



Department  
for Transport

Yr Adran Drafndiaeth

# Ymgynghori ar Ddrafft Diwygiedig Datganiad Polisi Cenedlaethol Meysydd Awyr: capasiti rhedfa newydd a seilwaith mewn meysydd awyr yn Ne Ddwyrain Lloegr

**Symud Prydain Ymlaen**

Hydref 2017

Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi ystyried o ddifri anghenion pobl ddall a rhannol ddall wrth gyrchu'r ddogfen hon. Bydd y testun ar gael yn llawn ar wefan yr Adran. Gellir lawrlwytho'r testun am ddim a gall unigolion neu sefydliadau ei gyfieithu i'w drosi'n fformatau hygyrch eraill. Os oes gennych anghenion eraill yn hyn o beth cysylltwch â'r Adran os gwelwch yn dda.

Yr Adran Drafnidiaeth  
Great Minster House  
33 Horseferry Road  
Llundain SW1P 4DR  
Ffôn 0300 330 3000  
Gwefan [www.gov.uk/dft](http://www.gov.uk/dft)  
Ymholiadau cyffredinol: <https://forms.dft.gov.uk>



© Hawlfraint y Goron 2017

Mae hawlfraint yn y trefniad teipograffyddol yn sefyll gyda'r Goron.

Gallwch aildefnyddio'r wybodaeth hon (heb gynnwys logos na deunydd trydydd parti) yn rhad ac am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng, dan delerau'r Drwydded Llywodraeth Agored. I weld y drwydded hon, ewch i <http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/> neu ysgrifennwch at Information Policy Team, The National Archives, Kew, Llundain TW9 4DU, neu anfonwch e-bost at: [psi@nationalarchives.gsi.gov.uk](mailto:psi@nationalarchives.gsi.gov.uk)

Lle rydym wedi adnabod unrhyw wybodaeth hawlfraint trydydd parti bydd angen ichi gael caniatâd gan y deiliaid hawlfraint dan sylw.

ISBN 978-1-84864-194-5

# Cynnwys

<b>Rhagair: Y Gwir Anrhydeddus Chris Grayling AS</b>	4
<b>1. Cyflwyniad</b>	6
Cefndir a chynnwys yr ymgynghoriad hwn	6
Adroddiad crynodeb o ymatebion yr ymgynghoriad	9
Ymateb i'r ymgynghoriad ar Bolisi Awyrofod y Deyrnas Unedig: Fframwaith ar gyfer penderfyniadau cytbwys ar gynllunio a defnydd o awyrofod	10
<b>2. Ymateb i'r ymgynghoriad hwn</b>	11
Dyddiad cyhoeddi a dyddiad cau	11
Copïau atodol	11
Ymateb ar-lein	11
Ffyrdd eraill o ymateb	11
Egwyddorion yr ymgynghoriad	11
Cydraddoldeb	12
Camau nesaf	12
Cynghorydd Annibynnol yr Ymgynghoriad	12
<b>3. Esboniad o'r addasiadau</b>	14
Adran 1: Newidiadau i'r NPS Meysydd Awyr Drafft ac AoS yn deillio o ddadansoddiad o Gynllun Ansawdd Aer 2017 ac/neu o ddiweddariadau i'r rhagolygon galw teithwyr	14
Adran 2: Newidiadau a wnaethpwyd o ganlyniad i newid ym mholisi'r llywodraeth ers cyhoeddi NPS Meysydd Awyr drafft yn Chwefror neu yn dilyn ystyriaeth o ymatebion i Ymgynghoriad Chwefror	18
Adran 3: Drafftio newidiadau i'r NPS Meysydd Awyr drafft er mwyn egluro bwriad	20
<b>4. Crynodeb</b>	26

# Rhagair: Y Gwir Anrhydeddus Chris Grayling AS



Y llynedd, fe ddewisodd y Llywodraeth Redfa Gogledd-orllewin newydd yn Heathrow fel ei gynllun dewisol i ddarparu capasiti maes awyr y mae mawr ei angen yn y Ddedwyrain. Nid oedd hwn yn benderfyniad syml ac roedd yn galw am ystyriaeth ofalus o lu o dystiolaeth. Gwnaethpwyd y penderfyniad hwn er lles y Deyrnas Unedig i gyd ac roedd y dystiolaeth a ystyriom yn cefnogi hyn.

Roedd yn dangos bod trydedd redfa yn Heathrow yn cynnig mwy o ddewis ac amlder llwybrau – o ran marchnadoedd rhyngwladol pwysig a hefyd i feysydd awyr eraill y Deyrnas Unedig. Roedd yn dangos mai gweithrediadau nwyddau Heathrow yw'r mwyaf o holl feysydd awyr y Deyrnas Unedig. Yn wir, Mae Heathrow yn cludo mwy o nwyddau nag unrhyw un o borthladdoedd y Deyrnas Unedig, yn cynnwys canolfannau llongau mawr fel Southampton neu Felixstowe. Dangosodd y dystiolaeth i ni hefyd bod cysylltiadau Heathrow i rwydwaith ffyrdd a rheilffyrdd y Deyrnas Unedig yn dipyn cryfach na meysydd awyr eraill yn y De Ddwyrain fel Gatwick. Ac mae hyn yn sicr o gryfhau eto wrth i Crossrail agor y flwyddyn nesaf.

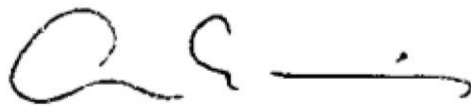
Fodd bynnag, mae'r llywodraeth hefyd wedi bod yn glir na all ehangu ddigwydd heb becyn blaenllaw o fesurau lliniaru ac iawndal ar gyfer y cymunedau lleol a effeithir. Nid yw ein hymroddiad i hyn wedi newid, ac mae'r Datganiad Polisi Cenedlaethol ar Feysydd Awyr yn sefydlu'r mesurau yr ydym yn disgwyl eu gweld ar waith, gan gynnwys gwaharddiad newydd ar hediadau wedi eu trefnu gyda'r nos. Ar wahân i hyn, rwyf hefyd yn cadarnhau y bydd corff annibynnol newydd yn cael ei sefydlu i sicrhau fod gan gymunedau lleol o amgylch ein meysydd awyr – gan gynnwys Heathrow – fwy o ddweud o ran sut mae sŵn yn cael ei reoli.

Yn Chwefror eleni, fe gyflwynom ein cynigion i'r cyhoedd ac fe wnaethom wahodd barnau ar ein cynllun dewisol, ac ar fanylion y mesurau ategol yr ydym yn eu cynnig ar gyfer trigolion lleol. Yn ystod yr ymgynghoriad 16 wythnos, cynhaliom 20 o ddigwyddiadau o amgylch Heathrow a 12 arall ar draws y Deyrnas Unedig. Ar y cyfan, mynychodd 4,000 o bobl y rhain a derbyniwyd dros 70,000 o ymatebion. Rwy'n hynod ddiolchgar i'r rhai a gymerodd amser i rannu eu barnau ac rydym wedi cyhoeddi crynodeb ohonynt ar gov.uk. Byddant yn cael eu hystyried ynghyd ag unrhyw ymatebion i'r ymgynghoriad pellach hwn cyn cyhoeddi ymateb ffurfiol flwyddyn nesaf.

Mae'r cyfnod hwn o ymgynghori pellach wedi ei gynllunio i roi cyfle i bobl ystyried dystiolaeth wedi ei diweddarau nad oedd ar gael pan wnaethom lansio'r ymgynghoriad yn gynharach yn y flwyddyn. Mae'n cynnwys rhai diwygiadau i'n rhagolygon hedfan hir dymor sy'n ystyried y ffigurau CMC diweddaraf a'r Cynllun Ansawdd Aer Cenedlaethol newydd a gyhoeddwyd yng Ngorffennaf eleni.

Rydym wedi bod yn glir erioed bod y llywodraeth yn cefnogi cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow am ei fod yn cynnig y buddion mwyaf yn gynharach, ac mae'r dystiolaeth newydd yr ydym yn ei chyhoeddi heddiw yn cefnogi hyn. Bydd yn rhoi'r hwb i'r economi, i swyddi ac i'n gallu i fasnachu yn y wlad hon yr ydym ei angen. Mae'n parhau i fod ein porthladd mwyaf gwerthfawr. Mae'n dal yn haws i'w gyrraedd ar y ffordd a rheilffordd na Gatwick. Ac, yn allweddol, mae'n dal i gynnig mwy o ddewis o gyrchfannau – p'un a yw hynny er mwyn ein helpu i gyrraedd marchnadoedd byd-eang newydd, i fynd ar wyliau neu ymweld â ffrindiau a theulu o amgylch y Deyrnas Unedig a thramor.

Mae hyn yn golygu bod y llywodraeth yn parhau i fod o'r farn mai ehangu Heathrow yw'r cam cywir ar gyfer busnesau, teithwyr a chymunedau – i sicrhau statws canolfan y Deyrnas Unedig wrth i ni baratoi i adael yr UE ac fel gwlad sy'n gweithio i bawb ac yn buddsoddi yn y genhedlaeth nesaf.



