

CYNNIG I NEWID GOFOD AWYR MÔR IWERDDON

**Adroddiad Adborth
Ymgynghoriad â Rhanddeiliaid**

Hydref 2011

Cyf. NATS: 4758/RPT/03

Tabl Cynnwys

1. Cyflwyniad	3
2. Effeithiau a Manylion Technegol mewn Perthynas â'r Gymuned Hedfan.....	3
3. Materion Amgylcheddol	6
4. Beth sy'n digwydd nesaf?	9

1. Cyflwyniad

- 1.1 Mae'r ddogfen hon yn rhoi adborth i'r rhanddeiliaid a gymerodd ran yn yr ymgynghoriad a gynhaliwyd gan NATS ar gyfer cynnig i newid gofod awyr (ACP) Môr Iwerddon.
- 1.2 Dechreuodd yr ymgynghoriad ar 15 Ebrill a daeth i ben ar 22 Gorffennaf 2011, sef cyfnod o 14 wythnos.
- 1.3 Dylid darllen y ddogfen hon ar y cyd â'r dogfennau ymgynghori sydd ar gael yn Gymraeg ac yn Saesneg o www.consultation.nats.co.uk.
- 1.4 Mae Adran 2 yn y ddogfen hon yn disgrifio'r adborth ar fanylion technegol y cynnig, gan gynnwys materion hedfan, ac yn Adran 3 disgrifir yr adborth amgylcheddol. Disgrifir y camau nesaf yn Adran 4.
- 1.5 Anfonodd NATS hysbysiad o'r ymgynghoriad hwn at fwy na 70 o gynrychiolwyr y gymuned leol a'r diwydiant hedfan ac yn eu plith:
 - o Pwyllgor Cynghori Cenedlaethol Rheoli Traffig Awyr (NATMAC)
 - o Y meysydd awyr a'r cwmnïau hedfan yr effeithir arnynt o bosib
 - o Swyddogion AHNE a Pharciau Cenedlaethol yr effeithir arnynt o bosib
 - o Cynghorau sir, dosbarth a bwrdeistref¹ yr effeithir arnynt o bosib
 - o Aelodau Seneddol ac Aelodau Cynulliad Cymru sy'n cynrychioli etholaethau yr effeithir arnynt o bosib
- 1.6 Gwnaethpwyd yr ymgynghoriad ar gael yn gyhoeddus ar wefan NATS lle bu grwpiau amrywiol ac aelodau o'r cyhoedd yn cael at wybodaeth yr ymgynghoriad ac yn ymateb iddi.
- 1.7 Cafwyd 40 o Ymatebion i gyd, ac roedd 16 ohonynt yn gwrthwynebu un rhan o'r cynnig o leiaf.

2. Effeithiau a Manylion Technegol Mewn Perthynas â'r Gymuned Hedfan

- 2.1 Yn y rhan hon o'r ddogfen adborth, trafodir yr ymatebion a gafwyd am fanylion technegol y newidiadau; fel y cyfryw, mae'n cynnwys termau technegol a byrfoddau a ddefnyddir yn gyffredin yn y byd hedfan. Disgrifir y llwybrau gan ddefnyddio'r dynodwyr llwybr alffaniwmerig a chodau enw tri/pum llythyren ar gyfer pwyntiau arwyddocaol (y cyfeirir atynt mewn PRIFLYTHRENNAU); disgrifir y dynodwyr a'r pwyntiau hyn yn adrannau ENR 3.1, ENR 3.2, ENR 4.1 ac ENR 4.4 o Gyhoeddiad Gwybodaeth Awyrennol y DU sydd i'w weld yn <http://www.nats-uk.ead-it.com>. (Mae canllaw dechreuwyr i system gofod awyr y DU i'w weld yn Atodiadau C a D o'r ddogfen ymgynghori sydd ar gael o hyd ar www.consultation.nats.co.uk. Mae'r rhain yn egluro egwyddorion sylfaenol rheoli traffig awyr a strwythur y gofod awyr yn y DU.)
- 2.2 Rhennir y cynnig gofod awyr hwn yn bump gwahanol is-gynnig ac roedd yr ymgynghoriad yn gofyn am adborth yn benodol i bob is-gynnig. Mae'r isadrannau canlynol yn crynhoi ymatebion y gymuned hedfan i bob un o'r is-gynigion.
- 2.3 Cafwyd 24 o ymatebion i gyd am faterion hedfan, ac roedd 10 ohonynt yn gwrthwynebu un o'r is-gynigion o leiaf, roedd pedwar yn cefnogi un rhan o leiaf ac roedd 10 ohonynt yn ymatebion heb wrthwynebiad na sylw.

