



Department  
for Transport

Yr Adran Drafnidiaeth

# *Ymgynghoriad ar Ddatganiad Polisi Drafft ar Feysydd Awyr Cenedlaethol: capasiti rhedfa a seilwaith newydd mewn meysydd awyr yn Ne-ddwyrain Lloegr*

Symud Prydain Ymlaen

Chwefror 2017

February 2017

February 2017

*Ymgynghoriad ar Ddatganiad Polisi Drafft ar  
Feysydd Awyr Cenedlaethol: capasiti rhedfa  
a seilwaith newydd mewn meysydd awyr yn  
Ne-ddwyrain Lloegr*

*Symud Prydain Ymlaen*

February 2017

Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi ystyried anghenion pobl ddall a rhannol ddall yn weithredol ynghylch cyrchu'r ddogfen hon. Trefnir y bydd y testun ar gael yn llawn ar wefan yr Adran. Gellir lawrlwytho a chyfieithu'r testun am ddim gan unigolion neu sefydliadau i'w droi'n fformatau hygyrch eraill. Os oes gennych unrhyw anghenion eraill yn hyn o beth cysylltwch â'r Adran.

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 aros gyda'r Goron.

Gallwch aildefnyddio'r wybodaeth hon (ac eithrio logos neu ddeunydd trydydd parti) am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng, dan delerau'r Drwydded Llywodraeth Agored. I weld y drwydded, ewch i <http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/> neu ysgrifennu at y Tîm Polisi Gwybodaeth, Yr Archifau Gwladol, Kew, Llundain TW9 4DU, neu e-bostio: [psi@nationalarchives.gsi.gov.uk](mailto:psi@nationalarchives.gsi.gov.uk)

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

ISBN 978-1-84864-189-1

# Cynnwys

<b>Rhagair: Y Gwir Anrhyd. Chris Grayling AS</b>	<b>5</b>
<b>1. Cynnwys yr ymgynghoriad hwn</b>	<b>7</b>
<b>2. Ymateb i'r ymgynghoriad hwn</b>	<b>9</b>
<b>3. Yr angen am gapasiti maes awyr ychwanegol</b>	<b>12</b>
Pwysigrwydd Hedfanaeth i economi'r DU	12
Yr angen am gapasiti maes awyr newydd	13
Y Comisiwn Meysydd Awyr	14
Gwaith y Llywodraeth	15
<b>4. Y cynllun a ffefrir gan y Llywodraeth: Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow</b>	<b>16</b>
Trosolwg	16
Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow ac Ail Redfa Gatwick	18
Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow a Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow	23
Allyriadau Carbon	24
Asesiad amgylcheddol strategol	25
Casgliad	25
<b>5. Egwyddorion asesu</b>	<b>28</b>
<b>6. Effeithiau a gofynion</b>	<b>29</b>
Trosolwg	29
Mynediad ar y ddaear	29
Ansawdd aer	30
Sŵn	31
Allyriadau Carbon	32
Effeithiau a gofynion cyffredinol ehangach	33
Iawndal i'r gymuned	33
Ymgysylltu â'r gymuned	34
Sgiliau	34
Diystyru pedwaredd rhedfa	34
<b>7. Ymgynghoriadau hedfanaeth eraill</b>	<b>36</b>
Strategaeth Hedfanaeth	36
Ymgynghoriad ar bolisi gofod awyr y DU	36
Ymgynghoriad ar y system hediadau nos	36
<b>8. Datganiad Polisi Cenedlaethol Drafft ar Feysydd Awyr; Arfarniad o Gynaliadwyedd</b>	<b>37</b>
<b>9. Cwestiynau Cyffredinol</b>	<b>38</b>
<b>10. Crynodeb o gwestiynau'r ymgynghoriad</b>	<b>39</b>

<b>11. Beth sy'n digwydd nesaf?</b>	40
<b>Atodiad A: Egwyddorion ymgynghori</b>	42
<b>Atodiad B: Map ffin eglurhaol o gynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow</b>	43
<b>Atodiad C: Uwchgynllun eglurhaol o gynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow</b>	44
<b>Atodiad D: Atodlen lleoliadau digwyddiadau ymgynghori</b>	45

## Rhagair: Y Gwir Anrhyd. Chris Grayling MP



Mae hedfanaeth yn stori o lwyddiant Prydeinig ac yn rhan bwysig o'n strategaeth ddiwydiannol. Mae'n cefnogi twf economaidd, yn darparu'r cysylltiadau sydd arnom eu hangen i deithio a masnachu, ac mae wrth graidd safle Prydain yn y farchnad fyd eang. Mae gennym y rhwydwaith hedfanaeth trydydd mwyaf yn y byd, y tu ôl i UDA a Tsieina yn unig. Mae hedfanaeth yn cefnogi oddeutu 230,000 o swyddi'n uniongyrchol, gyda llawer mwy yn cael eu cyflogi'n anuniongyrchol, ac yn cyfrannu oddeutu £20 biliwn yn flynyddol i GDP [cynnyrch domestig gros] y DU.

### Rydym yn wynebu gwasgfa gapasiti

Fodd bynnag, nid yw'r llwyddiant hwn yn sicr. Heddiw, Maes Awyr Heathrow yw'r maes awyr dwy redfa brysuraf yn y byd, ac mae'n gweithredu ar gapasiti llawn, tra mai Maes Awyr Gatwick yw'r maes awyr rhedfa sengl prysuraf. Mae hyn yn golygu ei fod yn anodd i gwmnïau hedfan weithredu'n effeithlon, sy'n arwain at oediadau, prisiau tocynnau uwch a llai o gysylltedd byd-eang. Erbyn 2040 bydd pob maes awyr yn Llundain ar gapasiti llawn oni bai ein bod yn gweithredu.

Mae gan feysydd awyr megis Paris, Frankfurt ac Amsterdam gapasiti dros ben a maent yn gallu denu hediadau newydd i farchnadoedd twf megis Tsieina a De America. Yn 2015, fe wnaeth Heathrow golli ei statws i Dubai fel y maes awyr prysuraf o ran niferoedd o deithwyr rhyngwladol.

### Pam rydym yn cefnogi Rhedfa Ogledd-orllewin yn Heathrow

Ar 25 Hydref 2016, fe wneuthum gadarnhau mai'r cynllun a ffeirir gan y Llywodraeth ar gyfer ychwanegu capasiti rhedfa newydd yn Ne-ddwyrain Lloegr yw trwy Redfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow, ac y byddai hyn yn amodol ar ymgynghoriad trwy Ddatganiad drafft ar Bolisi Cenedlaethol. Roedd hwn yn benderfyniad beiddgar, wedi'i gymryd er lles yr holl wlad, a fydd yn sicrhau bod gan Brydain y cysylltiadau sydd arni eu hangen i ffynnu yn y farchnad fyd-eang. Fe wnaeth anfon neges glir bod Prydain ar agor i wneud busnes.

Mae Maes Awyr Heathrow mewn sefyllfa unigryw dda i gyflenwi'r hediadau pellter hir newydd mae ar y wlad eu hangen i sicrhau ei safle yn yr economi byd-eang. Bydd hyn yn allweddol wrth inni adael yr Undeb Ewropeaidd fel y gallwn ni symud allan i'r byd a gwneud busnes gyda hen gynghreiriaid a phartneriaid newydd fel ei gilydd. Bydd Rhedfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow yn cynhyrcvhu buddion sylweddol, gan gyflenwi degau o filoedd o swyddi lleol ychwanegol erbyn 2030 a hyd at £61 biliwn o fuddion i'r holl deithwyr a'r economi ehangach, heb gynnwys buddion masnachu ehangach. Bydd yn darparu cysylltiadau byd-eang newydd a llwybrau gwell ar gyfer cwsmeriaid domestig, bydd yn lleihau prisiau tocynnau i deithwyr, a bydd yn darparu capasiti newydd ar gyfer mewnfurion ac allforion nwyddau.