**Y Gwir Anrhydeddus Chris Grayling AS**

Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth

# 1. Cyflwyniad

## Cefndir a chynnwys yr ymgynghoriad hwn

- 1.1 Ar 25 Hydref 2016, cyhoeddodd y Llywodraeth mai ei gynllun dewisol ar gyfer ychwanegu capasiti rhedfa newydd yn Ne-ddwyrain Loegr oedd trwy Redfa Gogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow, ac y byddai hyn yn destun ymgynghoriad trwy Ddatganiad Polisi Cenedlaethol Meysydd Awyr drafft (NPS Meysydd Awyr drafft). Cyhoeddwyd yr NPS Meysydd Awyr drafft hwnnw ar 2 Chwefror 2017, gan lansio cyfnod ymgynghori cyhoeddus o 16 wythnos (“Ymgynghoriad Chwefror”). Wrth gyhoeddi'r ddogfen honno a lansio Ymgynghoriad Chwefror, gwnaeth y Llywodraeth ymrwymiad i barhau i ddiweddarau ei sylfaen dystiolaeth ar gapasiti meysydd awyr, yn cynnwys diweddarau rhagolygon galw teithwyr, ac ystyried effaith cyhoeddi Cynllun Ansawdd Aer 2017 (cynllun y Deyrnas Unedig i fynd i'r afael â chrynoadau nitrogen deuocsid ar ochr y ffyrdd)<sup>1</sup>. Er mwyn darparu cymaint o eglurder â phosibl i'r cyhoedd, rydym wedi adolygu'r NPS Meysydd Awyr drafft ar sail y newidiadau hyn i'r sylfaen dystiolaeth ac o ganlyniad i ystyriaeth gychwynnol o'r ymatebion i Ymgynghoriad Chwefror, yn ogystal â newidiadau polisi ehangach y Llywodraeth sydd wedi codi yn ystod y cyfnod hwn. Rydym hefyd wedi adolygu rhai o'r dogfennau eraill a gyhoeddwyd ynghyd â'r NPS Meysydd Awyr drafft, fel yr esbonnir isod.
- 1.2 Mae'r ymgynghoriad pellach hwn felly ar y *Datganiad Polisi Cenedlaethol ar Feysydd Awyr drafft diwygiedig: capasiti rhedfa a seilwaith newydd mewn meysydd awyr yn Ne Ddwyrain Lloegr* (“NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig”) a gyhoeddwyd 24 Hydref 2017 a'r dogfennau diwygiedig eraill a sefydlir yn y tabl isod. Mae tablau yn dogfennu'r testun newydd a'r hen destun ym mhob dogfen wedi eu darparu i arddangos unrhyw addasiadau a wnaethpwyd yn glir. Mae'r ddogfen ymgynghori hon yn ceisio esbonio pam y gwnaethpwyd yr addasiadau hynny a pha effeithiau gafodd y newidiadau.
- 1.3 Fel o'r blaen, nid yw'r ymgynghoriad hwn yn gofyn am farnau ynghylch dyluniad manwl cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow ei hun, nac unrhyw seilwaith cysylltiedig. Bydd hynny'n dod yn ddiweddarach pan fydd hyrwyddwr cynllun yn cynnal ei ymgynghoriad ei hun yn rhan o'r broses o ddatblygu cais am ganiatâd datblygu.
- 1.4 Mae'r Llywodraeth yn croesawu sylwadau ar yr NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig a'r dogfennau a sefydlir yn y tabl isod. Os ydych chi wedi ymateb i'r ymgynghoriad cyntaf, nid oes angen i chi ailadrodd pwyntiau a wnaethpwyd yn flaenorol, gan ein bod yn ystyried y rhain yn llawn. Sylwer, wrth i ni ystyried ymatebion i'r ymgynghoriad pellach hwn, efallai na fyddwn yn gallu croesgyfeirio gydag ymatebion cynharach oherwydd y niferoedd mawr dan sylw.

<sup>1</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/air-quality-plan-for-nitrogen-dioxide-no2-in-uk-2017>

1.5 Mae'r dogfennau sy'n cael eu cyhoeddi ar gyfer ymgynghor fel a ganlyn:

Dogfen	Pwrpas	Cyhoeddi fersiwn ddiwygiedig?
NPS Meysydd Awyr drafft	<p>Mae'r NPS Meysydd Awyr drafft yn sefydlu polisi'r Llywodraeth ar yr angen am Redfa Gogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow</p> <p>Mae'r ddogfen hon yn cyflwyno polisiau y bydd unrhyw gais yn cael eu hasesu yn eu herbyn gan yr Ysgrifennydd Gwladol cyn iddo ystyried a yw am roi caniatâd, a fyddai'n caniatáu i waith adeiladu gychwyn</p>	<p>Ie – NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig</p> <p>Tabl yn dogfennu testun hen a newydd a gyhoeddwyd</p>
Gwerthusiad o Gynaliadwyedd (gan gynnwys atodiadau lefel pwnc)	<p>Mae'r Gwerthusiad o Gynaliadwyedd yn archwilio effeithiau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol tebygol a allai godi o ganlyniad i ddynodiad yr NPS Meysydd Awyr drafft, yn cynnwys asesu dewisiadau amgen i gynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow</p> <p>Mae'r Gwerthusiad o Gynaliadwyedd yn cydymffurfio gyda gofynion y Gyfarwydeb Aseiad Amgylcheddol Strategol (2001/42/EC)</p> <p>Mae'r ddogfen hon hefyd yn amlygu'r opsiynau ar gyfer osgoi neu liniaru effeithiau niweidiol o'r datblygiad</p> <p>Mae paratoi Gwerthusiad o Gynaliadwyedd yn gyfochrog â'r NPS Meysydd Awyr drafft yn ofyniad statudol a sefydlir yn y Ddeddf Cynllunio 2008</p>	<p>Ie – Gwerthusiad o Gynaliadwyedd diwygiedig (gan gynnwys atodiadau lefel pwnc)</p> <p>Tabl yn dogfennu testun hen a newydd a gyhoeddwyd</p>
Gwerthusiad o Gynaliadwyedd crynodeb annhechnegol	<p>Mae'r ddogfen hon yn grynodedb annhechnegol o'r Gwerthusiad o Gynaliadwyedd. Mae wedi ei chynhyrchu i sicrhau bod gwybodaeth yn y brif ddogfen Gwerthusiad o Gynaliadwyedd yn hygyrch iawn</p>	<p>Ie – Gwerthusiad o Gynaliadwyedd crynodeb annhechnegol diwygiedig</p> <p>Tabl yn dogfennu testun hen a newydd a gyhoeddwyd</p>
Adroddiad cwmpasu Gwerthusiad o Gynaliadwyedd	<p>Mae'r ddogfen hon yn amlinellu sut y paratôdd y Llywodraeth i gyflawni Gwerthusiad o Gynaliadwyedd, gan gynnwys ei hamcanion Ymgynghorodd y Llywodraeth ar ei hymagwedd i'r Gwerthusiad o Gynaliadwyedd gyda nifer o gyrff amgylcheddol, ac mae'r adroddiad cwmpasu yn cynnwys yr ymateb i'r ymgynghoriad hwnnw</p>	<p>Na</p> <p>Gweler fersiwn Chwefror 2017</p>

<p>Aseiad Rheoliadau Cynefinoedd</p>	<p>Mae'r ddogfen hon yn asesu effaith ehangu meysydd awyr ar safleoedd Ewropeaidd gwarchoddedig<sup>2</sup> o bwysigrwydd i gadwraeth natur, ac yn argymhell opsiynau i liniaru effeithiau andwyol a achosir gan ddatblygiadau arfaethedig</p>	<p>Ie – Aseiad Rheoliadau Cynefinoedd diwygiedig, Atodiad A rhestr hir dewisiadau amgen a ystyriwyd dan reoliadau cynefinoedd ac Atodiad B aseiad priodol o restr fer y dewisiadau amgen</p> <p>Tabl yn dogfennu testun hen a newydd a gyhoeddwyd</p>
<p>Dadansoddiad Effaith Iechyd</p>	<p>Mae'r ddogfen hon yn asesu effeithiau positif a negyddol ehangu maes awyr ar iechyd, ac yn argymhell dewisiadau i liniaru effeithiau andwyol</p>	<p>Ie – Dadansoddiad Effaith Iechyd Diwygiedig</p> <p>Tabl yn dogfennu testun hen a newydd a gyhoeddwyd</p>
<p>Aseiad Effaith Cydraddoldeb</p>	<p>Mae'r ddogfen hon yn asesu effaith ehangu maes awyr ar grwpiau gwarchoddedig cydraddoldeb, ac yn argymhell dewisiadau i liniaru effeithiau andwyol</p>	<p>Ie – Aseiad Effaith Iechyd Cydraddoldeb Diwygiedig</p> <p>Tabl yn dogfennu testun hen a newydd a gyhoeddwyd</p>

1.6 Mae'r dogfennau canlynol hefyd yn cael eu cyhoeddi er gwybodaeth:

- Adroddiad Gwerthusiad wedi'i Ddiweddarau – *mae'r ddogfen hon yn darparu diweddariad i'r aseiad o gostau a buddion cymharol y tri chynllun ar y rhestr fer, gan ystyried rhagolygon galw cwsmeriaid wedi'u diweddarau (cyhoeddwyd ar wahân - gweler isod).*
- Lleihad Carbon yn Niwydiant Hedfan y Deyrnas Unedig - *mae hwn yn adroddiad a gomisiynwyd yn allanol ar gostau mesurau polisi posibl a fyddai'n lleihau allyriadau carbon y Deyrnas Unedig o hediadau rhyngwladol.*

<sup>2</sup> Mae safleoedd Ewropeaidd yn cynnwys: ardaloedd cadwraeth arbennig (SACs), ardaloedd gwarchodaeth arbennig (SPAs), Safleoedd o bwys i'r gymuned (SCIs), a SACs sydd wedi gwneud cais. Fel mater o bolisi'r Llywodraeth, mae safleoedd SPAs a RAMSAR posibl hefyd yn cael eu hystyried fel safleoedd Ewropeaidd