¹ Lluniwyd y rhestr ymgynghoreion ar gyfer ardaloedd y gellir effeithio arnynt gan gyfeirio at Gyfarwyddyd 2002 DLTR i'r CAA am Amcanion Amgylcheddol Mewn Perthynas ag Arfer ei Swyddogaethau Llywio Awyrennau (Cyf. 1). Mae hwn yn nodi bod ymgynghoriad ar gyfer newidiadau yn uwch na 7000 o droedfeddi uwchlaw lefel y ddaear yn ofyniad os oes effaith bosibl uwchben Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol neu Barciau Cenedlaethol.

Is-gynnig 1: Dosbarthu Gofod Awyr Rheoledig (CAS) L975 wedi'i ostwng yn ffin y Rhanbarth Gwybodaeth Hedfan (FIR)

- 2.4 Cafwyd gwrthwynebiad i'r cynnig i ostwng CAS i 3,500 o droedfeddi yn y ffin FIR yn cael ei ddynodi'n Ddosbarth A, oherwydd byddai hyn yn eithrio'r holl draffig Hedfan Cyffredinol (GA) sy'n hedfan yn ôl Rheolau Hedfan Gweledol (VFR).
- 2.5 Mae NATS wedi ystyried yr adborth hwn ac, yn y cynnig terfynol, gofynnir i'r gofod awyr hwn fod yn Ddosbarth C yn hytrach na Dosbarth A. Dyma'r un dosbarthiad â CAS presennol L975 rhwng LIFFY a GINIS. Byddai'r gofod awyr a gynigir yn cael ei ddirprwyo i ATC (fel CAS L975 sy'n bodoli heddiw). Mae ATC Dulyn wedi dweud y byddai mynediad i GA o 3500 o droedfeddi – FL75 yn cael ei reoli fel y mae heddiw i draffig sy'n dymuno croesi CAS presennol L975. Gallai traffig sy'n croesi/ymuno ddisgwyl cael caniatâd yn rheolaidd, fel y mae heddiw. Bydd awyrennau sy'n cael caniatâd yn cael penawdau tactegol a bennir yn hyblyg gan ddibynnu ar y sefyllfa ar y pryd.

Is-gynnig 1: Estyn CAS i ardal EGD201B

- 2.6 Yn sgil trafodaeth barhaus â'r lluoedd arfog a'r rheolyddion gofod awyr ar gyfer y DU ac Iwerddon, nodwyd nad oes angen estyniad gofod awyr L975 i'r ochr o gwbl i ddiogelu'r rhannau pwynt uno yn y ffin FIR. Bydd y CAS 3500 troedfedd arfaethedig i'r gorllewin o EGD201B yn gyfyngedig felly i ffin ochrol bresennol L975, ac ni fydd yn cael ei estyn i'r de-ddwyrain i EGD201B fel y dangosir yn y ddogfen ymgynghori.