Bydd Maes Awyr Heathrow yn beiriant twf ar gyfer y DU gyfan. Bydd yn cysylltu ag HS2 (yn Old Oak Common) a Crossrail, ac yn cefnogi cysylltiadau awyr domestig newydd yn ogystal â diogelu llwybrau domestig presennol. Mae Maes Awyr Heathrow wedi cynnig chwe llwybr newydd arall i Belfast International, Durham Tees Valley,

Glannau Humber, Lerpwl, Newquay a Prestwick i'w hychwanegu ar ôl ehangu, gan sicrhau bod gennym economi sy'n gweithio i bawb. Hefyd mae Maes Awyr Heathrow yn mwynhau amrediad eang o opsiynau mynediad ar y ddaear, yn cysylltu'r maes awyr â'r DU ehangach ac yn darparu cadernid i deithwyr.



## Effeithiau amgylcheddol

Rwyf yn ymwybodol y bydd Rhedfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow yn cael effaith ar gymunedau lleol a'r amgylchedd, a dyma pam y gall ehangu ddigwydd dim ond os bydd y maes awyr yn diwallu nifer o ofynion llym. Bydd y Llywodraeth yn rhoi caniatâd datblygu dim ond os gall Maes Awyr Heathrow arddangos y gall ehangu ddigwydd o fewn terfynau cyfreithiol ar gyfer ansawdd aer. Mae ansawdd aer gwael yn broblem genedlaethol o ran iechyd, un mae'r Llywodraeth hon yn ei chymryd yn ddifrifol iawn, a byddwn ni'n cyflwyno manylion pellach ynghylch ein cynlluniau i fynd i'r afael â'r broblem, gan gynnwys ein cynllun cenedlaethol diweddedig ar gyfer ansawdd aer, yn ei dro.

Mae newid hinsawdd yn un o'r risgiau mwyaf difrifol i'n diogelwch economaidd a chenedlaethol, ac rydym wedi ein hymrwymo i'n goblygiadau ynghylch newid hinsawdd. Rwyf yn hyderus y gellir cyflenwi'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow o fewn y terfynau hyn.

Rwyf yn sicr y bydd rhaid i Faes Awyr Heathrow sydd wedi ehangu fod yn gymydog gwell i'r bobl sy'n byw gerllaw. Yn arbennig, rhaid inni weld cynnydd ynghylch lliniaru effaith sŵn ar gymunedau lleol. Bydd angen i gyfres o fesurau lliniaru sŵn, gan gynnwys cyfnodau o dawelwch y gellir eu rhagweld, fod yn ofynion cynllunio rhwymedigol er mwyn sicrhau caniatâd datblygu. Rydym yn disgwyl i'r maes awyr gadw at ei ymrwymadau ar brynu eiddo ac inswleiddio yn erbyn sŵn, ac iddynt drefnu cronfa iawndal gymunedol er mwyn rhannu buddion y broses ehangu gyda'r rhai hynny fydd yn cael eu heffeithio.

## Datganiad newydd ar Bolisi Meysydd Awyr Cenedlaethol

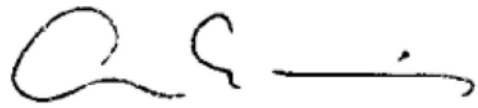
Caiff y rhedfa newydd ym Maes Awyr Heathrow ei symud ymlaen trwy Ddatganiad Polisi Cenedlaethol ar Feysydd Awyr. Mae Datganiadau Polisi Cenedlaethol yn ddogfennau cynllunio sy'n darparu pwyslais cryf ar dryloywder ac ymgynghori â'r cyhoedd, ond sydd hefyd yn cyflwyno'r posibilrwydd o gyflymu'r broses o wneud penderfyniadau ar brosiectau seilwaith o arwyddocâd cenedlaethol.

## Rydym eisiau clywed eich barn

Ein gweledigaeth yw i gael sector hedfanaeth sy'n cefnogi twf economaidd, swyddi a chyfleoedd busnes, nawr ar ar gyfer cenedlaethau'r dyfodol, mewn ffordd sy'n lleihau effeithiau ar yr amgylchedd. Mae hwn yn fater allweddol ar gyfer dyfodol ein gwlad, ac rydym eisiau clywed eich barn. Mae'r Llywodraeth yn ymgynghori ledled y DU, gyda phawb a allai elwa o redfa newydd ym Maes Awyr Heathrow ac â'r cymunedau hynny a gaiff eu heffeithio'n uniongyrchol gan ehangu. Er y bydd y Datganiad Polisi Cenedlaethol ar Feysydd Awyr yn gymwys i Loegr yn unig, o ystyried arwyddocâd cenedlaethol Rhedfa Ogledd-orllewin yn Heathrow, rydym eisiau clywed barnau o'r DU gyfan.

## Ymgynghoriad llawn a theg

Rwyf yn nodi y bydd ehangu'n cyflwyno rhai effeithiau negyddol i'r cymunedau hynny sy'n agosaf at y maes awyr, ac rwyf yn ymrwymedig i ymgynghori â chymunedau mewn ffordd llawn a theg. Rwyf wedi penodi Syr Jeremy Sullivan, yr Arglwydd Ustus Apêl gynt, i oruchwylio'r broses ymgynghori. Mae hon yn rôl annibynnol, a bydd Syr Jeremy yn gyfrifol am ddarparu goruchwyliaeth ar y broses a sicrhau y cynhelir arfer gorau. Rwyf yn eich annog i ymateb i'r ymgynghoriad hwn cyn iddo gau ar 25 Mai 2017.



**Y Gwir Anrhyd. Chris  
Grayling AS**  
Ysgrifennydd Gwladol dros  
Drafnidiaeth

# 1. Cynnwys yr ymgynghoriad hwn

- 1.1** Mae'r ymgynghoriad hwn yn ymwneud â'r *Datganiad Polisi Drafft ar Feysydd Awyr Cenedlaethol: capasiti rhedfa a seilwaith newydd mewn meysydd awyr yn Ne-ddwyrain Lloegr* ("NPS drafft ar Feysydd Awyr"), sy'n cyflwyno:
- Polisi'r Llywodraeth mewn cysylltiad â'r angen am gapasiti maes awyr newydd yn Ne-ddwyrain Lloegr;
  - Ffafiaeth y Llywodraeth am y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow i gyflenwi capasiti maes awyr ychwanegol; ac
  - Y gofynion y bydd angen i'r ymgeisydd eu diwallu er mwyn sicrhau caniatâd datblygu ar gyfer y cynllun a ffefrir.
- 1.2** Er mwyn sicrhau y bydd datblygiad polisi yn cael ei seilio ar yr wybodaeth ddiweddaraf, bydd y Llywodraeth yn parhau i ddiweddarau ei chronfa dystiolaeth ar gapasiti maes awyr, er enghraifft o ganlyniad i gynhyrchu cynllun cenedlaethol newydd ar gyfer ansawdd aer. Ar hyn o bryd mae'r Llywodraeth yn diweddarau ei rhagolygon ar gyfer galw teithwyr a bydd yn cyhoeddi dogfen i gyflwyno effeithiau'r rhagolygon newydd ar yr achos dros ehangu ym Maes Awyr Heathrow cyn gynted â phosibl yn ystod y cyfnod ymgynghori. Bwriedir hyn i sicrhau y bydd gan ymatebwyr fynediad i'r dystiolaeth fwyaf cyfredol, a digon o amser i'w hystyried, pan fyddant yn ymateb i'r ymgynghoriad.
- 1.3** Nid yw'r ymgynghoriad hwn yn gofyn am farnau ynghylch dyluniad manwl y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow ei hunan nag unrhyw seilwaith cysylltiedig. Bydd hwnnw'n dod nes ymlaen, pan fydd gweithredwr y maes awyr yn cynnal ei ymgynghoriad ei hunan fel rhan o'i gais am ganiatâd datblygu.
- 1.4** Mae'r ymgynghoriad hwn yn perthyn yn benodol i'r NPS drafft ar Feysydd Awyr, sy'n cyflwyno'r angen am Redfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow a'r mesurau cefnogol ar gyfer y cymunedau hynny a gaiff eu heffeithio gan yr ehangu.
- 1.5** Rydym eisiau clywed gennych ar:
- A yw'r NPS drafft ar Feysydd Awyr a'r dogfennau cysylltiedig wedi darparu'r dystiolaeth a rhesymeg ar gyfer yr angen am Redfa Ogledd-orllewin yn Heathrow; ac
  - Y pecyn arfaethedig o fesurau cefnogol rydym yn ei ddisgwyl ar gyfer y cymunedau a effeithir gan yr ehangu a gynhwysir yn yr NPS drafft ar Feysydd Awyr.
- 1.6** Mae'r Llywodraeth yn croesawu sylwadau ar yr NPS drafft ar Feysydd Awyr a dogfennau a gyhoeddwyd gydag ef. Y dogfennau hyn yw:

Dogfen	Pwrpas
NPS Drafft ar Feysydd Awyr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r NPS drafft ar Feysydd Awyr yn cyflwyno polisi'r Llywodraeth ar yr angen am Redfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow</li> <li>Mae'r ddogfen hon yn cyflwyno polisiâu y caiff cais Maes Awyr Heathrow ei asesu yn ei ôl gan yr Ysgrifennydd Gwladol cyn iddo ystyried a fydd yn rhoi caniatâd datblygu, a fyddai'n caniatáu I waith adeiladu gychwyn.</li> </ul>
Arfarniad o Gynaliadwyedd (gan gynnwys atodiadau lefel pwnc)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r Arfarniad o Gynaliadwyedd yn archwilio'r effeithiau cymdeithasol, economaidd ac amgylcheddol tebygol a allai godi o ganlyniad i ddynodi'r NPS drafft ar Feysydd Awyr, gan gynnwys asesu dewisiadau amgen i'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow</li> <li>Mae'r Arfarniad o Gynaliadwyedd yn cydymffurfio â gofynion Y Gyfarwydddeb Asesu Amgylcheddol Strategol (2001/42/EC)<sup>1</sup></li> <li>Mae'r ddogfen hon hefyd yn amlygu opsiynau ar gyfer osgoi neu liniaru effeithiau anffafriol a achosir gan y datblygiad</li> <li>Mae paratoi Arfarniad o Gynaliadwyedd yn gofochrog â'r NPS drafft ar Feysydd Awyr yn ofyniad statudol fel y'i cyflwynir yn Neddf Cynllunio 2008</li> <li>Mae'r ddogfen hon hefyd wedi'i llywio gan nifer o adroddiadau technegol, y cyhoeddwyd rhai ohonynt gan y Llywodraeth ar 25 Hydref 2016,<sup>2</sup> gyda rhai eraill i'w cyhoeddi nes ymlaen</li> </ul>
Crynodeb annhechnegol yr Arfarniad o Gynaliadwyedd	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r ddogfen hon yn grynodeb annhechnegol o'r Arfarniad o Gynaliadwyedd. Mae wedi'i chynhyrchu i sicrhau ei fod yn hawdd cyrchu gwybodaeth yn y brif ddogfen Arfarniad o Gynaliadwyedd</li> </ul>
Adroddiad cwmpasu'r Arfarniad o Gynaliadwyedd	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r ddogfen hon yn amlinellu sut wnaeth y Llywodraeth baratoi i ymgymryd ag Arfarniad o Gynaliadwyedd, gan gynnwys ei amcanion</li> <li>Fe wnaeth y Llywodraeth ymgynghori ar ei hymagwedd at yr Arfarniad o Gynaliadwyedd â nifer o gyrff amgylcheddol, ac mae'r adroddiad cwmpasu'n cynnwys yr ymateb i'r ymgynghoriad hwn</li> </ul>
Asesiad o Reoliadau Cynefinoedd	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r ddogfen hon yn asesu effaith ehangu'r maes awyr ar ardaloedd o bwysigrwydd i gadwraeth natur, ac yn argymhell opsiynau ar gyfer lliniaru effeithiau niweidiol</li> </ul>
Dadansoddiad Effaith ar Iechyd	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r ddogfen hon yn asesu effeithiau positif a negyddol ehangu'r maes awyr ar iechyd, ac yn argymhell opsiynau ar gyfer lliniaru effeithiau niweidiol</li> </ul>
Asesiad o Effaith ar Gydraddoldeb au	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mae'r ddogfen hon yn asesu effaith ehangu'r maes awyr ar grwpiau targed cydraddoldeb, ac yn argymhell opsiynau ar gyfer lliniaru effeithiau niweidiol</li> </ul>

<sup>1</sup> <http://ec.europa.eu/environment/eia/sea-legalcontext.htm>

<sup>2</sup> <https://www.gov.uk/government/collections/heathrow-airport-expansion>

## 2. Ymateb i'r ymgynghoriad hwn

### Dyddiad cyhoeddi

2.1 Cyhoeddwyd yr ymgynghoriad ar 2 Chwefror 2017.

### Copïau ychwanegol

2.2 Mae copïau ychwanegol ar gael ar ffurf electronig a gellir eu lawrlwytho oddi ar [www.gov.uk/dft/heathrow-airport-expansion](http://www.gov.uk/dft/heathrow-airport-expansion).

### Ymateb ar-lein

2.3 Mae'n debygol y byddwch yn canfod ei fod yn fwy cyfleus i gyflwyno ymateb ar-lein. Ewch at [www.gov.uk/dft/heathrow-airport-expansion](http://www.gov.uk/dft/heathrow-airport-expansion) i gyflwyno'ch ymateb.

### Dulliau eraill o ymateb

2.4 Os dewiswch beidio â defnyddio'r system ar-lein, er enghraifft oherwydd eich bod yn defnyddio meddalwedd hygyrchedd arbenigol nad yw'n gydweddol, gallwch lawrlwytho dogfen fersiwn Word o'r ffurflen a'i e-bostio neu ei bostio at:

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

2.5 Hefyd mae copïau caled o'r NPS drafft ar Feysydd Awyr, y ddogfen ymgynghori a'r ffurflen ymateb ar gael trwy ffonio 0800 6894968.

### Terfyn amser

2.6 Bydd yr ymgynghoriad yn cau ar 25 Mai 2017.

### Egwyddorion yr ymgynghoriad

2.7 Mae'r ymgynghoriad hwn yn cael ei gynnal yn unol ag egwyddorion ymgynghori'r Llywodraeth, a chynhwysir dolen i'r rhain yn Atodiad A.

### Cydraddoldebau

2.8 Mae'r Llywodraeth yn cymryd ei dyletswyddau cydraddoldeb yn y sector cyhoeddus yn ddifrifol iawn. Er mwyn cyflawni'r dyletswyddau hyn, mae'r Llywodraeth yn symud mesurau ymlaen i gyhoeddi a chodi ymwybyddiaeth o'r ymgynghoriad hwn gyda grwpiau gwarchodedig yng nghyffiniau Maes Awyr Heathrow ac ar lefel genedlaethol. Mae'r Llywodraeth eisiau sicrhau y bydd pawb yn cael y cyfle i ddweud eu dweud ar y cynigion ar gyfer polisi ar gapasiti maes awyr ychwanegol yn Ne-ddwyrain Lloegr.