- Diweddariad Cynllun 2017 i Ail Ddadansoddi Ansawdd Aer – *mae'r adroddiad hwn yn asesu effaith Cynllun Ansawdd Aer 2017 y Llywodraeth a rhagolygon galw cwsmeriaid wedi'u diweddarau ar gydymffurfiaid pob un o'r cynlluniau ar y rhestr fel â therfynau cyfreithiol ar gyfer nitrogen deuocsid.*
- Adroddiad crynodeb o ymatebion i ymgynghoriad – *adroddiad, a gynhyrchwyd gan OPM Group, yn darparu crynodeb o'r ymatebion i Ymgynghoriad Chwefror.* Ar gael ar <https://www.gov.uk/dft/heathrow-airport-expansion>
- Rhagolygon Hedfan y Deyrnas Unedig 2017– *cyhoeddiad cyfnodol rheolaidd yr Adran o ragolygon galw teithwyr hedfan.*
- Ymateb y Llywodraeth i Ymgynghoriad ar Bolisi Awyrofod y Deyrnas Unedig: Fframwaith ar gyfer penderfyniadau cytbwys ar gynllun a defnydd awyrofod – *ymateb y Llywodraeth i'r ymgynghoriad Polisi Awyrofod y Deyrnas Unedig a lanswyd 2 Chwefror 2017.* Ar gael ar: <https://www.gov.uk/government/collections/uk-airspace-policy>

## Adroddiad crynodeb o ymatebion yr ymgynghoriad

- 1.7 Mae adroddiad, a gynhyrchwyd gan OPM Group, yn darparu crynodeb o'r 72,239 o ymatebion i Ymgynghoriad Chwefror wedi ei gyhoeddi. Mae'r adroddiad ar gael ar wefan y Llywodraeth ar <https://www.gov.uk/dft/heathrow-airport-expansion>. Comisiynwyd OPM Group, darparwr allanol, gan yr Adran i dderbyn, coladu a dadansoddi'r holl ymatebion i Ymgynghoriad Chwefror. Maent yn parhau i gefnogi'r Adran trwy gyflawni'r un gweithgareddau ar gyfer yr ymgynghoriad pellach hwn. Bydd yr Adran ei hun yn ymateb i Ymgynghoriad Chwefror a'r ymgynghoriad pellach maes o law.
- 1.8 Mae'r adroddiad yn dadansoddi, ac yna'n crynhoi, y sylwadau a wnaethpwyd gan ymatebwyr parthed pob un o'r naw cwestiwn a gynhwyswyd yn y Ddogfen Ymgynghori sy'n cefnogi Ymgynghoriad Chwefror. Mae'r adroddiad wedi ei strwythuro o amgylch y prif themâu a gwmpasir gan bob un o gwestiynau'r ymgynghoriad. Mae pob pennod yn defnyddio dull tebyg: yn gyntaf yn crynhoi'r sylwadau a wnaethpwyd ynghylch pwnc cyffredinol pob cwestiwn ymgynghori, yna'r sylwadau a wnaethpwyd sy'n delio'n fwy penodol ag elfennau'r pwnc hwnnw.
- 1.9 I ddadansoddi a chynhyrchu eu crynodeb o ymatebon, creodd OPM Group fframwaith codio i helpu i ddadansoddi'r materion a godwyd mewn ymatebion i'r ymgynghoriad. Mae pob cod yn cynrychioli safbwynt a fynegwyd gan ymatebwyr, ac mae'r rhain wedi eu grwpio gyda'i gilydd yn unol â themâu neu deimladau sy'n eu huno. Defnyddiodd OPM Group y fframwaith codio fel sail i ysgrifennu eu hadroddiad. Ceir rhagor o wybodaeth ar ddull OPM Group o ddadansoddi ac adrodd yn eu hadroddiad.

## Ymateb i'r Ymgynghoriad ar Bolisi Awyrofod y Deyrnas Unedig: Fframwaith ar gyfer penderfyniadau cytbwys ar gynllunio a defnydd o awyrofod

- 1.10 Ar yr un pryd ag y cyhoeddodd ei NPS Meysydd Awyr drafft, cyhoeddodd y Llywodraeth ymgynghoriad arall hefyd ar 2 Chwefror 2017 ar Bolisi Gofod Awyr y Deyrnas Unedig: Fframwaith ar gyfer penderfyniadau cytbwys ar gynllunio a defnydd o ofod awyr. Ar gael ar <https://www.gov.uk/government/consultations/reforming-policy-on-the-design-and-use-of-uk-airspace>
- 1.11 Mae'r Llywodraeth wedi dadansoddi'r ymatebion i'r ymgynghoriad hwn ac wedi cyhoeddi ei hymateb heddiw sy'n sefydlu sut ydym yn mynd ati i gefnogi moderneiddio gofod awyr mewn modd sy'n deg a thryloyw.
- 1.12 Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth yn cael pwerau galw i mewn ar newidiadau awyrofod o bwys cenedlaethol, gan ddarparu cyfarwyddyd ar lefel uchel a stop cefn ar y penderfyniadau newid gofod awyr mwyaf arwyddocaol.
- 1.13 I alluogi gwneud gwell penderfyniadau, yn seiliedig ar dystiolaeth gadarn ac amgylchiadau lleol, byddwn yn cyflwyno metrigau newydd i asesu effeithiau sŵn a'u heffeithiau iechyd, yn cynnwys mesur newydd o amllder.
- 1.14 Byddwn hefyd yn sefydlu Comisiwn Annibynnol ar Sŵn Hedfan Sifil (ICCAN) fel corff cyhoeddus anadrannol newydd. Bydd y corff yn helpu sicrhau bod effeithiau sŵn newidiadau gofod awyr yn cael eu hystyried yn briodol ac y cyflawnir cydbwysedd o ran rheolaeth sŵn o amgylch unrhyw ehangu neu foderneiddio gofod awyr posibl. Er mwyn sicrhau y cymerir mesurau priodol i ddelio â materion sŵn gofod awyr, bydd adolygiad o ICCAN o fewn dwy flynedd i'w sefydlu yn cynnwys ystyriaeth bellach o'r pwerau statudol ar gyfer y corff.
- 1.15 Mae'r newidiadau hyn yn sicrhau cydbwysedd rhwng datgloi'r buddion economaidd a chymdeithasol helaeth a ddaw o foderneiddio gofod awyr wrth ddelio ag effeithiau lleol, er mwyn i ni sicrhau safle'r Deyrnas Unedig fel arweinydd y byd mewn gofod awyr. Bydd y newidiadau a wnawn hefyd yn cefnogi cyflawni'r newidiadau gofod awyr gofynnol ar gyfer y cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin newydd yn Heathrow.
- 1.16 Mae newidiadau i'r modd mae'n gofod awyr yn cael ei reoli a threfnu yn bwysig i ddatblygiad Strategaeth Hedfan newydd y Llywodraeth. Cyhoeddwyd Galwad am Dystiolaeth y Strategaeth Hedfan yng Ngorffennaf 2017. Ar gael ar <https://www.gov.uk/government/consultations/a-new-aviation-strategy-for-the-uk-call-for-evidence>

## 2. Ymateb i'r ymgynghoriad hwn

### Dyddiad cyhoeddi a dyddiad cau

- 2.1 Cyhoeddwyd yr ymgynghoriad ar 24 Hydref 2017 a bydd yn cau ar 19 Rhagfyr 2017.

### Copïau atodol

- 2.2 Mae copïau atodol ar gael ar-lein a gellir eu lawrlwytho o <http://www.gov.uk/dft/heathrow-airport-expansion>

### Ymateb ar-lein

- 2.3 Mae'n debygol y bydd yn fwy cyfleus i chi gyflwyno ymateb ar-lein. Ewch i <http://www.gov.uk/dft/heathrow-airport-expansion> er mwyn cyflwyno eich ymateb.

### Ffyrdd eraill o ymateb

- 2.4 Os byddwch chi'n dewis peidio â defnyddio'r system ar-lein, er enghraifft am eich bod yn defnyddio meddalwedd hygyrchedd arbenigol nad yw'n gydnaws, gallwch lawrlwytho fersiwn dogfen Word o'r ffurflen a'i hanfon mewn e-bost neu ei phostio at:

- E-bost: [runwayconsultation@dft.gsi.gov.uk](mailto:runwayconsultation@dft.gsi.gov.uk)
- Post: FREEPOST RUNWAY CONSULTATION

- 2.5 Mae copïau caled unigol o'r NPS Meysydd Awyr drafft, y ddogfen ymgynghori a'r ffurflen ymateb hefyd ar gael trwy ffonio 0300 123 4797.

### Egwyddorion yr ymgynghoriad

- 2.6 Mae'r ymgynghoriad hwn yn cael ei gynnal yn unol ag egwyddorion ymgynghori'r Llywodraeth, sydd ar gael yma: <https://www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance>.

## Cydraddoldeb

- 2.7 Mae'r Llywodraeth yn ystyried ei dyletswyddau cydraddoldeb sector cyhoeddus o ddifri. Wrth gyflawni'r dyletswyddau hyn, mae'r Llywodraeth yn symud ymlaen â mesurau i hyrwyddo a chodi ymwybyddiaeth o'r ymgynghoriad hwn gyda grwpiau gwarchoddedig o amgylch Heathrow ac ar lefel genedlaethol. Mae'r Llywodraeth eisiau sicrhau bod pawb yn cael cyfle i ddweud eu dweud ar y cynigion ar gyfer polisi ar gapasiti maes awyr atodol yn Ne-ddwyrain Lloegr.