Is-gynnig 2: Ehangu dosbarth A islaw FL195

- 2.7 Roedd rhai ymatebion yn codi gwrthwynebiadau ynghylch ehangu gofod awyr Dosbarth A yn gyffredinol islaw FL195 dros Fôr Iwerddon.
- 2.8 Wrth lunio'r cynnig hwn, mae NATS wedi ystyried y cydbwysedd rhwng rhoi'r diogelwch i draffig awyr sifil a roir gan ofod awyr Dosbarth A a'r gofynion mynediad i GA a thraffig awyr gweithredol (OAT) y lluoedd arfog. Yn achos is-gynnig 2, mae NATS yn ystyried y cafwyd cydbwysedd priodol rhwng rhyddhau llawer o ofod awyr Dosbarth A a sefydlu gofod awyr Dosbarth A newydd.
- 2.9 Awgrymwyd defnyddio gofod awyr Dosbarth C, D neu E ar gyfer L70/L975 i alluogi mynediad VFR gyda chaniatâd Rheolaeth Traffig Awyr (ATC). Mae NATS yn ystyried bod y dosbarthiadau hyn yn opsiwn lle disgwylir yn realistig y gellir rhoi caniatâd ATC. Mae gofod awyr L70 a L975 dros Fôr Iwerddon yn cael ei reoli gan sectorau ATC Ynys Manaw a Wallasey NATS. Mae'r baich gwaith ATC uchel sy'n gysylltiedig â'r sectorau hyn yn golygu na fyddai caniatâd drwy'r gofod awyr hwn yn cael ei roi mewn amgylchiadau arferol, ac y byddai'r galw am ganiatâd ei hun yn cynhyrchu baich gwaith ychwanegol annerbyniol i'r swyddogaeth ATC. Sylwer nad yw'r baich gwaith uchel yn gysylltiedig yn unig â thraffig lefel isel yn y gofod awyr dan sylw, ond ei fod hefyd yn gysylltiedig â thraffig ar lefelau uwch ond a reolir serch hynny gan yr un sector ATC.
- 2.10 Mae cymhlethdod gofod awyr hefyd yn ystyriaeth: mae ffiniau gofod awyr cymhleth lle mae'r dosbarthiad yn amrywio o'r naill ddarn i'r llall yn cynyddu perygl gwallau gan beilot a/neu ATC. Mae hyn felly'n cynyddu'r perygl y bydd awyrennau afreolus yn tresmasu ar CAS, sy'n gallu arwain at golli gwahaniad.
- 2.11 Sylwer bod y Dosbarth C ar y ffin (fel yn Is-gynnig 1) yn bosibl oherwydd bod darpariaeth ATS yn cael ei dirprwyo gan NATS i ATC Dulyn yn hytrach nag i Sector Ynys Manaw, a byddai'n cyfateb i'r gofod awyr Dosbarth C cyfagos presennol a reolir gan ATC Dulyn.

Is-gynnig 3: Effaith ar gleidio hamdden

- 2.12 Nododd Cymdeithas Gleidio Prydain (BGA) y dylid cyfyngu mynediad i'r cyfnod rhwng 20.00 a 10.00 er mwyn peidio ag effeithio ar gleidio hamdden.
- 2.13 Bydd y cynnig yn cynnwys datblygiad y Llythyr Cytundeb (LoA) presennol gyda'r BGA a fydd yn galluogi gleidwyr i gau (U)Y124 er mwyn iddynt gael at ardaloedd Gleidio Cymru. Ystyria NATS fod hyn yn fesur lliniaru digonol i'r gleidio hamdden yn yr ardal.
- 2.14 Amlygodd y BGA hefyd fod angen adolygu'r Llythyr Cytundeb sy'n bodoli am fynediad i ardaloedd Gleidio Cymru, heb ystyried y cynnig hwn. Gan fod hwn yn fater gyda gweithdrefnau xy'n bodoli, nid yw'n rhan o'r cynnig ynddo'i hun, a bydd yn cael sylw drwy gysylltiad rhwng NATS a'r BGA y tu allan i'r cynnig hwn.