### Ymateb y Llywodraeth

2.9 Unwaith bod y Llywodraeth wedi adolygu ac ystyried pob ymateb i'r ymgynghoriad hwn, bydd yn cyhoeddi'r canlyniadau ac ymateb ffurfiol gan y Llywodraeth.

## Digwyddiadau ymgynghori

**2.10** Bydd y Llywodraeth yn cynnal cyfres o ddigwyddiadau yn ystod y cyfnod ymgynghori. Cynhelir y rhain mewn dau gyfnod:

- **Cyfnod un – digwyddiadau lleol.** Bydd y digwyddiadau lleol yn digwydd yn yr ardaloedd awdurdod lleol yng nghiffiniau Maes Awyr Heathrow, a byddant yn agored i bawb. Bydd y digwyddiadau'n darparu gwybodaeth ar y cynigion yn yr NPS drafft ar Feysydd Awyr er mwyn helpu i lywio ymatebion. Yn arbennig, rydym eisiau clywed gan gymunedau lleol ar y mesurau a argymhellir i liniaru effeithiau negyddol yr ehangu.
- **Cyfnod dau – digwyddiadau rhanbarthol.** Cynhelir y digwyddiadau rhanbarthol ledled y DU gyda rhanddeiliaid a wahoddir, han hwyluso ymatebion i'r ymgynghoriad ledled y genedl.

Trefnir y bydd gwybodaeth ar yr ymgynghoriad polisi gofod awyr y DU (gweler isod) ar gael yn ystod y ddau gyfnod o ddigwyddiadau.

**2.11** Gellir gweld lleoliadau a dyddiadau'r digwyddiadau ymgynghori yn Atodiad D.

## Cynghorydd annibynnol yr ymgynghoriad

**2.12** Mae'r Llywodraeth yn nodi y bydd yr ymgynghoriad hwn o ddiddordeb a phwysigrwydd mawr i gymunedau, a'i fod yn bwysig cynnal yr ymgynghoriad mewn ffordd deg a thryloyw sy'n caniatáu i bawb gael dweud eu dweud. Mae'n hanfodol bod gan gymunedau hyder yn y broses ymgynghori.

**2.13** Mae'r Ysgrifennydd Gwladol wedi penodi Syr Jeremy Sullivan, yr Arglwydd Ustus Apêl gynt, fel cynghorydd annibynnol yr ymgynghoriad i oruchwylio'r broses ymgynghori. Mae hon yn rôl annibynnol, a bydd Syr Jeremy yn gyfrifol am ddarparu goruchwyliaeth ar y broses ymgynghori a sicrhau y cynhelir arfer gorau, a chodi unrhyw bryderon ynghylch y broses yn uniongyrchol i'r Ysgrifennydd Gwladol.

**2.14** Mae Syr Jeremy wedi darparu her annibynnol i'r Adran Drafnidiaeth yn ystod y broses o ddatblygu'r ddogfen ymgynghori hon, yr NPS drafft ar Feysydd Awyr, a'r rhaglen o ddigwyddiadau ymgynghori.

**2.15** Yn ystod yr ymgynghoriad, bydd Syr Jeremy yn mynychu digwyddiadau er mwyn gwrandao ar farnau rhanddeiliaid ac i graffu'r ffordd mae'r digwyddiadau'n cael eu rhedeg. Ar ddiwedd yr ymgynghoriad, bydd yn cyflwyno adroddiad wrth yr Ysgrifennydd Gwladol, yn cyflwyno, yn ei farn ef, a yw'r ymgynghoriad wedi'i gynnal yn briodol.

**2.16** Os oes gennych unrhyw sylwadau neu bryderon ynghylch y broses ymgynghori, gallwch eu codi'n uniongyrchol gyda Syr Jeremy trwy [independentadviser@runwayconsultation.gsi.gov.uk](mailto:independentadviser@runwayconsultation.gsi.gov.uk), neu drwy ysgrifennu ato, dan ofal yr Adran Drafnidiaeth. Nodwch na fydd yn gallu gwneud sylwadau ar y polisiâu o fewn yr NPS drafft ar Feysydd Awyr, dim ond y broses ymgynghori ei hunan.

## **Ymgynghoriad ar ofod awyr**

**2.17** Yn gyfochrog â'r ymgynghoriad hwn, mae'r Llywodraeth wedi cyhoeddi ei hymgyngoriad ar bolisi gofod awyr yn y DU, a fydd yn ystyried nifer o newidiadau pwysig a gysylltir ag, ond nad ydynt dibynnu ar,. Mae hyn yn cynnwys cynigion y Llywodraeth ar Gomisiwn Annibynnol newydd ar Sŵn Hedfanaeth Sifil. Bydd ein cynigion arfaethedig i bolisi gofod awyr y DU yn cefnogi twf parhaus y sector hedfanaeth tra'n cydbwysu anghenion cymunedau a effeithir gan sŵn awyrennau.

## **Perthynas ag ymgynghoriadau a drefnir gan Faes Awyr Heathrow**

**2.18** Ar wahân, disgwylir i Faes Awyr Heathrow ymgynghori nes ymlaen eleni ar fanylion ei gynigion ei hunan ar gyfer ei gynllun cyn ei gais am ganiatâd datblygu. Er y byddai'r fath ymgynghoriad yn perthyn i gynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow, byddai'n gwbl annibynnol ar ymgynghoriadau'r Llywodraeth a'r NPS drafft ar Feysydd Awyr.<sup>3</sup>

## **Perthynas ag ymgynghoriadau a drefnir gan y Comisiwn**

### **Meysydd Awyr**

**2.19** Yn ystod ei waith rhwng 2012 a 2015, fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr gynnal nifer o ymgynghoriadau ar faterion ynghylch capasiti meysydd awyr, yr hyn y gallech wedi cyfrannu iddynt. Dylech nodi bod yr ymgynghoriad hwn ar yr NPS drafft ar Feysydd Awyr yn ddechrau o broses newydd i symud sefyllfa'r polisi a ffefrir gan y Llywodraeth ymlaen. O gofio bod hon yn broses ar wahân, hyd yn oed os ydych wedi ymateb o'r blaen i ymgynghoriad gan y Comisiwn Meysydd Awyr, byddem yn dal i groeawu'ch barn trwy'r ymgynghoriad hwn ar yr NPS drafft ar Feysydd Awyr.

---

<sup>3</sup> Mae Maes Awyr Heathrow wedi cyflwyno llinell amser ddangosol ar gyfer ei gamau nesaf, gan gynnwys ei ymgynghoriadau, yn: <https://your.heathrow.com/localcommunityinformation/next-steps/indicative-timeline/>

### 3. Yr angen am gapasiti maes awyr ychwanegol

3.1 Mae pennod 2 yr NPS drafft ar Feysydd Awyr yn cyflwyno polisi'r Llywodraeth ar yr angen am gapasiti maes awyr ychwanegol yn Ne-ddwyrain Lloegr er mwyn sicrhau statws y DU fel canolbwynt byd-eang ar gyfer hedfanaeth.

#### Pwysigrwydd hedfanaeth i economi'r DU

3.2 Mae gan y DU y rhwydwaith hedfanaeth trydydd mwyaf yn y byd, y tu ôl i UDA a Tsieina yn unig,<sup>4</sup> ac mae meysydd awyr Llundain<sup>5</sup> yn gwasanaethu mwy o lwybrau nag unrhyw ddinas Ewropeaidd arall.<sup>6</sup> Fe wnaeth meysydd awyr y DU drafod mwy na 250 miliwn o deithwyr yn 2015, cynnydd o 5% ar y flwyddyn flaenorol.<sup>7</sup> Mae ein meysydd awyr hefyd yn byrth nwyddau allweddol – Maes Awyr Heathrow yw porth nwyddau mwyaf y DU yn ôl gwerth.<sup>8</sup>

3.3 Mae'r sector hedfanaeth yn rhan lwyddiannus o economi cyfoes y DU. Mae'r sector yn cyfrannu £20 biliwn i economi'r DU,<sup>9</sup> ac yn cyflogi oddeutu 230,000 o bobl.<sup>10</sup> Mae'n creu swyddi ac yn cyflenwi twf, ac yn galluogi gweithgarwch mewn sectorau pwysig eraill megis gwasanaethau ariannol a'r diwydiannau creadigol. Mae Maes Awyr Heathrow yn cefnogi oddeutu 75,000 o swyddi yn uniongyrchol ar y safle.<sup>11</sup>

3.4 Mae cysylltedd rhwngwladol yn hwyluso masnach mewn nwyddau a gwasanaethau, yn galluogi symudiad gweithwyr a thwristiaid, ac yn gyrru arloesi a buddsoddi busnes, ac mae'n arbennig o bwysig ar gyfer llawer o sectorau'r economi sy'n tyfu'n gyflymaf.