## Camau nesaf

- 2.8 Yn ogystal â chraffu gan y cyhoedd trwy'r ymgynghoriad pellach hwn ac Ymgynghoriad Chwefror, bydd y Senedd, trwy bwyllgor dethol priodol, yn cael cyfle i graffu ar y Datganiad Polisi Cenedlaethol Meysydd Awyr drafft diwygiedig. Unwaith y bydd y Llywodraeth wedi adolygu ac ystyried barnau'r Senedd a'r holl ymatebion i hyn ac i Ymgynghoriad Chwefror, bydd yn cyhoeddi ymateb ffurfiol y Llywodraeth. Yna bydd NPS Meysydd Awyr a Gwerthusiad o Gynaliadwyedd terfynol arfaethedig yn cael eu cyflwyno gerbron y Senedd a bydd yna gyfle i bleidleisio yn Nhŷ'r Cyffredin, gan sicrhau bod bob AS, yn cynrychioli pob plaid, yn cael dweud eu dweud ar y mater hwn sydd o bwys cenedlaethol allweddol.

## Cynghorydd annibynnol yr ymgynghoriad

- 2.9 Mae'r Llywodraeth yn cydnabod bod yr ymgynghoriad hwn yn parhau i fod o ddiddordeb mawr i gymunedau, a'i fod yn bwysig cynnal y broses hon mewn modd teg a thryloyw sy'n caniatáu i bawb gael dweud ei ddweud. Mae'n allweddol bod gan gymunedau ffydd yn y modd mae'r broses ymgynghori yn mynd rhagddi.
- 2.10 Penododd yr Ysgrifennydd Gwladol Syr Jeremy Sullivan, y cyn Arglwydd Ustus Apêl, fel cynghorydd ymgynghori annibynnol i oruchwylio proses Ymgynghori Chwefror, gyda chyfrifoldeb dros ddarparu trosolwg ohono a sicrhau y cynhaliwyd arfer gorau. Mae adroddiad Syr Jeremy ar Ymgynghoriad Chwefror wedi ei gyhoeddi ac mae ar gael yma:  
[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/64273/9/independent-consultation-advisor-draft-airports-national-policy-statement.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/64273/9/independent-consultation-advisor-draft-airports-national-policy-statement.pdf). Yn yr adroddiad hwn, amlygodd Syr Jeremy y dylid ailagor yr ymgynghoriad am gyfnod o ddim llai nag 8 wythnos er mwyn galluogi i'r ymgynghoreion gael cyfle teg i ystyried goblygiadau'r Cynllun Ansawdd Awyr 2017 terfynol a'r rhagolygon galw teithwyr wedi ei ddiweddarau. Mae Syr Jeremy wedi ei ailbenodi yn gynghorydd annibynnol ar gyfer y broses ymgynghori bellach hon, gyda'r un rôl a chyfrifoldebau ag ar gyfer yr Ymgynghoriad Chwefror hwn, ac mae wedi darparu her annibynnol i'r Adran Drafnidiaeth yn ystod datblygiad y ddogfen ymgynghori hon.

2.11 Os oes gennych chi unrhyw sylwadau neu bryderon ynghylch y broses ymgynghori hon, gallwch eu codi'n uniongyrchol gyda Syr Jeremy trwy e-bostio [independentadviser@runwayconsultation.gsi.gov.uk](mailto:independentadviser@runwayconsultation.gsi.gov.uk) neu trwy ysgrifennu ato d/o yr Adran Drafnidiaeth. Sylwer na fydd yn gallu rhoi sylw ar y polisiau yn yr NPS Meysydd Awyr drafft, dim ond ar y broses ymgynghori ei hun.

## 3. Esboniad o'r diwygiadau

- 3.1 Er hwylustod, mae'r diwygiadau i'r NPS Meysydd Awyr drafft a'r Gwerthusiad o Gynaliadwyedd (AoS) wedi eu grwpio yn dri chategori:
- Newidiadau i'r NPS Meysydd Awyr Drafft ac AoS yn deillio o ddadansoddiad o Gynllun Ansawdd Aer 2017 ac/neu o ddiweddariadau i'r rhagolygon galw teithwyr;
  - Newidiadau a wnaethpwyd o ganlyniad i naill ai newid ym mholisi'r llywodraeth ers cyhoeddi NPS Meysydd Awyr drafft yn Chwefror 2017, neu yn dilyn ystyriaeth gychwynnol o ymatebion i Ymgynghoriad Chwefror; a
  - Drafftio newidiadau i'r NPS Meysydd Awyr drafft er mwyn egluro bwriad
- 3.2 Ynghyd â'r NPS Meysydd Awyr drafft a'r AoS diwygiedig, mae tablau yn dogfennu'r testun newydd a'r hen destun ym mhob dogfen wedi eu darparu i arddangos unrhyw ddiwygiadau a wnaethpwyd yn glir. Mae cyfeiriadau at baragraffau yn y ddogfen hon yn berthnasol i'r NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig oni bai y nodir fel arall.

### Adran 1: Newidiadau i'r NPS Meysydd Awyr Drafft ac AoS yn deillio o ddadansoddiad o Gynllun Ansawdd Aer 2017 ac/neu o ddiweddariadau i'r rhagolygon galw teithwyr

#### Cefndir

- 3.3 Cyhoeddwyd yr Adroddiad Adolygiad Pellach a Sensitifrwydd (FRSR) yn Hydref 2016 yn rhan o gyfres o ddogfennau a gyhoeddwyd ar y cyd â chyhoeddiad y Llywodraeth ynghylch ei chynllun dewisol ar gyfer capasiti rhedfa newydd yn Neddwyrain Lloegr. Roedd hyn yn adeiladu ar adroddiad terfynol y Comisiwn Meysydd Awyr (AC) gan ddarparu, mewn rhai meysydd, asesiad wedi ei ddiweddarau o effaith ehangu i ddarparu gwell sicrwydd. Darparodd yr FRSR dystiolaeth ategol ar gyfer yr NPS Meysydd Awyr drafft a'r AoS a gyhoeddwyd yn Chwefror 2017.
- 3.4 Yn y ddogfen ymgynghori a gyhoeddwyd ar gyfer Ymgynghoriad Chwefror, esboniodd y Llywodraeth ei bod yn cyflawni gwaith pellach i ddiweddarau ei rhagolygon galw teithwyr, ac y byddai'n cyhoeddi dogfen yn sefydlu effeithiau'r rhagolygon newydd ar yr achos dros ehangu maes awyr Heathrow cyn gynted â phosibl yn ystod yr ymgynghoriad. Nid oedd yn bosibl cyhoeddi'r wybodaeth hon oherwydd cyfyngiadau a sefydlwyd yn ystod y cyfnod cyn yr etholiad. Mae model hedfan yr Adran wedi parhau i gael ei ddatblygu i ymgorffori data diweddaraf y farchnad (2016) ac i gynhyrchu set wedi ei diweddarau o ragolygon galw teithwyr.

- 3.5 Yn ogystal, mae'r Llywodraeth bellach wedi cyhoeddi Cynllun Ansawdd Awr 2017<sup>3</sup> i fodloni terfynau cyfreithiol ar gyfer nitrogen deuocsid cyn gynted â phosibl. Gwnaethpwyd newidiadau ym Mhenod 5 yr NPS Meysydd Awyr drafft, yn arbennig o 5.22 ymlaen. Gwnaethpwyd newidiadau hefyd i'r AoS er mwyn adlewyrchu'r sefyllfa ddiweddaedig hon.