Is-gynnig 3: Dosbarthu CAS Y124

- 2.15 Cafwyd gwrthwynebiad i'r canolfannau CAS grisiog arfaethedig ar gyfer Y124 i'r gorllewin o Ynys Môn.
- 2.16 Cynigir hyn i ddarparu amgylchedd hysbys i lifoedd sy'n gadael Dulyn i'r dwyrain. Bydd y llif traffig hwn yn cael ei reoli gan sector ATC Ynys Manaw NATS, sy'n sector prysur (gweler paragraff 2.9). Mae grisiau'r CAS yn FL115 ar y ffin FIR gan godi i FL145 i'r gorllewin o Ynys Môn i gynnwys y proffil ymadael sy'n dringo. Nid oes angen unrhyw CAS ychwanegol ar gyfer rhannau trostir (U)Y124 oherwydd byddai'n gweithredu yn y Dosbarth C presennol uwchben FL195.
- 2.17 Islaw FL115 addaswyd y cynnig i sicrhau Dosbarth C yn y gofod awyr lle dirprwyir darpariaeth ATS i ATC Dulyn, gan alluogi trawsteithiau GA dros y ffin FIR (gweler paragraff 2.5). Ym marn NATS, mae hyn yn ddigonol i sicrhau bod GA yn gweithredu'n ddiogel wrth groesi Môr Iwerddon, ac ni fyddai atal trawsteithiau yn yr ardal hon uwchben FL115 yn cael llawer o effaith ar weithrediadau GA. Felly, am y rhesymau baich gwaith a chymhlethdod a nodwyd ym mharagraff **Error! Reference source not found.**, ystyria NATS fod y camau Dosbarth C arfaethedig yn briodol i Y124.

Is-gynnig 4: Effaith ar Warton a Woodvale

- 2.18 Cafwyd gwrthwynebiadau yn nodi y byddai'r gofod awyr arfaethedig yn effeithio ar weithrediadau BAE Warton, a gweithrediadau'r Weinyddiaeth Amddiffyn o Woodvale. Mae NATS yn parhau i drafod â BAE a'r Weinyddiaeth Amddiffyn, ac mae'n ymchwilio i opsiynau ynghylch y diffiniad gofod awyr/gweithdrefnau adfachu i sicrhau y gellid rheoli'r effaith ar yr unedau hyn.
- 2.19 Os na fydd modd dod o hyd i ateb a fyddai'n llwyr fodloni pob ochr, bydd y cynnig yn cyflwyno i'r CAA y dewis a ffefrir gan NATS, yn ogystal ag unrhyw ddewisiadau eraill a nodwyd drwy'r trafodaethau parhaus. Os bydd y CAA yn penderfynu nad oes modd cyfiawnhau'r dewis a ffefrir gan NATS, bydd y dewisiadau eraill yn cael eu cyflwyno. Os nad oes modd nodi unrhyw ddewis arall boddhaol, mae'n bosibl y caiff is-gynnig 4 ei dynnu allan o'r cynnig nes bod modd cyd-drafod ymhellach.

Is-gynnig 4: Dosbarthiad CAS L70 arfaethedig

- 2.20 Cafwyd gwrthwynebiadau cyffredinol ynghylch y cynnig i ddosbarthu'r gofod awyr hwn yn Ddosbarth A. Byddai'r gofod awyr L70 arfaethedig yn cael ei reoli gan sector Wallasey NATS. Trafodir materion ynghylch baich gwaith a'r gallu i roi caniatâd i sector Wallasey ym mharagraff **Error! Reference source not found.** Ac eithrio gweithrediadau Warton a Woodvale o bosib, nid yw NATS yn ystyried bod llawer iawn o alw am fynediad GA i'r gofod awyr hwn ac felly nid yw'n ystyried bod mynediad yn fater pwysig i'r gymuned GA yn gyffredinol.

Is-gynnig 5: Dosbarthiad bonion CAS L6 arfaethedig

- 2.21 Cafwyd gwrthwynebiadau i'r cynnig i estyn gofod awyr Dosbarth A o ran effaith ar fynediad GA, yn arbennig, bonyn FL145-195 i'r de o Wallasey yng nghyffiniau'r Wyddgrug.
- 2.22 Byddai'r gofod awyr hwn yn cael ei reoli gan sector Wallasey sy'n rheoli cydlifiad o lwybrau o'r gogledd, y de, y dwyrain a'r gorllewin. Ni fwriedir i'r gofod awyr hwn gael ei ddefnyddio gan lif traffig rheolaidd; fodd bynnag, byddai'r lle ychwanegol yn rhoi mwy o hyblygrwydd i sector Wallasey ymdopi â sefyllfaoedd traffig cymhleth sy'n digwydd pan fydd nifer o awyrennau'n cyrraedd yn y sector ar yr un pryd. Cyfeirir at hyn fel "clystyru" sy'n gallu bod yn ffactor sy'n cyfrannu at ddatblygu digwyddiadau.
- 2.23 Er nad oes hanes o ddigwyddiadau mewn perthynas â baich gwaith o amgylch Wallasey, mae'r traffig drwy'r ardal hon yn amlwg yn gymhleth a disgwylir iddo dyfu o ran maint (ac felly cymhlethdod) yn y blynyddoedd i ddod. Mae NATS wrthi'n barhaus yn ceisio gwelliannau a fydd o fudd i ddiogelwch sylfaenol ein gofod awyr ac mae'n ystyried y gellir cyfiawnhau'r hyblygrwydd cynyddol a roddir gan y bonyn Dosbarth A arfaethedig.