Ffynhonnell: <https://www.gov.uk/government/publications/heathrow-airport-expansion-summary-document>

<sup>4</sup> *The Global Competitiveness Report 2014-2015*, World Economic Forum, 2015, yn seiliedig ar gilomedrau seddi cwmni awyr ar gael

<sup>5</sup> Mae'r NPS drafft ar Feysydd Awyr yn ystyried mai meysydd awyr Llundain yw Gatwick, Heathrow, London City, Luton a Stansted

<sup>6</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/airports-commission-final-report> *Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol*, t55

<sup>7</sup> <https://www.caa.co.uk/Data-and-analysis/UK-aviation-market/Airports/Datasets/UK-Airport-data/Airport-data-2015/>

<sup>8</sup> <https://your.heathrow.com/takingbritainfurther/trade-and-exports/facts-and-figures/>

<sup>9</sup> ONS, Tablau Cyflenwad a Defnydd Mewnbyn-Allbwn, 2014

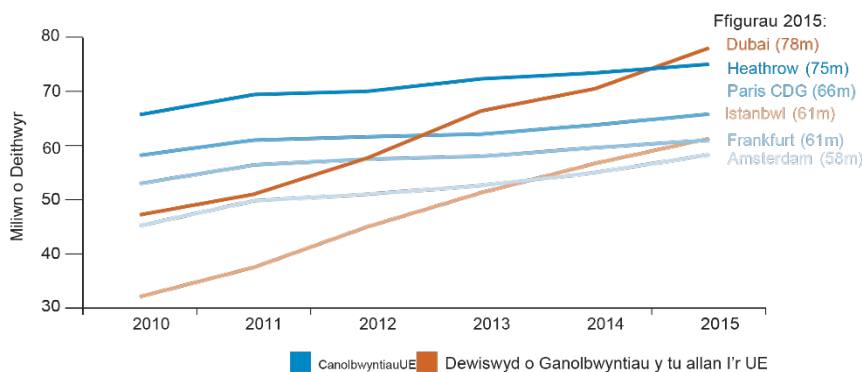
<sup>10</sup> ONS, Cofrestr Fusnes ac Arolwg o Gyflogaeth, 2014

<sup>11</sup> <https://your.heathrow.com/takingbritainfurther/jobs-and-growth/>



## Yr angen am gapasiti maes awyr newydd

- 3.5** Mae Llundain a De-ddwyrain Lloegr yn wynebu her ynghylch capasiti. Ar hyn o bryd Mae Awyr Heathrow yw'r maes awyr dwy redfa brysuraf yn y byd, tra mai Gatwick yw'r maes awyr rhedfa sengl prysuraf yn y byd. Mae meysydd awyr Llundain yn llenwi'n gyflym, a byddant i gyd yn llawn erbyn 2040 os na fyddwn yn gweithredu nawr.<sup>12</sup>
- 3.6** Mae statws y DU fel canolbwynt, yn tarddu o gyfleuster ac amrywiaeth ei gysylltiadau uniongyrchol ar draws y byd, eisoes yn cael ei herio gan gysylltedd gyfyng.<sup>13</sup> Mae gan feysydd awyr Canolbwynt ym Mharis, Frankfurt ac Amsterdam gapasiti dros ben a gallant ddenu hediadau newydd i farchnadoedd twf yn Nhsieina a De America.<sup>14</sup> Mae'r cystadleuwyr hyn wedi elwa o'r cyfyngiadau ar gapasiti ym Maes Awyr Heathrow, a maent wedi gweld twf cyflymach dros yr ychydig flynyddoedd diwethaf. Hefyd mae meysydd awyr y DU yn wynebu cystadleuaeth gynyddol gan ganolbwyntiau'r Dwyrain Canol megis Dubai, Abu Dhabi, Doha ac Istanbul. Cafodd Maes Awyr Heathrow ei oddiweddyd gan Dubai yn 2015 fel maes awyr teithwyr rhyngwladol prysuraf y byd.<sup>15</sup>



Figur 1.2: Mae'r DU wedi bod yn wynebu cystadleuaeth gynyddol gan feysydd awyr canolbwynt rhyngwladol mewn blynyddoedd diweddar.

Ffynhonnell: <https://www.gov.uk/government/publications/heathrow-airport-expansion-summary-document>

- 3.7** Mae canlyniadau peidio â chynyddu capasiti maes awyr yn Ne-ddwyrain Lloegr – y senarios 'gwneud dim byd' neu 'gwneud y lleiaf' – yn niweidiol i economi'r DU a statws y DU fel canolbwynt. Bydd cysylltedd rhyngwladol yn gyfyng gan fod cyfyngiadau ar gapasiti'n golygu bod cwmnïau hedfan yn blaenoriaethu eu hediadau, gan geisio mwyafu eu helw. Felly mae cyfyngiadau ar gapasiti'n arwain at gyfnewidiadau ynghylch cyrchfannau, ac er bod cwmpas i ymateb i batrymau cyfnewidiol mewn galw, mae hyn o angenrheidrwydd yn dod ar draul cysylltiadau eraill. Hefyd bydd cysylltedd domestig i feysydd awyr mwyaf Llundain yn dirywio wrth i gystadleuaeth am slotiau annog cwmnïau hedfan i flaenoriaethu llwybrau mwy proffidiol.
- 3.8** Mae gweithredu capasiti presennol ar ei derfynau'n golygu y bydd ond ychydig o gadernid yn erbyn amhariadau annisgwyl, gan arwain at oediadau. Mae'n debygol y bydd prisiau tocynnau'n codi wrth i'r galw fynd yn gynt na'r cyflenwad, ac wrth i'r diffyg slotiau sydd ar gael ei wneud yn fwy anodd i gystafleuwyr newydd ddod i mewn i'r farchnad.
- 3.9** Mae'r Llywodraeth yn credu y bydd peidio â chynyddu capasiti'n gorfodi costau ar deithwyr ac ar yr economi ehangach. Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr amcangyfrif y byddai effeithiau negyddol ar deithwyr, megis codiadau mewn prisiau tocynnau ac oediadau, yn amrywio o £21 biliwn i £23 biliwn dros 60 mlynedd.<sup>16</sup> Heb

<sup>12</sup> *Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol*, t3

<sup>13</sup> Am ragor o ddadansoddi ar statws y DU fel canolbwynt, gweler [https://www.gov.uk/government/publications/airports-commission-interim-report droddiad Dros Dro'r Comisiwn Meysydd Awyr](https://www.gov.uk/government/publications/airports-commission-interim-report-droddiad-dros-dro-r-comisiwn-meysydd-awyr), tt90-92

<sup>14</sup> *Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol*, t249

<sup>15</sup> <http://www.aci.aero/News/Releases/Most-Recent/2016/09/09/Airports-Council-International-releases-2015-World-Airport-Traffic-Report-The-busiest-become-busier-the-year-of-the-international-hub-airport>

ehangu, byddai cyfyngiadau yn y sector hedfanaeth yn gosod costau cynyddol ar weddill yr economi dros gyfnod o amser, gan ostwng allbwn economaidd trwy wneud hedfanaeth yn ddrutach ac yn llai cyfleus i'w defnyddio, gydag effeithiau canlynol o ran masnach goll, twristiaeth a buddsoddiad uniongyrchol gan wleydydd tramor.