### Rhagolygon Galw Teithwyr – Diweddariadau a Methodoleg

- 3.6 Roedd rhagolygon galw teithwyr yr Adran yn fewnbwn allweddol i'r asesiad economaidd a strategol a gyflwynir yn adroddiad yr AC a'r FRSR. Felly mae'r dadansoddiad a gynhwysir yn yr adroddiadau hyn wedi ei ddiweddarau gan wneud defnydd o'r rhagolygon galw teithwyr diweddaraf. Mae canlyniadau'r dadansoddiad diweddaedig wedi eu cyflwyno yn yr Adroddiad Gwerthusiad Diweddaedig sy'n cael ei gyhoeddi er gwybodaeth ar y cyd â'r ymgynghoriad hwn. Mae'r AoS a'r NPS Meysydd Awyr drafft hefyd wedi eu diwygio i adlewyrchu'r dadansoddiad diweddaedig ble fo'n briodol.
- 3.7 Ers ei ddefnyddio gan yr AC, mae ein model hedfan wedi ei goethi ymhellach ac mae nawr yn cynnwys y data mwyaf cyfredol sydd ar gael ar y farchnad a rhagolygon o fewnbynau allweddol, megis prisiau olew a'r CMC tymor hir. Rydym wedi defnyddio'r model hwn i gynhyrchu rhagolygon diweddaedig o alw hedfan yn y dyfodol, gan gynnwys senarios galw uchel ac isel i adlewyrchu ansicrwydd yn y dyfodol. Ceir manylion llawn ar ddatblygiad y model a'r rhagolygon diweddaraf yn Rhagolygon Hedfan y Deyrnas Unedig 2017, sydd ar gael ar-lein yn:  
<https://www.gov.uk/government/collections/uk-aviation-forecasts>.
- 3.8 Ers cyhoeddi'r FRSR, mae'r Adran wedi gwneud rhai diweddariadau i'r fethodoleg mae'n ei ddefnyddio i amcangyfrif effeithiau economaidd uniongyrchol ac effeithiau economaidd ehangach. Mae'r dadansoddiad hefyd yn edrych ar ddulliau amgen ble gallai polisi carbon yn y dyfodol fynd i'r afael ag allyriadau hedfan rhyngwladol, gan asesu os, pe byddai allyriadau sector hedfan wedi eu cyfyngu, y gallai ehangu ddal i gyflawni effeithiau positif. Cyflwynir manylion y rhain hefyd yn yr Adroddiad Gwerthusiad Diweddaedig.
- 3.9 Mae'r rhagolygon diweddaedig yn dangos, yn genedlaethol, fod disgwyl i alw am hedfan fod yn uwch na'r hyn a ragwelwyd yn flaenorol yn y blynyddoedd hyd at 2030, gan adlewyrchu twf diweddar yn niferoedd teithwyr. Mae llawer o'r galw atodol hwn wedi ei grynhoi yn Llundain a'r De-ddwyrain. Mae'r rhagolygon diweddaedig yn arddangos y byddai meysydd awyr Llundain, os na fyddant yn cael eu hehangu, hyd yn oed yn fwy cyfyngedig nag yr hyn a ragwelwyd yn flaenorol, gan weithredu ar gapasiti llawn erbyn canol y 2030au. Mae hyn yn atgyfnerthu ymhellach yr angen i gyflawni'r capasiti atodol cywir cyn gynted â phosibl.
- 3.10 Mae mwy o alw yn Llundain a'r De-ddwyrain, ac ar gyfer teithiau byr, yn nodedig i Orllewin Ewrop, yn gwneud Gatwick yn ddewis mwy deniadol i deithwyr hedfan o gymharu â rhagolygon blaenorol, ac yn cynyddu niferoedd y teithwyr a ragwelir pe byddai Gatwick yn cael ei hehangu. Erbyn hyn mae allyriadau carbon wedi eu rhagweld i fod yn sylweddol is nag yr hyn a nodwyd yn flaenorol, gyda'r disgwyliad y bydd awyrennau yn teithio pellteroedd llai ac mae cwmnïau hedfan yn defnyddio awyrennau sy'n fwy ynni-effeithlon. Mae mwy o alw hefyd yn golygu y bydd Heathrow wedi ei hehangu yn llenwi'n gynt nag yr hyn a ragwelwyd yn flaenorol.

<sup>3</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/air-quality-plan-for-nitrogen-dioxide-no2-in-uk-2017>.

3.11 Yn ein gwerthusiad diweddaedig, mae cyfanswm buddion â gwerth ariannol<sup>4</sup> nawr yn uwch ar draws holl opsiynau'r cynllun. Mae buddion â gwerth ariannol yn gymharol gyson ar draws cynlluniau Rhedfa Gogledd-orllewin Gatwick a Heathrow, ac wedi eu cynyddu ychydig yn fwy yn Gatwick dros gyfnod gwerthuso 60 mlynedd. Mae cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow yn darparu mwy o fuddion â gwerth ariannol yn gynt. Tan y 2070au, gan dybio na fydd ehangu pellach yn y De-ddwyrain, mae cynllun Rhedfa Gogledd Orllewin Heathrow yn cyflawni'r buddion â gwerth ariannol cronol uchaf. Dengys y dadansoddiad fod pob cynllun yn darparu buddion net positif dan wahanol ddulliau i fodloni rhwymedigaethau newid hinsawdd.

3.12 Mae'r buddion â gwerth ariannol yn un elfen yn unig o'r rhesymeg ar gyfer ffafrio cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow, fel yr amlinellir yn yr NPS Meysydd Awyr drafft. Mae'r rhagolygon diweddaedig yn parhau i atgyfnerthu'r rhesymeg ehangach hon:

- Gwella cysylltedd rhyngwladol – mae cynllun Rhedfa Gogledd Orllewin Heathrow yn darparu llawer mwy o gysylltedd, yn arbennig o ran y nifer o hediadau hir, gan alluogi mwy o deithwyr i hedfan i ble maent angen, pan fyddant angen.
- Buddion i deithwyr – pwysleisiodd yr NPS Meysydd Awyr drafft bwysigrwydd sicrhau bod y rhain yn digwydd yn gynharach ac yn cynyddu i 2050. Mae cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow yn dal i gyflawni hyn.
- Effeithiau economaidd ehangach uwch trwy gyflawni cysylltedd teithiau hir gwell – disgwylir i gynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow ddarparu'r hwb mwyaf i nwyddau hedfan a mwy o fuddion masnach yn gynharach, gan gefnogi cynhyrchedd ehangach a buddion CMC. Disgwylir y bydd yn darparu'r effeithiau mwyaf positif i'r economi leol.
- Mae elfennau eraill o'r rhesymeg strategol ar gyfer Heathrow heb newid, megis: lleoliad daearyddol, capasiti nwyddau ac ymrwymadau cysylltedd domestig fel y sefydlwyd ym Mhennod 3 yr NPS Meysydd Awyr drafft a'r Adroddiad Gwerthuso wedi'i Ddiweddarau.

### Gwerthusiad o Gynaliadwyedd Diwygiedig

3.13 Mae'r Gwerthusiad o Gynaliadwyedd yn archwilio effeithiau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol tebygol a allai godi o ganlyniad i ddynodiad yr NPS Meysydd Awyr. Mae'n cynnwys asesiad o'r dewisiadau amgen i gynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow. Mae hyn yn cynnwys yr effeithiau economaidd a sefydlwyd yn yr Adroddiad Gwerthuso Diweddaedig, yn ogystal â meintioli effeithiau amgylcheddol megis ansawdd aer, sŵn a charbon, o ran rhagolygon o allyriadau a'r nifer o bobl wedi eu heffeithio gan sŵn, er enghraifft. Gan fod y rhain yn amrywio gyda galw am hedfan, mae'r effeithiau hyn wedi cael eu diweddarau trwy ddefnyddio'r rhagolygon galw teithwyr diweddaedig (a gyhoeddwyd yn Rhagolygon Hedfan y Deyrnas Unedig 2017) a'r fethodoleg fwyaf cyfredol ble fo'n berthnasol, a'u cyflwyno yn yr AoS adolygedig.

3.14 Mae'r AoS adolygedig yn sefydlu amcangyfrifon diweddaedig ar gyfer poblogaethau a effeithir gan effeithiau sŵn ar lefelau desibelau is yn unol â'r dystiolaeth ddiweddaraf<sup>5</sup>. Nid yw'r amcangyfrif o'r effeithiau a gyflwynir yn yr AoS adolygedig yn ystyried unrhyw gamau

<sup>4</sup> 'Buddion â gwerth ariannol' yw'r buddion hynny yr ydym yn disgwyl y byddant yn digwydd, o ganlyniad i unrhyw gynllun y gallwn roi gwerth ariannol arno, a gyfrifir yn unol â chyfarwyddyd gwerthusiad y Llywodraeth. Mae'r gwerthusiad hefyd yn cynnwys anfanteision â gwerth ariannol, megis ansawdd aer, sŵn a charbon sy'n effeithiau negyddol y gallwn roi gwerth ariannol arnynt.

<sup>5</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/survey-of-attitudes-to-aviation-noise>



lliniaru y gellir eu rhoi ar waith i'w lleihau. Mae'r AoS diwygiedig yn nodi amrywiaeth o fesurau o'r fath ar gyfer pob effaith.

- 3.15 Mae'r AoS diwygiedig yn sefydlu asesiad llawer ehangach o effeithiau nad ydynt â gwerth ariannol ynghylch ehangu, ac ar y cyd â'r Adroddiad Gwerthusiad Diweddaredig, mae'n darparu cyflwyniad mwy cyflawn o'r sylfaen dystiolaeth yn cefnogi'r NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig.

### **NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig Pennod 5 – Ansawdd Aer**

- 3.16 Mae cyflwyniad y bennod hon wedi cael ei ddiweddarau i adlewyrchu datblygiadau diweddar, sef cyhoeddi'r Cynllun Ansawdd Aer 2017 (paragraff 5.25), yn ogystal â data diweddaredig (2015) gan Adran yr Amgylchedd, Bwyd a Materion Gwledig ar effaith bresennol Maes Awyr Heathrow ar lygredd aer nitrogen deuocsid yn yr ardal (paragraff 5.27). Yn ogystal, mae'r Adran Drafndiaeth wedi cyflawni dadansoddiad pellach o effeithiau ansawdd aer ehangu i asesu cydymffurfriad yn ôl Cynllun Ansawdd Aer 2017, a gan ystyried rhagolygon galw teithwyr diweddaredig. Gellir gweld y diwygiadau perthnasol ym mharagraff 5.30 yr NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig. Mae'r dadansoddiad wedi ei gyhoeddi ar y cyd â'r ymgynghoriad hwn.
- 3.17 I grynhoi, mae'r dadansoddiad pellach yn parhau i gefnogi'r farn a ddatganwyd gan y Llywodraeth yn flaenorol y gellir cyflawni cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow heb effeithio ar gydymffurfriad y Deyrnas Unedig â therfynau ansawdd aer (paragraff 5.30). Nid yw'r dadansoddiad pellach yn newid y cynigion polisi a gyflwynir yn Ymgynghoriad Chwefror sy'n nodi, yn rhan o unrhyw gais am ganiatâd cynllunio, y bydd angen i ymgeisydd arddangos sut fydd yn cydymffurfio â'r rhwymedigaethau ansawdd aer perthnasol. Bydd methu â gwneud hynny'n arwain at wrthod caniatâd cynllunio.
- 3.18 Gwnaethpwyd diwygiadau pellach i weddill Pennod 5 yr NPS Meysydd Awyr drafft er mwyn darparu eglurder, fel yr amlinellwyd yn Adran 3 y ddogfen hon.