3. Materion Amgylcheddol

- 3.1 Cafwyd cyfanswm o 16 o ymatebion ar faterion amgylcheddol, ac roedd 6 ohonynt yn gwrthwynebu un is-gynnig o leiaf. Cafwyd un llythyr o gefnogaeth ac roedd y 9 arall yn ymatebion heb wrthwynebiad/sylw o gwbl.
- 3.2 Yn yr adran hon, ystyrir y materion a godwyd o ran Is-gynigion 3, 4 a 5 yn eu tro.

Is-gynnig 3: Effeithiau gweledol, sŵn a heddwch

- 3.3 Cafwyd gwrthwynebiadau ar y sail y byddai'r cynnig yn cynyddu sŵn ac effaith weledol (yn arbennig oherwydd olion anwedd) a fyddai'n effeithio ar yr heddwch yn y Parc Cenedlaethol a'r Ardaloedd o Harddwch Naturiol Eithriadol (AHNE) cyfagos. Roedd y gwrthwynebiadau'n nodi nad yw'r effeithiau hyn wedi cael eu mesur, ac yn awgrymu nad ydynt felly wedi cael eu hystyried.
- 3.4 Mae NATS yn derbyn y gallai'r cynnig effeithio ar heddwch; fodd bynnag, rydym yn dadlau y bydd effaith yr awyrennau uwchben Eryri a'r AHNE cyfagos yn gymharol fach, a hwythau dros 3½ milltir i fyny. Nid yw'r ymateb i'r ymgynghoriad wedi nodi unrhyw gamau ymarferol ar gyfer cyflawni hyn.
- 3.5 Nid yw'r CAA yn darparu cyfarwyddyd ffurfiol ar fesur effeithiau posibl ar heddwch ac aflonyddu gweledol, ac nid oes ychwaith fethodoleg a gydnabyddir yn eang sy'n gallu darparu'r dadansoddiad heddwch gwrthrychol ar gyfer newidiadau lefel uchel i ofod awyr fel hyn. Sylwn fod Campaign for the Protection of Rural England (CPRE) wedi mynd ati i fapio heddwch ar gyfer Lloegr; fodd bynnag, er bod y dull a ddefnyddiwyd yn ystyried sŵn awyrennau, mae'r mesur o sŵn ar gyfer awyrennau sy'n hedfan yn uchel yn gymharol fras ac ni fyddai'n ddigon cywir i asesu cynigion lefel uchel fel hwn.
- 3.6 Mae'r effaith ar y gweledol, sŵn a heddwch yn ystyriaeth yn y broses ddylunio, ac mae ATS yn ceisio gosod llwybrau dros y môr pan fydd modd. Fodd bynnag, prin yw'r

opsiynau yn yr achos hwn – gweler paragraff 3.12.

