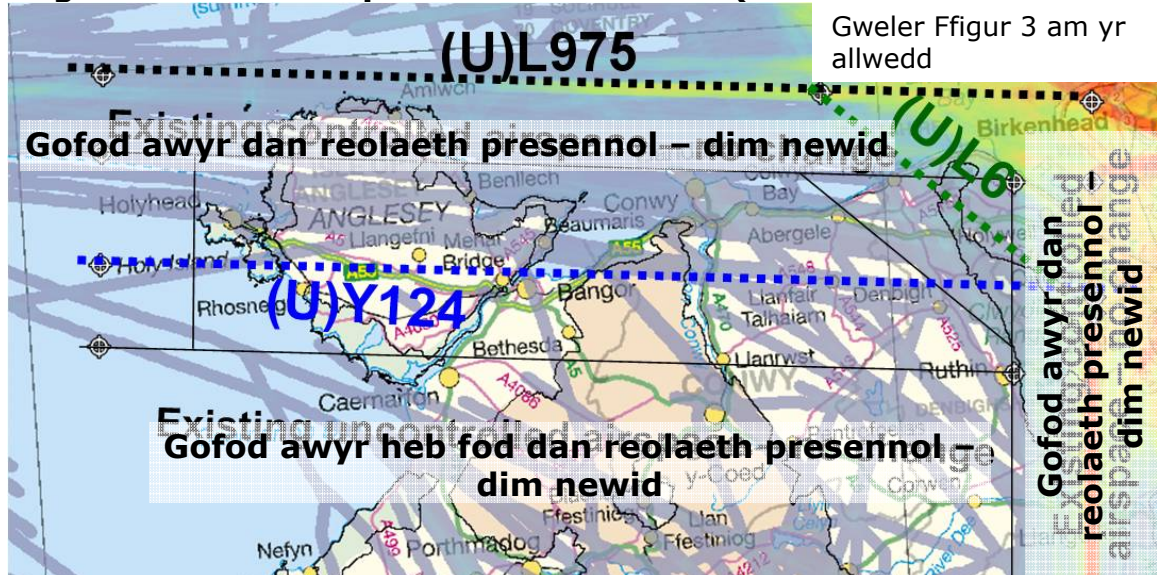
Ffigur 3: Hediadau presennol ar bob lefel



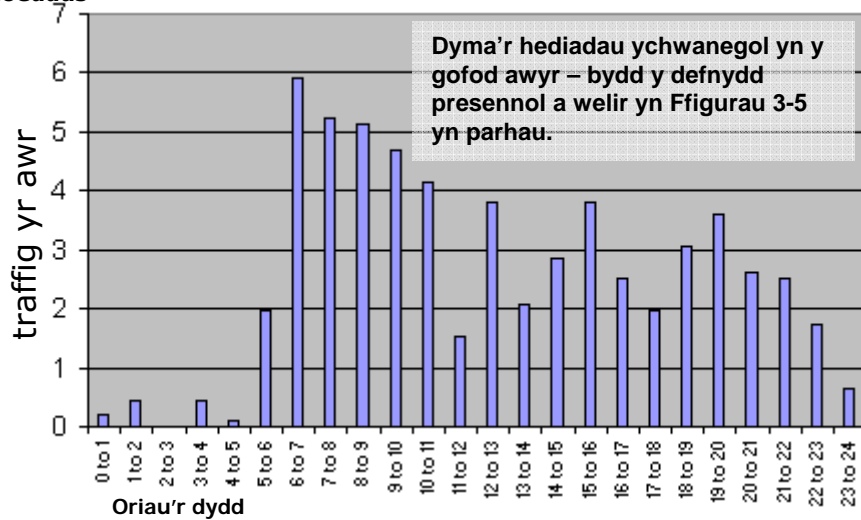
Ffigur 4: Hediadau presennol 0 - FL195 (oddeutu 19,500tr)