**3.10** Mae penderfyniad y DU i adael yr Undeb Ewropeaidd yn ychwanegu pwysau pellach at yr angen am gapasiti maes awyr ychwanegol. Wrth i'n perthnasau busnes a masnachu newid, mae'n debygol iawn y bydd angen inni chwilio am farchnadoedd datblygol ledled y byd, yn arbennig yn y Dwyrain Pell.

## **Y Comisiwn Meysydd Awyr**

**3.11** Er mwyn mynd i'r afael â'r materion hyn, ym mis Medi 2012 fe wnaeth y Llywodraeth Glymblaid sefydlu'r Comisiwn Meysydd Awyr annibynnol,<sup>17</sup> a arweiniwyd gan Syr Howard Davies. Gofynnwyd i'r Comisiwn Meysydd Awyr nodi ac argymhell opsiynau i gynnal sefyllfa'r DU fel canolbwynt hedfan pwysicaf Ewrop. Yn ystod ei oes, fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr ymgymryd â gwaith ymchwilio, dadansoddi ac ymgynghori eang, gan gyhoeddi saith papur trafod, fframwaith arfarnu, a dau adroddiad.

**3.12** Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr archwilio dewisiadau amgen posibl i gapasiti rhedfa ychwanegol, a oedd yn cynnwys:

- Gwneud dim byd;
- Set 'gwneud y lleiaf' o ddewisiadau amgen â darpariaeth gyfyng iawn ar gyfer capasiti ychwanegol;
- Dulliau aiddosbarthu, er enghraifft newid cyfradd Toll Teithwyr Awyr, newid systemau dyrannu slotiau, rheolau ar gyfer dosbarthu traffig, a gwahardd mathau penodol o hediadau;
- Buddsoddi mewn rheilffordd gyflym iawn ac opsiynau mynediad ar y ddaear gwell; a
- Thechnolegau newydd.<sup>18</sup>

**3.13** Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr ganfod nad oedd yr un o'r opsiynau hyn yn cyflenwi cynnydd digonol mewn capasiti, a bod llawer yn galw am fuddsoddiad a oedd yn llawer mwy na'r gost am ehangu rhedfa.

**3.14** Yn ei Adroddiad Interim yn Rhagfyr 2013, fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr gasglu bod angen i un redfa ychwanegol gael ei gweithredu yn Ne-ddwyrain Lloegr erbyn 2030. Hefyd fe gychwynnodd gyfnod o ymgynghori pellach ar dri chynllun ar y rhestr fer (cynllun Ail Redfa Gatwick, cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow, a chynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow), yn ogystal â'r opsiwn o gael maes awyr newydd yn yr Aber Tafwys mewnol. Ym Medi 2014, fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr gasglu nad oedd y syniad o gael maes awyr newydd yn yr Aber Tafwys mewnol yn perfformio'n ddigon da i warantu ei ystyried ar y cyd â'r tri chynllun arall roedd wedi penderfynu eu rhoi ar y rhestr fer.<sup>19</sup>

**3.15** Yn ei Adroddiad Terfynol yng Ngorffennaf 2013, fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr gasglu bod y Rhedfa Ogledd-orllewin arfaethedig ym Maes Awyr Heathrow yn cyflwyno'r achos cryfaf o blaid ehangu ac y byddai'n cynnig y buddion strategol ac economaidd mwyaf i'r DU. Cynhwysir copi dangosol o uwchgyllun cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn Atodiad C.

<sup>16</sup> *Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol*, t81; gwerth presennol dros 60 mlynedd

<sup>17</sup> <https://www.gov.uk/Government/organisations/airports-Airports Commission>

<sup>18</sup> *Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol*, t84

<sup>19</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/inner-thames-estuary-airport-summary-and-decision>

Hefyd fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr yn glir y byddai'n rhaid i'r broses ehangu gynnwys pecyn sylweddol o fesurau cefnogol i fynd i'r afael ag effeithiau amgylcheddol a chymunedol y rhedfa newydd.

## **Gwaith y Llywodraeth**

**3.16** Yn dilyn Adroddiad Terfynol y Comisiwn Meysydd Awyr, fe wnaeth y Llywodraeth adolygu a chadarnhau canfyddiadau'r Adroddiad. Ar 14 Rhagfyr 2015, fe wnaeth y Llywodraeth dderbyn casgliad y Comisiwn Meysydd Awyr bod angen un redfa newydd yn Ne-ddwyrain Lloegr erbyn 2030, a hefyd y tri opsiwn cynllun ar restr fer y Comisiwn Meysydd Awyr.<sup>20</sup>

**3.17** Mae Pennod 2 yr NPS drafft ar Feysydd Awyr yn cyflwyno barn y Llywodraeth ar yr angen am gapasiti maes awyr ychwanegol yn Ne-ddwyrain Lloegr erbyn 2030. Fodd bynnag, rydym yn awyddus i glywed pob barn ar safle'r Llywodraeth, gan gynnwys teilyngdod peidio ag ehangu capasiti maes awyr neu ddulliau eraill o gyflenwi capasiti maes awyr.

***Cwestiwn 1: Mae'r Llywodraeth yn credu bod angen am gapasiti maes awyr ychwanegol yn Ne-ddwyrain Lloegr erbyn 2030. Rhowch eich barn inni.***

---

<sup>20</sup> <https://www.gov.uk/government/speeches/aviation-capacity>

## 4. Y cynllun a ffefrir gan y Llywodraeth: Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow

### Trosolwg

- 4.1** Mae Pennod 2 yr NPS drafft ar Feysydd Awyr yn cyflwyno'r achos o blaid Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow fel y cynllun a ffefrir gan y Llywodraeth.
- 4.2** Fe wnaeth y Llywodraeth dderbyn y tri chynllun ar restr fer y Comisiwn Meysydd Awyr yn Rhagfyr 2015, gan gytuno â chasgliad y Comisiwn Meysydd Awyr bod angen un redfa newydd yn Ne-ddwyrain Lloegr er mwyn diwallu gofynion ynghylch capasiti.
- 4.3** Yn dilyn cyhoeddiad Adroddiad Terfynol y Comisiwn Meysydd Awyr, fe wnaeth y Llywodraeth ymgymryd â gwaith pellach ar:
- Ansawdd aer;
  - Sŵn;
  - Allyriadau carbon; ac
  - Effeithiau ar gymunedau lleol.
- 4.4** Hefyd fe wnaeth y Llywodraeth gynnal sensitifwyddau ychwanegol, sy'n dangos y senarios achos gwaethaf ar sŵn, carbon a'r economi, o fewn yr Arfarniad o Gynaliadwyedd.
- 4.5** Amlinellir y gwaith ar ansawdd aer, a arddangosodd y gall y broses ehangu ddigwydd o fewn terfynau cyfreithiol, yn ail-ddadansoddiad y Llywodraeth o ansawdd aer<sup>21</sup> a'r Arfarniad o Gynaliadwyedd. Mae'r ddwy ddogfen yn cynnwys senario achos gwaethaf.
- 4.6** Mae'r Llywodraeth yn cytuno ag asesiad y Comisiwn Meysydd Awyr y gellir cyflenwi rhedfa newydd o fewn goblygiadau'r DU ynghylch newid hinsawdd.<sup>22</sup>
- 4.7** Yn dilyn ymgysylltu ag hyrwyddwyr pob un o'r tri chynllun ar y rhestr fer, mae'r Llywodraeth wedi argymhell pecyn o fesurau I gefnogi'r gymuned.
- 4.8** Hefyd fe wnaeth y Llywodraeth gynnal gwaith ychwanegol mewn cysylltiad â mynediad ar y ddaear, a dadansoddiad economaidd pellach. Mae'r gwaith hwn wedi caniatáu i'r Llywodraeth ystyried yn ofalus effeithiolrwydd pob un o'r tri chynllun i ddiwallu'r angen am gapasiti ychwanegol.