Is-gynnig 3: Cyfiawnhad amgylcheddol annigonol

- 3.7 Cafwyd gwrthwynebiadau ar y sail nad oedd yr arbedion CO₂ a fesurwyd yn ddigon i gyfiawnhau'r effaith bosibl ar heddwch.
- 3.8 Yn yr adran am yr amgylchedd yn y ddogfen ymgynghori, dywedir na fu NATS yn gallu mesur yr holl fuddion CO₂ posibl. Mae hynny oherwydd byddai'r gofod awyr yn cael ei ddefnyddio gan draffig o ardal gogledd yr Iwerydd lle mae llwybrau'n dibynnu'n helaeth ar batrymau'r tywydd. Mae ffactorau eraill fel gweithredwyr yn dewis osgoi ardaloedd prysur, neu ardaloedd lle mae taliadau Rheoli Traffig Awyr yn gwahaniaethu, hefyd yn cynyddu'r ansicrwydd. Mae'n anodd felly pennu llwybrau nodweddiadol yn sail i fodelu CO₂ gydag unrhyw raddau o ffydd yn y canlyniad cyffredinol.
- 3.9 O ganlyniad, canolbwyntiodd NATS ar ddadansoddi'r llif traffig mwyaf rhagweladwy y disgwylir iddo ddefnyddio'r gofod awyr – sef awyrennau'n gadael Dulyn. Byddai taith awyren nodweddiadol sy'n defnyddio'r llwybr arfaethedig yn arbed tua 45kg o CO₂. Byddai'r un awyren hon hefyd yn effeithio o bosibl ar heddwch gan ei bod yn hedfan dros 3½ milltir uwchben y Parc Cenedlaethol/AHNE. Mae NATS yn dadlau bod y budd CO₂, fesul taith hedfan, yn cyfiawnhau'r effaith bosibl ar heddwch gan yr un awyren nodweddiadol honno sy'n hedfan dros 3½ milltir uwchben y Parc Cenedlaethol/AHNE.
- 3.10 Dylid nodi mai dim ond rhan o'r cyfiawnhad dros newid yw hwn; mae'r newid hefyd yn rhoi buddion ychwanegol o ran lleihau costau tanwydd a thebygolrwydd oedi i awyrennau sy'n croesi Môr Iwerddon. Disgrifir yr ystyriaethau rheoli gofod awyr hyn yn Rhan B o'r ddogfen ymgynghori ac maent yn rhan o'r achos o blaid bwrw ymlaen â'r newidiadau arfaethedig.
- 3.11 Mae NATS yn ystyried bod cydbwysedd cyffredinol y buddion yn cymeradwyo bwrw ymlaen â chynnig (U)Y124 fel y'i cyflwynir yn y ddogfen ymgynghori.

Is-gynnig 3: Diffyg 'dewisiadau'

- 3.12 Mae'r cynnig hwn yn adeiladu ar y strwythur gofod awyr presennol. Mae'r gofod awyr presennol yn cynnwys dau lwybr (U)L975 a (U)L70 sy'n croesi Môr Iwerddon rhwng Dulyn ac ardal Lerpwl/Manceinion. Mae'r llwybrau hyn wedi'u priodoli ar y llwybr uniongyrchol rhwng pwyntiau sefydlog Dulyn ac ardal Lerpwl/Manceinion. Mae ymdrechu i adlinio'r brif echel hon rhwng y dwyrain a'r gorllewin y tu hwnt i gwmpas y cynnig hwn.
- 3.13 Y cynnig yw darparu trydydd llwybr, i ganiatáu ar gyfer dosbarthu traffig yn fwy effeithlon a gwahanu llifoedd traffig tua'r de oddi wrth y rheini sy'n mynd i'r dwyrain neu'r de-ddwyrain. Llwybr sy'n agos i'r gofod awyr presennol i'r de yw'r unig fodd ymarferol o gyflawni hyn.
- 3.14 Ni fyddai llwybr i'r gogledd o Eryri yn darparu gwahaniad diogel oddi wrth llwybr presennol (U)L975. Byddai llwybrau ymhellach i'r de yn dal i hedfan dros rannau o Eryri, a byddai angen newidiadau mawr i'r llwybrau dros ganolbarth Lloegr i ddarparu ar gyfer y llif sy'n ymuno â'r strwythur gofod awyr presennol mewn ardal gwbl newydd. Yn sgil bod yn gyfochrog ac yn syth i'r de o'r llwybrau presennol, mae'r (U)Y124 arfaethedig yn integreiddio i'r strwythur presennol heb effeithio rhyw lawer arno.
- 3.15 Am y rhesymau hyn, nid oes unrhyw ddewisiadau derbynol i gyflawni'r canlyniadau dymunol. Mae dewis 'gwneud dim' yn bosibl, ond ystyria NATS fod modd cyfiawnhau'r newid o ystyried popeth.

Is-gynnig 3: Codi ardoll amgylcheddol ar deithwyr

- 3.16 Awgrymwyd y gellid codi ardoll amgylcheddol ar deithwyr i wneud iawn am effeithiau

amgylcheddol.