## Adran 2: Newidiadau a wnaethpwyd o ganlyniad i newid ym mholisi'r llywodraeth ers cyhoeddi NPS Meysydd Awyr drafft yn Chwefror neu yn dilyn ystyriaeth o ymatebion i Ymgynghoriad Chwefror

3.19 Mae yna amrywiol feysydd yn yr NPS Meysydd Awyr drafft, yn dilyn ystyriaeth gychwynnol o'r ymatebion ymgynghori, neu o ganlyniad i newid mewn polisi llywodraeth (naill ai yn ymwneud â'r maes hwn neu yn fwy eang), ble cafwyd newid. Mae'r Adran yn dal i ystyried ymatebion i Ymgynghoriad Chwefror a gallai'r broses honno arwain at gynigion pellach ar gyfer addasiad yn y dyfodol. Am y tro, mae ystyriaeth gychwynnol wedi arwain at y newidiadau arfaethedig a ddisgrifir yn yr adran hon a'r nesaf, ble rydym yn gwahodd eich sylwadau. Mae'r adran hon yn sefydlu ac esbonio effeithiau'r newidiadau hynny.

- Ar 2 Chwefror 2017, lansiodd y Llywodraeth ymgynghoriad ar newidiadau i bolisi gofod awyr (Polisi Gofod Awyr y Deyrnas Unedig: Fframwaith ar gyfer penderfyniadau cytbwys ar gynllunio a defnydd o gofod awyr<sup>6</sup>). Daeth y cyfnod ymgynghori hwnnw i ben ar 25 Mai 2017, ac mae ymateb y llywodraeth wedi ei gyhoeddi bellach. I adlewyrchu hyn, mae troednodyn 18 yr NPS Meysydd Awyr drafft adolygedig wedi cael ei ddiweddarau gan gyfeirio at y Polisi Cenedlaethol ar Gofod Awyr, fel fo'n briodol, ym Mhennod 5. Am ragor o fanylion ar yr ymgynghoriad gofod awyr a'r casgliadau, gweler <https://www.gov.uk/government/collections/uk-airspace-policy> a chrynodeb byr o ymateb y llywodraeth i'r ymgynghoriad ar dudalen 10 uchod.
- Roedd adroddiad terfynol yr AC yn cynnwys argymhelliad 'Ei bod yn hollbwysig fod y Deyrnas Unedig yn parhau i dyfu ei chysylltedd domestig a rhyngwladol [yn y cyfnod cyn i unrhyw redfa newydd ddod yn weithredol] ac y bydd hyn yn galw am ddefnydd llawer mwy dwys o feysydd awyr presennol ar wahân i Heathrow a Gatwick.' Mae'r geiriad ym mharagraff 1.36 wedi ei ddiwygio gan ychwanegu paragraffau newydd yn 1.37 ac 1.40 i gadarnhau ei bod yn bosibl iawn y bydd meysydd awyr eraill yn gallu'r sefydlu'r angen i gynyddu eu terfynau cynllunio yn ogystal â'r angen a sefydlir yn y NPS Meysydd Awyr drafft. Gwnaethpwyd diwygiadau eraill tebyg gan gynnwys ym mharagraffau 2.22 a 2.28. Bydd polisi'r Llywodraeth yn y maes hwn yn parhau i gael ei ddatblygu trwy ei alwad am dystiolaeth ar Strategaeth Hedfan newydd<sup>7</sup>.
- Mae paragraffau 1.38 ac 1.39, a pharagraff 4.3 yn ogystal, hefyd wedi eu diwygio i egluro fod gan yr NPS Meysydd Awyr drafft adolygedig effaith parthed ad-drefnu a darparu capasiti terfynfa newydd i'w leoli rhwng rhedfeydd gogledd a de presennol Maes Awyr Heathrow.
- Mae paragraffau newydd 5.126-5.132 wedi eu cynnwys i ddelio â'r ddwy ganolfan alltudio mewnfudwyr (IRCs) a leolir i'r gogledd-orllewin o Faes Awyr Heathrow. Yn benodol, mae'r testun newydd hwn yn gofyn i ymgeisydd am ganiatâd cynllunio ystyried unrhyw effeithiau ar yr IRCs presennol, gan gymryd yr holl

<sup>6</sup> [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/588186/uk-airspace-policy-a-framework-for-balanced-decisions-on-the-design-and-use-of-airspace-web-version.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/588186/uk-airspace-policy-a-framework-for-balanced-decisions-on-the-design-and-use-of-airspace-web-version.pdf).

<sup>7</sup> [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/636625/aviation-strategy-call-for-evidence.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/636625/aviation-strategy-call-for-evidence.pdf).

gamau rhesymol i liniaru'r effeithiau hyn, i amnewid unrhyw IRCs a effeithir cyn effeithio arnynt ac i drafod unrhyw ddarpariaethau a wneir i amnewid y canolfannau hyn gyda'r Swyddfa Gartref ac unrhyw awdurdod lleol a effeithir.

- Mae paragraff 5.246 wedi ei addasu i adlewyrchu'r sefyllfa ddiweddaraf parthed polisi ehangach y Llywodraeth ar gyfraddau busnes.

## Adran 3: Drafftio newidiadau i'r NPS Meysydd Awyr drafft er mwyn egluro bwriad

- 3.20 Mae yna amrywiol feysydd yn yr NPS Meysydd Awyr drafft ble mae'r ymgynghoreion wedi rhoi gwybod i ni fod y drafft presennol wedi achos dryswch neu gamddealltwriaeth ac y gall fod yn aneglur. Rydym wedi gwneud nifer o ddiwygiadau i fynd i'r afael â'r pwyntiau hyn.
- 3.21 Yn ogystal, gwnaethpwyd newidiadau trwy gydol yr NPS Meysydd Awyr drafft ar gyfer eglurder a chywirdeb, er enghraifft, i sicrhau fod terminoleg yn gyson, ac yn unol â statudau perthnasol, yn cynnwys Deddf Cynllunio 2008. Mae'r holl newidiadau wedi eu dangos yn y tablau sy'n cyd-fynd â'r dogfennau a gyhoeddwyd yn yr ymgynghoriad hwn. Esbonnir rhai o'r prif newidiadau mewn termau cyffredinol isod.
- 3.22 Bwriedir i'r diwygiadau yn yr adran hon ddarparu eglurhad, ond nid ydynt yn cynrychioli newid mewn polisi, naill ai'n benodol parthed capasiti meysydd awyr neu mewn perthynas â pholisi ehangach y Llywodraeth.

### Newidiadau ar draws yr NPS Meysydd Awyr drafft, AoS a dogfennau cysylltiedig

- Roedd yr Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd (HRA), a gyhoeddwyd ar y cyd â'r NPS Meysydd Awyr drafft ar gyfer ymgynghori yn Chwefror 2017, yn cynnwys HRA drafft cyfnod cynllun strategol ar gyfer y cynllun dewisol (Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow), yn ogystal ag asesiad ar gyfer y ddau gynllun arall ar y rhestr fer (Ail Redfa Gatwick a Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow). Roedd yr asesiad lefel uchel o ddatrysiadau amgen yn seiliedig ar y broses rhestr fer a gyflawnwyd gan y Comisiwn Meysydd Awyr, yn seiliedig ar ei asesiad ei hun o'r angen, ac fe ddefnyddiwyd yr un broses rhestr fer ar gyfer yr asesiad o ddewisiadau amgen rhesymol yn y Gwerthusiad o Gynaliadwyedd drafft.
- Mae'r HRA wedi ei adolygu i adlewyrchu ystyriaeth bellach o'r asesiad o ddewisiadau amgen yn unol â'r Gyfarwyddeb Gynefinoedd. Barn y Llywodraeth yw mai dim ond trwy gynyddu capasiti trwy ehangu Maes Awyr Heathrow fydd y Deyrnas Unedig yn gallu bodloni'r amcan i gynnal statws canolfan y Deyrnas Unedig. Felly, mae nawr yn egluro barn y Llywodraeth nad yw cynllun Ail Redfa Gatwick yn cynrychioli dewis amgen sy'n gallu bodloni'r nod hon.
- Yn atodol i hyn, mae'r Llywodraeth yn parhau i fod o'r farn na ellir diystyru effeithiau Ail Redfa Gatwick ar safle cynefinoedd blaenoriaeth. Tra bod Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow yn dal yn ddewis amgen, ni fyddai'n ddim llai niweidiol yn ecolegol na chynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow, ac felly mae cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow yn dal i fod yn ddewis a ffefrir.
- Gwnaethpwyd newidiadau i'r NPS Meysydd Awyr drafft yn cynnwys yn 1.29-1.31 i adlewyrchu'r newidiadau a wnaethpwyd i'r HRA drafft.

- Mae paragraff 1.15 wedi ei ddiwygio i egluro nad yw'r NPS Meysydd Awyr drafft yn nodi unrhyw gyflawnwr statudol penodol fel y person neu bersonau priodol i gyflawni'r cynllun dewisol. Yn gyson â hyn, mae rhai paragraffau ym Mhennod 5 wedi eu diwygio, er mwyn bod yn fwy clir o ran ble maent yn berthnasol i unrhyw ymgeisydd parthed y cynllun dewisol.
- Gwnaethpwyd adolygiadau cyffredinol i baragraff 2.33 i fod yn glir mai'r dewis a ffafrir gan y Llywodraeth ar gyfer cynyddu capasiti yn y De-ddwyrain yw trwy gynllun Rhedfa Gogledd-orllewinol Heathrow. Mae'r crynodeb ar dudalen 26 isod yn cyflwyno manylion pellach ar hyn, yn cynnwys sut mae'r NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig yn parhau i gefnogi'r dewis hwn.
- Mae paragraffau 4.9, 4.13, 4.17, 5.8, 5.20 a 5.32 wedi eu diwygio i egluro y byddai angen i gyfnodau gwaith, yn cynnwys unrhyw ryddhad cynnar o gapasiti, a gynigir gan ymgeisydd, fod yn rhan o'i Gais am Ganiatâd i Ddatblygu. Byddai angen i'r cais gynnwys asesiad o effeithiau a'r mesurau lliniaru arfaethedig ar gyfer cyfnodau o'r fath.