<sup>21</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/airport-expansion-further-analysis-of-air-quality-data>

<sup>22</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/airport-expansion-dft-review-of-the-airports-commissions-final-report> Adolygiad o Adroddiad



**4.9** Cyflwynir canlyniadau'r gwaith hwn mewn nifer o adroddiadau a gyhoeddwyd gan y Llywodraeth ar 25 Hydref 2016:

- Adolygiad ffurfiol gan Yr Adran Drafnidiaeth o Adroddiad Terfynol y Comisiwn Meysydd Awyr;<sup>23</sup>
- Ail-ddadansoddiad o ansawdd aer i brofi gwaith y Comisiwn Meysydd Awyr yn ôl cynllun ansawdd aer y Llywodraeth;<sup>24</sup>
- Adolygiad pellach o ymagwedd ddadansoddol y Comisiwn Meysydd Awyr, yn darparu mwy o sicrwydd yn y meysydd hynny lle bo angen;<sup>25</sup>
- Cymhariaeth o becynnau iawndal y cynlluniau a oedd ar y rhestr fer yn wreiddiol yn ôl prosiectau eraill ar gyfer ehangu maes awyr ledled y byd;<sup>26</sup>
- Adroddiad sicrwydd gan Highways England ar gynigion mynediad ar y ddaear ffordd y cynlluniau<sup>27</sup> a
- Datganiad nad oedd yn rhwymedigol o egwyddorion rhwng Maes Awyr Heathrow a'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ar y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow.<sup>28</sup>

**4.10** Ar 25 Hydref 2016, cyhoeddodd y Llywodraeth mai'r cynllun a ffefrid ganddi i ddiwallu'r angen am gapasiti maes awyr newydd yn Ne-ddwyrain Lloegr oedd Rhedfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow.<sup>29</sup> Hefyd fe wnaeth gadarnhau y byddai hyn yn cael ei gynnwys mewn NPS drafft ar feysydd awyr, a fyddai'n amodol ar ymgynghoriad yn unol â'r gweithdrefnau a gyflwynir yn Neddf Cynllunio 2008. Mae'r Llywodraeth yn credu mai cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow, o bob un o'r tri chynllun ar y rhestr fer, yw'r ffordd fwyaf effeithiol a mwyaf priodol o ddiwallu'r achos anghenion cyffredinol a gyflwynir ym mhennod 2 yr NPS drafft ar feysydd awyr.

**4.11** Mae Pennod 3 yr NPS drafft ar feysydd awyr wedi'i dadansoddi'n ddwy adran wahanol. Mae'r adran gyntaf yn canolbwyntio ar pam mae'r Llywodraeth yn ffafrio'r Cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn hytrach na'r cynllun Ail Redfa Gatwick o ran cyflenwi capasiti maes awyr ychwanegol erbyn 2030. Mae'r ail adran yn canolbwyntio ar pam mae'r Llywodraeth yn ffafrio'r Cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn hytrach na'r cynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow.

**4.12** Er bod y Llywodraeth wedi cadarnhau'n gyhoeddus, wedi'i seilio ar y dystiolaeth a gyflwynir isod, ei bod yn ffafrio'r Cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow, mae'n ymgynghori mewn ffordd lawn a theg â meddwl agored. Mae'r Llywodraeth yn croesawu pob barn ar ei dewis.

**4.13** Gellir disgwyl y bydd capasiti maes awyr cynyddol yn Ne-ddwyrain Lloegr yn arwain at effeithiau cadarnhaol a negyddol fel ei gilydd, fel a fyddai'n wir ynghylch unrhyw brosiect seilwaith mawr. Disgwylir y bydd effeithiau cadarnhaol pwysig yn cynnwys sicrhau statws y DU fel canolbwynt, cysylltedd rhyngwladol gwell, a darparu buddion i deithwyr ac economi'r DU gyfan (er enghraifft ar gyfer y diwydiant nwyddau). Disgwylir y bydd yr effeithiau negyddol yn cynnwys effeithiau amgylcheddol, er enghraifft ar ansawdd aer ac effaith ar gymunedau lleol.

**4.14** Yn ei hystyriaethau ar gynllun a ffefrir, mae'r Llywodraeth wedi cymryd i gyfrif yn llawn gwaith y Comisiwn Meysydd Awyr, gwybodaeth a ddarparwyd gan amrywiaeth o

<sup>23</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/airport-expansion-dft-review-of-the-airports-commissions-final-report>

<sup>24</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/airport-expansion-further-analysis-of-air-quality-data>

<sup>25</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/airport-expansion-further-review-and-sensitivities-report>



<sup>26</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/airport-expansion-global-comparison-of-airport-mitigation-measures>

<sup>27</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/airport-expansion-highways-england-assurance-report>

<sup>28</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/heathrow-airport-limited-statement-of-principles>

<sup>29</sup> <https://www.gov.uk/government/speeches/airport-capacity>

randdeiliaid, a chanlyniadau gwaith pellach y Llywodraeth a amlinellir ym mharagraffau 4.3-4.9 uchod. Fel a gyflwynir isod, mae'r Llywodraeth wedi ystyried yr effeithiau cadarnhaol a negyddol a ddaw o bob un o'r tri chynllun ar y rhestr fer, ac wedi cyrraedd ei chasgliad trwy bwysu a mesur yr effeithiau disgwylidig hyn, tra'n ystyried sut ellir gwella effeithiau cadarnhaol a lliniaru effeithiau negyddol.

## **Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow ac Ail Redfa Gatwick**

**4.15** Wrth nodi'r cynllun a ffeifrir, cymerwyd amrediad eang o ffactorau i gyfrif, gan gynnwys:

- Cysylltedd rhyngwladol a buddion strategol;
- Buddion i deithwyr a buddion economaidd ehangach;
- Cysylltedd domestig ac effeithiau rhanbarthol;
- Cysylltiadau mynediad ar y ddaear;
- Barnau cwmnïau hedfan, meysydd awyr rhanbarthol a'r gymuned fusnes;
- Y gallu i'w gyllido;
- Y gallu i'w gyflenwi; ac
- Effeithiau amgylcheddol lleol.

**4.16** Er bod y Llywodraeth yn cydnabod y gwahaniaethau rhwng y tri chynllun ar y rhestr fer, nid ystyriwyd effeithiau carbon (yn wahanol i'r ffactorau uchod) fel ffactor gwahaniaethol rhwng cynlluniau oherwydd asesiad trosfwaol y Comisiwn Meysydd Awyr y gellir cyflenwi pob un o'r tri o fewn goblygiadau'r DU ynghylch newid hinsawdd.