- 3.17 Mae NATS En-route Ltd ("NERL") yn gweithredu dan drwydded gan y CAA. Mae cyflwyno ardollau amgylcheddol y tu hwnt i gylch gwaith NATS ar gyfer gwasanaethau ar y ffordd. Dylid cyfeirio materion fel hyn at y CAA sy'n pennu polisi gofod awyr y DU. Bydd yr awgrym hwn yn cael ei drosglwyddo i'r CAA ynghyd â'r ymatebion eraill i'r ymgynghoriad.

Is-gynnig 3: Cyfyngu ar dwf posibl ar y llwybrau arfaethedig

- 3.18 Awgrymwyd y dylid cyfyngu ar dwf traffig ar y llwybrau arfaethedig.
- 3.19 Mae NERL yn gweithredu dan drwydded gan y CAA. Mae hyn yn cynnwys gofyniad i wasanaethu lefelau rhesymol o alw traffig awyr; y CAA sy'n gyfrifol am bennu beth sy'n rhesymol. Bydd yr awgrym i gyflwyno cyfyngiadau o ran defnyddio llwybrau yn cael ei drosglwyddo i'r CAA ynghyd â'r ymatebion eraill i'r ymgynghoriad.

Is-gynnig 3: Monitro sŵn

- 3.20 Awgrymwyd y dylai NATS fynd ati i fonitro sŵn mewn safleoedd amgylcheddol sensitif i sicrhau bod yr effeithiau fel y'u cyflwynir yn y ddogfen ymgynghori.
- 3.21 Cynhyrchir yr wybodaeth sŵn L_{max} a gyflwynwyd yn y ddogfen ymgynghori gan Adran Ymchwil ac Ymgynghori Amgylcheddol y CAA. Nid yw NATS yn ystyried bod angen gwirio'r wybodaeth sŵn ddangosol hon drwy fonitro sŵn lleol.
- 3.22 Os bydd y cynnig yn cael ei dderbyn, bydd NATS yn cynnal dadansoddiad ôl-weithredu ar y 12 mis cyntaf o'i ddefnyddio, fel y mynnir gan gyfarwydd CAA a nodir yn CAP725. Bydd hyn yn cynnwys mesur nifer yr awyrennau sy'n defnyddio'r gofod awyr arfaethedig, o'i gymharu â'r niferoedd a gyflwynwyd yn y ddogfen ymgynghori. Fel hyn, gellir asesu a yw'r effeithiau fel y'u cynigiwyd.

Is-gynnig 4: Effeithiau ar warchodfeydd natur a safleoedd dynodedig eraill

- 3.23 Cwestiynwyd yr effaith bosibl ar warchodfeydd natur a safleoedd dynodedig eraill. Mae hyn yn cynnwys Safleoedd o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig (SoDdGA), Ardaloedd Cadwraeth Arbennig (ACA), Ardaloedd Gwarchodaeth Arbennig (AGA), safleoedd Ramsar, Gwarchodfeydd Natur Cenedlaethol (GNC) a Gwarchodfeydd Natur Lleol (GNLI).
- 3.24 Yn ôl cyfarwyddyd y CAA ar gyfer newid gofod awyr, ystyrir ei bod yn annhebygol y bydd newidiadau gofod awyr yn effeithio'n uniongyrchol ar anifeiliaid, da byw a bioamrywiaeth. Nodir hefyd yn y cyfarwyddyd nad yw ansawdd awyr lleol yn berthnasol i newid llwybrau awyrennau uwchlaw 3000 o droedfeddi.
- 3.25 Cymhwysir SoDdGA a dynodiadau cysylltiedig eraill i warchod bywyd gwyllt a safleoedd o ddiddordeb daearegol, yn hytrach na dynodiad ar gyfer mwynhad hamdden yn yr un ffordd ag AHNE a Pharciau Cenedlaethol. Mae gwarchodfeydd natur Lleol a Chenedlaethol ar agor yn gyffredinol i'r cyhoedd, ac mae NATS yn cydnabod y gallai heddwch fod yn fater i'r ardaloedd hyn. Fodd bynnag, ystyria NATS y bydd effaith y newid hwn yn gymharol isel oherwydd uchder y newid arfaethedig dros Swydd Gaerhirfryn, ac oherwydd y bydd yr awyrennau ychwanegol yn hedfan dros yr ardal yn gymharol anaml. Mae NATS yn dadlau felly fod y cydbwysedd cyffredinol o blaid y buddion a gyflwynwyd o ran hedfan ac effeithlonrwydd CO_2 .