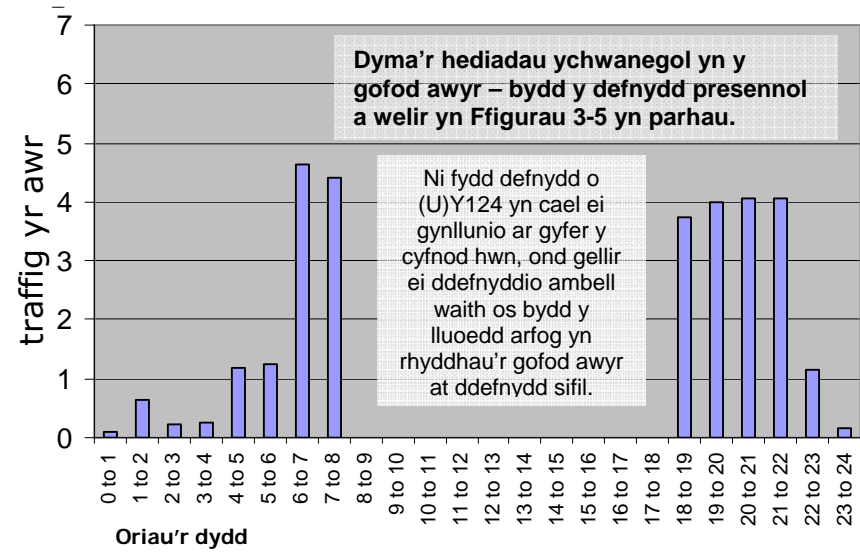
Ffigur 5: Hediadau presennol 0 - FL145 (oddeutu 14,500ft)



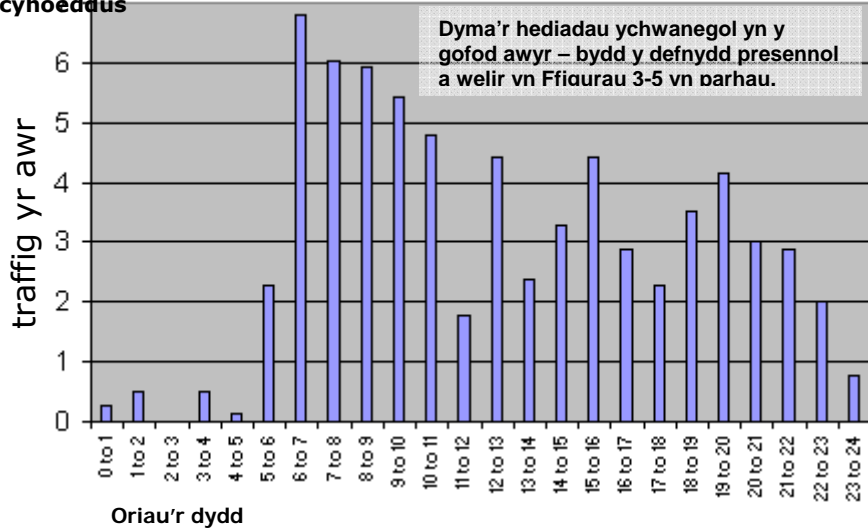
Ffigur 6: Hediadau yr awr ar hyd (U)Y124 yn 2012 – penwythnosau a gwyliau cyhoeddus



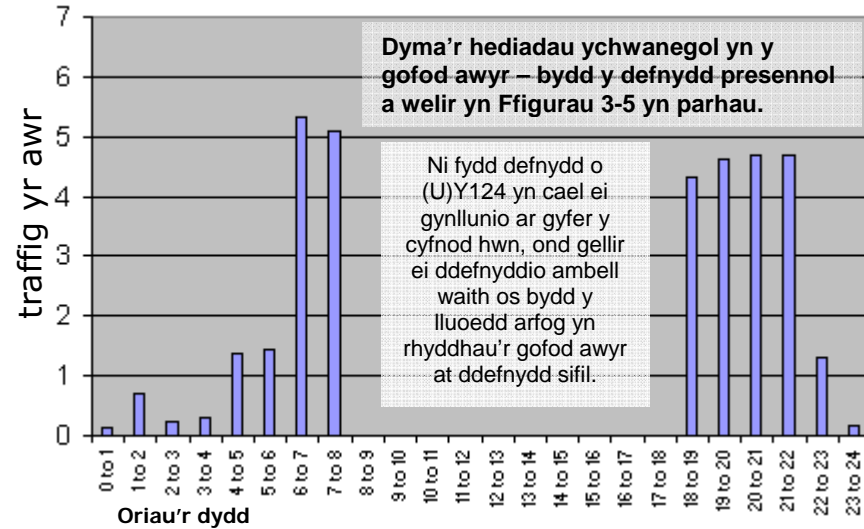
Ffigur 7: Hediadau yr awr ar hyd (U)Y124 yn 2012 – yn ystod yr wythnos



Ffigur 6: Hediadau yr awr ar hyd (U)Y124 yn 2017 – penwythnosau a gwyliau cyhoeddus