### Newidiadau i Bennod 3

- Mae paragraff 3.26 wedi ei ddiwygio o ganlyniad i newid mewn methodoleg o'r FRSR i'r Adroddiad Gwerthusiad Diweddaredig. Roedd yr FRSR yn amcangyfrif buddion cydgrynhoad; nid yw'r Adroddiad Gwerthusiad Diweddaredig yn asesu effaith cydgrynhoad, ond mae'n asesu effaith treth (lletem treth). Cyflwynir manylion pellach ar hyn yn yr Adroddiad Gwerthusiad Diweddaredig ym mharagraffau 5.4, 5.5 ac Atodiad A.
- Mae paragraff 3.33 yn cynnwys manylion ynghylch cynlluniau Maes Awyr Heathrow a Maes Awyr Gatwick ar gysylltedd domestig. Mae'r paragraff hwn wedi ei ddiwygio i esbonio fod disgwyl i hyrwyddwr y cynllun gyflawni isafswm cynnydd o chwe llwybr atodol, gan symud Heathrow i isafswm o 14 a Gatwick i isafswm o 12, ond mae'r cyrchfannau a restrir yn enghreifftiol. Nid yw'n fwriad i'r paragraff hwn rwyngu'r hyrwyddwr i union gyrchfannau, ond i'w darparu fel disgwyliad eang. Mae paragraff 3.34 wedi ei ddiwygio'n debyg.
- Mae paragraff 3.40 wedi ei ddiwygio i egluro y bydd yr amcangyfrifon cost ar gyfer y cynlluniau Rheilffordd Orllewinol a Deheuol yn parhau i newid wrth i'r cynlluniau hyn ddatblygu.
- Mae paragraff 3.50 wedi ei ddiwygio i egluro fod y targedau rhannu modd (a gyflwynir ym mharagraff 5.16) ar wahân i ymroddiad Maes Awyr Heathrow i ddim mwy o draffig yn gysylltiedig â'r maes awyr.

## Newidiadau i Bennod 4

- Mae paragraff 4.1 wedi ei ddiwygio i egluro bod y meini prawf a sefydlwyd ym Mhennod 4 yr NPS Meysydd Awyr Diwygiedig yn gymwys i gynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow yn unig ac nid ydynt yn hollgynhwysol o ran yr asesiadau a allai fod yn gymwys i'r cynllun.
- Mae paragraff 4.3 wedi ei ddiwygio i egluro ei fod yn ofynnol i'r cynllun llwyddiannus gyflenwi capasiti o 260,000 o symudiadau trafndiaeth awyr ('ATM') neu fwy, ond gall hyn gael ei ddefnyddio gan ATMs teithwyr neu nwyddau.
- Mae paragraff 4.32 wedi ei ddiwygio i egluro, wrth gynllunio'r maes awyr, bod yn rhaid i ymgeisydd ystyried anghenion asiantaethau llywodraeth i gyflawni eu swyddogaethau, yn cynnwys ystyried peryglon naturiol megis llifogydd, a mesurau diogelwch, tollau a mewnfudo sy'n bodoli, gan sicrhau bod unrhyw gynllun yn bodloni'r anghenion hynny.
- Mae paragraff 4.43 wedi ei addasu i wella eglurder a chadernid y dadansoddiad gofynnol i asesu gwynwch seilwaith trafndiaeth hollbwysig i newid hinsawdd, yn cynnwys gofyn i'r ymgeisydd ddefnyddio'r Rhagolygon Newid Hinsawdd diweddaraf sydd ar gael.
- Mae paragraff 4.61 wedi ei ddiwygio i adlewyrchu'r ffaith y bydd y Ganolfan er Diogelu Seilwaith Cenedlaethol (CPNI) yn cynghori ar a chyfrannu i gynlluniau diogelwch yr ymgeisydd, ond ni fydd yn darparu unrhyw gymeradwyaeth reoleiddiol gan nad dyma yw rôl y CPNI.

## Newidiadau i Bennod 5

- Mae paragraffau 5.5 a 5.6 wedi eu diwygio i gynnwys cyfeiriad penodol at gludwyr nwyddau fel defnyddwyr trafndiaeth i ac o'r maes awyr.
- Mae paragraff 5.8 wedi ei egluro i gadarnhau fod yn rhaid i'r strategaeth mynediad wyneb adlewyrchu'r niferoedd newidiol o deithwyr, gweithredwyr nwyddau a gweithwyr maes awyr y gellir eu priodoli i'r nifer o symudiadau traffig awyr yn ystod pob cam o'r cynllun.
- Mae paragraff 5.13 nawr yn cynnwys cyfeiriad at 'fesurau lliniaru' er mwyn bod yn glir y gellid lleihau gwahanu ardaloedd trwy wella mynediad wyneb presennol ac/neu drwy fesurau lliniaru.
- Mae paragraff 5.16 wedi ei ddiwygio i egluro'r llinell sylfaen ar gyfer targedau teithiau car gan staff.

- Mae paragraff 5.20 yn disgrifio'r amgylchiadau ble bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn gorfodi gofynion ar yr ymgeisydd i weithredu mesurau i liniaru effeithiau andwyol y cynigion mynediad wyneb ar y seilwaith trafndiaeth presennol ac amgylchynol. Mae'r addasiad yn egluro bod yr amgylchiadau'n cynnwys ble nad yw'r mesurau lliniaru arfaethedig yn ddigonol i wrthbwysu neu leihau effaith teithwyr atodol, gweithredwyr nwyddau a gweithwyr maes awyr yn effeithiol.
- Mae paragraff 5.22 wedi ei ddiwygio i egluro bod y paragraff hwn yn cyfeirio at gynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow yn unig.
- Mae paragraffau 5.32 a 5.51 wedi eu diwygio i ddisgrifio'n fwy cywir yr asesiad i'w gyflawni, yn unol â rhwymedigaethau statudol.
- Mae paragraff 5.36 wedi ei ddiwygio i sicrhau y bydd yr union becyn lliniaru yn destun ymgynghori gyda rhanddeiliaid perthnasol yn ogystal â chymunedau lleol.
- Mae paragraff 5.38 wedi ei ddiwygio i roi mwy o synnwyr o'r ystod o fesurau lliniaru y gallai'r ymgeisydd eu gweithredu, nawr yn cynnwys tâl mynediad seiliedig ar allyriadau yn y rhestr o enghreifftiau.
- Mae paragraffau 5.46 a 5.54 wedi eu diwygio i gyfeirio at effeithiau cyffredinol yn hytrach nag effeithiau economaidd yn unig yn benodol, er mwyn cydnabod bod yna effeithiau positif eraill o ehangu, er enghraifft ar ansawdd bywyd.
- Mae cyfarwyddyd pellach wedi ei gyflwyno ar yr egwyddorion i'w dilyn wrth gyflawni'r asesiad o sŵn awyrennau (paragraff 5.52). Mae cyfarwyddyd atodol wedi ei ddarparu hefyd ar yr wybodaeth ar lwybrau hedfan y gellir disgwyl y byddant ar gael ar adeg ystyriaeth yr Arolygiaeth Gynllunio o'r Datganiad Amgylcheddol (paragraff 5.51). Cyn belled ag y mae lliniaru sŵn dan sylw, gwnaethpwyd nifer o ddiwygiadau ar gyfer eglurder, er enghraifft rhwng paragraffau 5.53 a 5.65.
- Mae paragraff 5.57 wedi ei ddiwygio i sicrhau bod effaith sŵn awyrennau wedi ei chyfyngu a, ble fo'n bosibl, ei lleihau o gymharu â llinell sylfaen 2013 a aseswyd gan y Comisiwn Meysydd Awyr<sup>8</sup>.
- Mae paragraff 5.61 wedi ei ddiwygio i egluro, yn ogystal â'r gwaharddiad rhestredig ar hedfan gyda'r nos, mae'r Llywodraeth yn disgwyl i'r ymgeisydd wneud ymdrech benodol i ysgogi defnydd o'r awyrennau tawelaf yn ystod y nos.

<sup>8</sup> Gan gyfeirio at linell sylfaen 2013 ar gyfer y gyfuchlin sŵn 54 desibel LAeq, 16h a aseswyd gan y Comisiwn Meysydd Awyr. Mae LAeq, 16h yn dynodi'r lefelau sŵn cyfartalog blynyddol ar gyfer y cyfnod o 16 awr rhwng 0700 – 2300.