Is-gynnig 4: Monitro sŵn a gosod cyfyngiad ar dwf traffig

- 3.26 Trafodir y materion hyn o dan is-gynnig 3. Mae'r drafodaeth hon yr un mor berthnasol i'r un materion a godwyd o dan is-gynnig 4.

Is-gynnig 5: Effeithiau ar y Gweledol, Sŵn a Heddwch

- 3.27 Mae'r effaith a'r materion mewn perthynas ag Is-gynnig 5 a'i effaith bosibl ar AHNE Bryniau Clwyd yr un fath ag a drafodwyd ym mharagraffau 3.3 a 3.4.

4. Beth sy'n digwydd nesaf?

- 4.1 Cyhoeddwyd yr adroddiad hwn ar wefan ymgynghoriadau gofod awyr NATS www.consultation.nats.co.uk.
- 4.2 Y ddogfen ymgynghori, ynghyd â'r sylwadau a'r casgliadau sy'n disodli o'r adroddiad hwn, fydd y sail ar gyfer Cynnig i Newid Gofod Awyr (ACP).
- 4.3 Mae NATS yn bwriadu cyflwyno'r ACP hwn ym mis Hydref 2011 i'w ystyried gan Gyfarwyddwr Polisi Gofod Awyr CAA, gyda'r bwriad o'i weithredu mewn dau gam o fis Mai 2012, pe byddai'r cynnig yn cael ei gymeradwyo gan y CAA.
- 4.4 Cynllunnir y cyfnodau gweithredu fel a ganlyn:
- Cyfnod 1:** Gweithredu ym mis Mai 2012 yr holl elfennau nad ydynt yn gysylltiedig yn unig â Phwynt Uno Dulyn (is-gynnig 2, 4 a 5, ac is-gynnig 3 - UY124 yn unig (nid L124 a'r CAS cysylltiedig)
- Cyfnod 2:** Gweithredu ym mis Tachwedd 2012 yr holl elfennau sy'n gysylltiedig yn unig â Phwynt Uno Dulyn (is-gynnig 1 ac is-gynnig 3 - L124 a'r CAS cysylltiedig)
- 4.5 Os bydd unrhyw ran o'r cynnig yn methu â chael cymeradwyaeth y CAA, bydd NATS yn ceisio gweithredu'r rhannau eraill hynny nad ydynt yn cael eu cymeradwyo. Os bydd unrhyw elfen o'r cynnig yn methu â chael ei chymeradwyo, efallai bydd NATS yn parhau i'w datblygu gyda'r bwriad o gael cymeradwyaeth yn nes ymlaen, gan ddilyn cyfarwyddyd CAP725 ar gyfer unrhyw gyflwyniad ACP dilynol, a chan gynnwys ail ymgynghoriad os bydd effeithiau'r cynnig yn gwahaniaethu'n sylweddol oddi wrth y rheini a gyflwynwyd eisoes yn yr ymarfer ymgynghori hwn.

Cyfeiriadau

1. **GUIDANCE TO THE CIVIL AVIATION AUTHORITY ON ENVIRONMENTAL OBJECTIVES RELATING TO THE EXERCISE OF ITS AIR NAVIGATION FUNCTIONS**, Ionawr 2002, yr Adran Drafnidiaeth (<http://www.dft.gov.uk/pgr/aviation/environmentalissues/ancetothecivilaviationau2879.pdf>)
2. **CAP 725, CAA GUIDANCE ON THE APPLICATION OF THE AIRSPACE CHANGE PROCESS**, Mawrth 2007, Cyfarwyddiaeth Polisi Gofod Awyr yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA) (<http://www.caa.co.uk/docs/33/CAP725.PDF>)