Ffigur 9: Hediadau yr awr ar hyd (U)Y124 yn 2017 – yn ystod yr wythnos



Effeithiau amgylcheddol – allyriadau gwacáu CO₂

25. Oherwydd cymhlethdod y rhyngweithiadau presennol, ni fu'n bosibl i NATS feintio i'r manteision disgwylidiedig o ran CO₂ ar gyfer is-gynnig (U)Y124, fel y disgrifir ym mharagraff 7. Fodd bynnag, amcangyfrifir y bydd y fantais a ddisgrifir ym mharagraff 8 ar ei phen ei hun yn arwain at leihau allyriadau CO₂ oddeutu 45kg fesul awyren. Byddai hyn yn golygu arbed rhwng 250-380 o dunelli'r flwyddyn ar gyfer awyrennau sy'n gadael Dulyn yn 2012, gan ddibynnu ar sut y bydd gofynion yr MoD yn cyfyngu ar argaeledd y llwybr. Disgwylir i'r arbediad hwn gynyddu i 290-440 o dunelli erbyn 2017.
26. Mae'n werth pwysleisio nad yw'r fantais feintioledig hon yn dangos yr holl fanteision disgwylidiedig, fodd bynnag, mae NATS yn cynnig bod y fantais feintioledig hon ar ei phen ei hun yn cynrychioli cyfiawnhad digonol i symud y newid i (U)Y124 yn ei flaen.
27. Mae mwy o wybodaeth am y dadansoddiad CO₂ i'w gweld yn Rhan B.

Effeithiau amgylcheddol - sŵn

28. Er y gallai'r hediadau ychwanegol fod yn glywadwy, bydd y sŵn y tu hwnt i amrediad y mesurau sŵn safonol a ddefnyddir ar gyfer proses newid gofod awyr y CAA (gweler Rhan A Cyf 1). Mae'r broses hon yn ei gwneud yn ofynnol i gynhyrchu metrig sŵn "Leq" ar gyfer newidiadau i'r gofod awyr sy'n effeithio ar ofod awyr islaw 4,000tr a metrig sŵn "SEL" ar gyfer newidiadau islaw 7,000tr ac o fewn 25 cilometr o'r rhedfa. Caiff y trothwyon hyn eu gosod gan fod newidiadau y tu hwnt iddynt yn annhebygol iawn o gael unrhyw effaith ar y metrigau. Mae pob un o'r newidiadau arfaethedig a ddisgrifir yn y rhan hon ymhell y tu hwnt i'r trothwyon hyn (uchder isaf y newidiadau dros Eryri ac Ynys Môn yw 19,500tr, a 14,500tr dros Fryniau Clwyd), ac felly ni wnaed unrhyw ddadansoddiadau Leq na SEL.
29. Dull arall o fesur sŵn a ddefnyddir ambell waith i ddangos effeithiau sŵn ymhellach oddi wrth feysydd awyr yw metrig sŵn "Lmax". Mae NATS wedi defnyddio hwn yn flaenorol i ddangos effeithiau sŵn, ond hyd at 7,000tr yn unig. Mae Lmax yn rhoi syniad o ba mor gryf y gallai awyren swnio pan fydd ar ei mwyaf swnllyd wrth hedfan yn uniongyrchol uwchben. Cyflwynir y canlyniadau sŵn mewn desibelau pwysol 'A' (dBA), sef uned safonol ar gyfer mesur sŵn awyrennau. Mae'r ymateb i'r sŵn yn amrywio o un unigolyn i'r llall ac, yn aml, caiff ei effeithio gan amgylchiadau lleol, fel lefelau sŵn cefndir. Fodd bynnag, rydym wedi dangos rhai cyffelybiaethau cyffredin rhwng lefelau sŵn Lmax o awyrennau a'r rheiny y ceir profiad ohonynt mewn sefyllfaoedd bob dydd. Mae'r rhain i'w gweld yn Nhabl 1.

Tabl 1: Tabl cywerthedd Lmax â synau nodweddiadol

Sŵn nodweddiadol	Sŵn bras (dBA)
Dril niwmatig, 23 tr i ffwrdd	95
Lori Ddiesel Drwm ar 25 milltir yr awr, 23 tr i ffwrdd	85
Car ar 40 milltir yr awr, 23 tr i ffwrdd	70
Swyddfa gyffredinol brysur	60
Swyddfa dawel	50
Ystafell wely dawel, llyfrgell	35