- Mae paragraff 5.68 wedi ei ddiwygio er mwyn egluro bod y rhwymedigaethau cyfreithiol parthed carbon y cyfeirir atynt yn rhwymedigaethau rhyngwladol a domestig ehangach, y bydd allyriadau o gyfnodau adeiladu a gweithredu'r prosiect hwn yn berthnasol iddynt, ac felly'n cyfeirio'n benodol at ofynion adran 5(8) Deddf Gynllunio 2008.
- Mae paragraff 5.76 wedi ei ddiwygio i sicrhau bod ymgeisydd yn cyflawni asesiad cynhwysfawr o holl effeithiau carbon ehangu, i gynnwys allyriadau o fynediad wyneb oherwydd teithwyr / ymwelwyr y maes awyr, a hefyd allyriadau o weithrediadau maes awyr yn cynnwys defnydd o ynni a thanwydd.
- Mae paragraff newydd 5.142 wedi ei gynnwys i egluro safbwynt y Llywodraeth bod disgwyl i ymgeisydd wneud ymdrechion rhesymol i sicrhau y gwneir darpariaeth ddigonol i ddelio â'r lleihad mewn capasiti trin gwastraff a achosir o gollir gwaith Lakeside Energy from Waste.
- Diwygiadau i baragraff 5.147 sy'n darparu mwy o hyblygrwydd i ganiatáu i storio dŵr ddigwydd oddi ar y safle fel bo'n briodol.
- Ychwanegwyd paragraff newydd yn 5.150 i gynnwys cyfeiriad at ofynion ar gyfer asesiadau risg llifogydd.
- Mae paragraff 5.193 wedi ei ddiwygio i bwysleisio yr anogir cynllun sensitif gan unrhyw ymgeisydd ac y bydd ymysg y mesurau y bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn eu hystyried wrth asesu effaith unrhyw ddatblygiad arfaethedig ar ased treftadaeth. Mae'r cyfeiriad at y gofrestr risgiau wedi ei ddileu er mwyn sicrhau y byddai unrhyw asedau treftadaeth dan risg yn cael eu cipio gan y paragraff hwn, nid dim ond y rhai sydd ar y Gofrestr yn benodol.
- Mae'r testun ym mharagraff 5.240 wedi ei ddiwygio i egluro y bydd perchnogion preswyl ac amaethyddol yn yr ardal o fewn y llinell goch ar y map a ddangosir yn Atodiad A yr NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig yn gallu hawlio ar gyfer malltod statudol ar ddynodiad yr NPS Meysydd Awyr. Mae'r map presennol yn Atodiad A yn enghreifftiol at ddibenion ymgynghori (a byddai'n parhau i fod yn enghreifftiol at ddibenion disgrifio terfyn y cynllun), ond byddai NPS Meysydd Awyr dynodedig yn cynnwys map pendant gyda therfyn wedi ei wirio ac fe ellid dibynnu arno at ddibenion hawliadau malltod.
- Mae 5.243 wedi ei ddiwygio i sicrhau cysondeb, er mwyn adlewyrchu union eiriad addewid cyhoeddus Maes Awyr Heathrow parthed insiwleiddio sŵn.



- Mae paragraff 5.249 wedi ei ddiwygio i sicrhau, wrth ystyried y cynigion cynllun insiwleiddio sŵn a gyflwynir gan yr ymgeisydd, y bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn ystyried pa mor fuan y bydd yr ymgeisydd yn sefydlu'r gwaith.
- Mae paragraffau 5.261, 5.262 a 5.263 wedi eu diwygio ar gyfer cywirdeb. Cydnabyddir y gellir creu rhai swyddi a phrentisiaethau atodol o fusnes ehangach yn gysylltiedig â'r maes awyr ac oddi ar safle'r maes awyr.

## 4. Crynodeb

- 4.1 Fel y sefydlwyd uchod, mae'r Llywodraeth wedi parhau i ddiweddarau ei sylfaen dystiolaeth ar gapasiti meysydd awyr. Cyhoeddodd y Llywodraeth ragolygon galw teithwyr diweddaedig gan ddadansoddi effaith y rhain a'r Cynllun Ansawdd Aer 2017 (cynllun y Deyrnas Unedig ar gyfer taclo crynadau nitrogen deuocsid ar ochr ffyrdd). Mae'r Llywodraeth wedi adolygu'r NPS Meysydd Awyr drafft i ystyried y sylfaen dystiolaeth ddiweddaedig yma, ac wedi gwneud diwygiadau eraill o ganlyniad i naill ai ystyriaeth gychwynnol o ymatebion ymgynghori neu newid ym mholisi'r Llywodraeth. Nid yw'r data newydd na'r newidiadau a wnaethpwyd i'r NPS Meysydd Awyr drafft yn newid y barnau a fynegwyd yn Ymgynghoriad Chwefror, sef:
- Mae yna angen am gapasiti maes awyr atodol yn Ne-ddwyrain Lloegr erbyn 2030; ac
  - Y cynllun a ffefrir gan y Llywodraeth ar gyfer bodloni'r angen hwnnw yw cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow.
- 4.2 Archwilir yr angen am gapasiti atodol mewn manylder ym Mhennod 2 yr NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig, gyda chefnogaeth y rhagolygon galw teithwyr diweddaedig. Fel y sefydlwyd yn y ddogfen hon, rhagwelir y bydd galw yn uwch yn y blynyddoedd hyd at 2030 nag y'i rhagwelwyd yn flaenorol. Yn benodol, mae'r rhagolygon diweddaedig yn arddangos y byddai meysydd awyr Llundain, os na fyddant yn cael eu hehangu, hyd yn oed yn fwy cyfyngedig nag y'i rhagwelwyd yn flaenorol. Mae'r rhagolygon diweddaedig yn amlygu'n benodol y cynnydd yn y cyflymder pan fydd system meysydd awyr Llundain yn debygol o lenwi, gyda phum prif faes awyr y De-ddwyrain yn llawn erbyn canol y 2030au a phedair o'r rheiny yn llawn erbyn canol y 2020au.
- 4.3 Mae'r Gwerthusiad o Gynaliadwyedd diwygiedig yn darparu asesiad o'r cynlluniau yn ôl nifer o'r ffactorau a ystyriwyd ym Mhennod 4 yr NPS Meysydd Awyr drafft. Mae'n casglu mai cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow yw'r dewis gorau er mwyn uchafu buddion economaidd â gwerth ariannol y gallai darparu capasiti maes awyr atodol ei gyflawni yn y tymor byr er bod y cynllun yn debygol o wneud hyn gyda'r effaith negyddol fwyaf ar gymunedau lleol, os na weithredir mesurau lliniaru. Mewn ymateb, bydd y Llywodraeth yn sicrhau bod ehangu'r maes awyr yn cynnwys pecyn safon fyd-eang o fesurau i liniaru effaith ehangu ar yr amgylchedd a chymunedau a effeithir.
- 4.4 Mae Pennod 3 yr NPS Meysydd Awyr drafft yn crynhoi'r ffactorau a ystyriwyd gan y Llywodraeth wrth werthuso pob un o'r cynlluniau ar y rhestr fer. Mae'r cynllun a ffafrir gan y Llywodraeth, cynllun Rhedfa Gogledd-orllewin Heathrow:
- Yn parhau i ddarparu'r cynnydd mwyaf mewn teithiau pell ac mae disgwyl y bydd yn darparu'r cynnydd ac amllder mwyaf mewn cyrchfannau a wasanaethir o leiaf yn ddyddiol gan feysydd awyr y Deyrnas Unedig – yn benodol gyda mwy o gyrchfannau pell yn cael eu gwasanaethu'n ddyddiol;

- Yn darparu buddion i deithwyr ac i'r economi ehangach yn gynt na'r dewisiadau amgen a hefyd yn darparu'r hwb mwyaf i swyddi lleol;
- Yn cynnal statws y Deyrnas Unedig fel canolfan fyd-eang;
- Yn darparu gwell cysylltedd i weddill y Deyrnas Unedig ar hyd ffyrdd a rheilffyrdd, gyda chysylltiadau eisoes trwy'r M25, M4, M40 a'r M3 a chysylltiadau rheilffordd trwy Linell Piccadilly Trên Tanddaearol Llundain, Heathrow Connect a Heathrow Express. Yn y dyfodol bydd wedi ei gysylltu â Crossrail a gyda chyswllt ag HS2 yn Old Oak Common; ac
- Yn darparu'r gefnogaeth fwyaf ar gyfer nwyddau, yn benodol trwy ddarparu'r cynnydd mwyaf mewn amlder a chyrchfannau ar gyfer hediadau pell, gan mai hediadau pell sy'n gyfrifol am y mwyafrif o nwyddau awyr a gludir.

#### 4.5 Yn ogystal, mae'n gallu cael ei gyflenwi:

- tra'n bodloni rhwymedigaethau newid hinsawdd y Deyrnas Unedig; ac
- heb effeithio ar gydymffuriad y Deyrnas Unedig â therfynau ansawdd aer cyfreithiol;

## Cwestiwn Ymgynghori

**Am y rhesymau a eglurir yn y ddogfen hon, mae'r Llywodraeth yn cynnig gwneud newidiadau i'r Datganiad Polisi Cenedlaethol Meysydd Awyr drafft a rhai o'r dogfennau a gyhoeddwyd ar y cyd â hwn. Rydym yn cyhoeddi'r newidiadau hyn heddiw, ynghyd â dogfennau ategol a gyflwynir yn y tabl ar dudalennau 7 ac 8 y ddogfen hon.**

## **A oes gennych chi unrhyw sylwadau ar yr NPS Meysydd Awyr drafft diwygiedig neu unrhyw un o'r dogfennau a gyflwynir yn y tabl ar dudalennau 7 ac 8?**

**Os ydych chi wedi ymateb i'r ymgynghoriad cyntaf, nid oes angen i chi ailadrodd pwyntiau a wnaethpwyd yn flaenorol, gan ein bod yn ystyried y rhain yn llawn. Sylwer wrth i ni ystyried ymatebion i'r ymgynghoriad pellach hwn, efallai na fyddwn yn gallu croesgyfeirio ag ymatebion cynharach oherwydd y niferoedd mawr dan sylw.**