30. Cyn hyn, mae NATS wedi dadansoddi Lmax ar gyfer Boeing 737-800⁴ sy'n ymadael, hyd at 7,000tr; mae hon yn cynrychioli awyren gyffredin o faint canolog a fyddai'n gadael Dulyn ac yn defnyddio (U)Y124. Ar 7,000tr, awgrymodd y dadansoddiad hwn amrediad Lmax o 63 ar y gwaethaf i lai na 55dBA. Nid yw sensitifrwydd modelau sŵn Lmax yn gallu cynhyrchu canlyniadau dibynadwy pan fo gwerth Lmax yn gollwng islaw 55dBA, felly lle mae'r model yn awgrymu bod y canlyniadau'n is na'r trothwy hwn, cânt eu datgan *yn llai na 55dBA*; gallai pen isaf yr amrediad fod rhywfaint yn llai na 55dBA, mewn gwirionedd.
31. Y lefel isaf y gellir defnyddio llwybr hedfan yn gyffredinol yw 500tr uwchben gwaelod y llwybr. Felly, y lefel isaf ar gyfer awyren ar hyd (U)Y124 ac L6 dros y Parc Cenedlaethol a'r AHNEau fyddai 20,000tr a 15,000tr uwchben lefel y môr, yn ôl eu trefn (gyda'r rhan fwyaf o awyrennau yn hedfan ar lefelau uwch). Mae pwynt uchaf Parc Cenedlaethol Eryri, sef Yr Wyddfa, oddeutu 3,500tr. Felly, uchder isaf posibl unrhyw awyren ar hyd (U)Y124 uwchben pwynt uchaf Eryri yw oddeutu 16,500tr. Mae'r tir uchaf ym Mrynau Clwyd, sef Moel Famau, oddeutu 1,800tr. Uchder isaf posibl unrhyw awyren ar hyd L6 yw oddeutu 12,300tr uwchben y ddaear (copa Moel Famau).
32. O ystyried y byddai mesuriad Lmax ar gyfer awyren sy'n hedfan yn uniongyrchol uwchben ar 7,000tr yn weddol gymharol â'r lefel sŵn mewn swyddfa gyffredinol brysur, ar ei mwyaf swnllyd (gweler paragraff 30 a Thabl 1), gellir casglu y byddai sŵn awyren 13,200tr a 16,500tr uwchben ac yn uwch rhywfaint yn llai.

Effeithiau amgylcheddol – tawelwch ac ymyrraeth weledol

33. Nid oes gan broses newid gofod awyr y CAA (gweler Rhan A Cyf 1) unrhyw arweiniad ffurfiol ar fesur tawelwch ac ymyrraeth weledol.
34. At ddibenion y ddogfen ymgynghori hon, ystyriai NATS fod ymyrraeth weledol yn ymwneud â gallu unigolyn i ganfod presenoldeb awyren (mae'r dehongliad hwn yn eang yn fwriadol ac nid yw'n awgrymu i ba raddau y mae presenoldeb awyren yn ymwithiol nac yn peri tramgwydd). Darperir y wybodaeth a gyflwynir yn y rhan hon o'r ddogfen ymgynghori, sy'n disgrifio ymhle a pha mor uchel y gallai awyren fod, i helpu rhanddeiliaid i asesu'r effaith bosibl y gallai'r cynnig ei gael (o ystyried diffyg diffiniad neu fesuriad ffurfiol ar gyfer tawelwch ac ymyrraeth weledol).
35. Dan y trefniadau presennol, mae'n bosibl bod awyrennau eisoes yn glywadwy ac yn weladwy o'r rhan fwyaf o leoliadau islaw'r gofod awyr arfaethedig. Mae hyn yn cynnwys awyrennau sydd eisoes yn hedfan yn yr ardaloedd o ofod awyr dan reolaeth newydd/is arfaethedig, ac awyrennau sy'n gweithredu islaw'r lefelau hyn (gweler Ffigurau 3-5); gan gynnwys awyrennau milwrol sy'n hedfan yn isel. Ni fydd y cynnig yn effeithio ar ddefnydd y gofod awyr presennol a welir yn yr ardal, islaw'r gofod awyr arfaethedig. Fodd bynnag, mae paragraffau 18 i 24 yn disgrifio fel y

⁴ Defnyddiodd y dadansoddiad hwn fodel sŵn ANCON i ddadansoddi awyren yn gadael Stansted.

byddai'r cynnig yn golygu mwy o hediadau uwchben FL195 (19,500tr) ar (U)Y124 ac ambell i hediad ychwanegol rhwng FL145 ac FL185 (14,500tr – 18,500tr) ar hyd L6. Efallai y bydd rhanddeiliaid am ystyried goblygiadau'r newidiadau hyn ar dawelwch ac ymyrraeth weledol yn eu hardal.

Ansawdd Awyr Lleol

36. Oherwydd cymysgu atmosfferig, nid yw allyriadau awyrennau ar uchderau sy'n uwch na 3,000tr uwchben lefel y ddaear yn cael unrhyw effaith ar ansawdd yr awyr ar lefel y ddaear. Mae uchderau'r holl newidiadau arfaethedig uwchben 3,000tr. Felly, nid aseswyd yr ansawdd awyr lleol ar gyfer y newid arfaethedig hwn.

Gadawyd y dudalen hon yn wag yn fwriadol