### ***Cysylltedd rhyngwladol a buddion strategol, gan gynnwys nwyddau***

**4.17** Mae Maes Awyr Heathrow yn y sefyllfa orau i fynd i'r afael â'r angen hwn trwy ddarparu'r hwb mwyaf i gysylltedd rhyngwladol y DU. Mae Maes Awyr Heathrow yn un o feysydd awyr canolbwynt mwyaf y byd, yn gwasanaethu oddeutu 180 o gyrchfannau ledled y byd gyda gwasanaeth wythnosol o leiaf, gan gynnwys rhwydwaith amrywiol o hediadau ymlaen ledled y DU ac Ewrop.<sup>30</sup> Arddangosir hyn gan y rhagolygon a gynhyrchwyd gan y Comisiwn Meysydd Awyr.<sup>31</sup> Disgwylir y bydd Rhedfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow yn arwain at 125,000 o hediadau ychwanegol y flwyddyn ar draws y DU gyfan (gan gynnwys 39,000 pellter hir) erbyn 2040, a 27 miliwn o deithwyr ychwanegol y flwyddyn.<sup>32</sup>

**4.18** O gymharu â pheidio ag ehangu, byddai'r cynllun Ail Redfa ym Maes Awyr Gatwick yn ychwanegu 54,000 o hediadau ac 8.5 miliwn o deithwyr erbyn 2040 ar draws y DU gyfan, yn cynyddu at 60,000 ac 16 miliwn o deithwyr yn ei dro yn 2050. Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr ragamcannu y byddai 8,000 o'r hediadau ychwanegol hyn yn bellter hir yn 2040, yn codi at 15,000 yn 2050.<sup>33</sup> Yn ddiweddar mae Maes Awyr Gatwick wedi bod yn llwyddiannus o ran sicrhau nifer o lwybrau pellter hir i'r UDA a Chanada oddi wrth gludwyr cost isel, sef rhan newydd o'r farchnad.

**4.19** Yn ogystal â gwella cysylltiadau ar gyfer teithwyr, bydd mynychder fwy o wasanaethau'n cefnogi'r diwydiant nwyddau awyr, a hwyluso allforion o nwyddau'r DU. Ar hyn o bryd mae gan Faes Awyr Heathrow weithrediad sylweddol ym maes trafod nwyddau, oddeutu 20 gwaith yn fwy yn ôl tunelledd<sup>34</sup> a mwy na 200 gwaith yn fwy yn ôl gwerth, na'r un ym Maes Awyr Gatwick, gan gyfrif am 31% o fasnach

<sup>30</sup> <https://your.heathrow.com/takingbritainfurther/vision/new-destinations/>

<sup>31</sup> Mae ansicrwydd pwysig i'r amcangyfrifon canolog yn ymwneud â'r rhagolygon ynghylch galw am hedfanaeth a dyraniad yn y dyfodol ar draws meysydd awyr y DU. Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr adlewyrchu'r ansicrwydd hwn trwy ddefnyddio pum senario galw,

heblaw am ddwy system bolisi carbon. Mae'r Adran Drafndiaeth wedi rhedeg sensitifrwydd galw er mwyn ystyried effaith twf diweddar o ran galw am hedfanaeth yn y DU. Mae ansicrwydd pellach yn codi o'r dewis o ragdybiaethau modelu unigol. Gellir gweld gwybodaeth bellach, gan gynnwys ar senarios y Comisiwn Meysydd Awyr a dadansoddiad o sensitifrwydd, yn yr Adroddiad Adolygiad Pellach a Sensitifrwyddau a'r Arfaniad o Gynaliadwyedd.

<sup>32</sup> [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/439687/strategic-fit-updated-forecasts.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/439687/strategic-fit-updated-forecasts.pdf) Rhagolygon Hedfanaeth y Comisiwn Meysydd Awyr. Mae'r nifer hwn yn cyfeirio at deithwyr terfynfa, sy'n cynnwys y teithwyr hynny sy'n newid awyren, a gyfrifir dwywaith, gan adlewyrchu'r ffaith eu bod yn cyrraedd ar un heddiad ac yn ymadael ar un arall.

<sup>33</sup> Rhagolygon Hedfanaeth y Comisiwn Meysydd Awyr

y DU o'r tu allan i'r UE yn ôl gwerth.<sup>35</sup> Bydd ehangu ym Maes Awyr Heathrow yn cryfhau ymhellach gysylltiadau cwmnïau o bob rhan o'r DU i farchnadoedd rhyngwladol.

### ***Buddion i deithwyr a buddion economaidd ehangach***

**4.20** Heb ehangu, mae'n debygol y bydd teithwyr a defnyddwyr eraill o feysydd awyr yn dioddef oherwydd prisiau tocynnau uwch a rhagor o oediadau. Gallai galw uchel am deithio awyr mewn meysydd awyr â chwmpas cyfyng neu ddim chwmpas o gwbl ar gyfer capasiti cynyddol wanbau cystadleuaeth, gan ganiatáu i gwmnïau hedfan godi pris uwch am docynnau. Wrth i feysydd awyr lenwi a gweithredu ar gapasiti llawn, bydd ond ychydig o gadernid i ddelio ag unrhyw darfu, gan arwain at oediadau.

**4.21** Disgwylir y bydd y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn darparu buddion i deithwyr busnes a hamdden a'r economi ehangach (heb gynnwys buddion masnachu ehangach) o hyd at £61biliwn dros 60 mlynedd.<sup>36</sup> Mae'r buddion hyn yn cynnwys y prisiau tocynnau is y gall teithwyr ddisgwyl eu talu o ganlyniad i fwy o gystadleuaeth rhwng cwmnïau hedfan, o gymharu â dim ehangu. Disgwylir y bydd y buddion hyn yn cael eu cyflawni gan deithwyr ledled y DU, a byddant yn cael eu cyflenwi'n gynt gan gynlluniau Heathrow, gyda'r ddau'n darparu mwy o fuddion i deithwyr erbyn 2050 na chynllun Ail Redfa Gatwick.

**4.22** Dylai ehangu trwy'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow gyflenwi swyddi ychwanegol yn y maes awyr, trwy ei gadwyn gyflenwi, ac yn y gymuned leol. Disgwylir y bydd y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn cynhyrchu hyd at 77,000 o swyddi ychwanegol yn yr ardal leol erbyn 2030,<sup>37</sup> gyda Maes Awyr Heathrow hefyd yn addo darparu 5,000 o brentisiaethau ychwanegol erbyn yr amser hwn. Rhagwelir y bydd y nifer o swyddi lleol a grëir mewn Maes Awyr Heathrow wedi'i ehangu yn llawer mwy nag ym Maes Awyr Gatwick (hyd at 2,500 erbyn 2030 a 44,200 erbyn 2050),<sup>38</sup> a hefyd byddai'r swyddi'n cael eu creu'n gynt. Mae'r niferoedd yn fwy ym Maes Awyr Heathrow oherwydd y rhagwelir y caiff y capasiti ychwanegol ei ddefnyddio'n gynt yn dilyn yr ehangu, ac, yn bwysig, oherwydd bod y mathau o wasanaethau a gynigir mewn Maes Awyr Heathrow wedi'i ehangu yn debygol o fod yn fwy cymhleth, yn arbennig gyda'r nifer mwy o gwmnïau hedfan gwasanaeth llawn sy'n gweithredu yno.

**4.23** Mae ehangu hefyd yn cyflwyno set ehangach o fuddion heb werth ariannol megis creu swyddi lleol, buddion masnachu a nwyddau, sy'n arddangos achos cryfach o blaid cynllun Heathrow nag o blaid cynllun Ail Redfa Gatwick.<sup>39</sup>

### ***Cysylltedd domestig***

**4.24** Mae'r Llywodraeth yn nodi'r pwysigrwydd mae cenhedloedd a rhanbarthau'r DU yn cysylltu â chysylltedd domestig, yn arbennig cysylltiadau â Maes Awyr Heathrow. Mae meysydd awyr ledled y DU yn darparu cyfraniad allweddol i les economaidd yr holl DU. Heb ehangu, mae perygl, wrth i gwmnïau hedfan ymateb i gapasiti cyfyng, y gallent flaenoriaethu llwybrau rhyngwladol dros gysylltiadau domestig. Mae'r Llywodraeth yn gweld ehangu ym Maes Awyr Heathrow fel cyfle nid yn unig i ddiogelu a chryfhau mynychder llwybrau domestig presennol, ond hefyd i sicrhau llwybrau domestig

<sup>34</sup> <https://www.caa.co.uk/Data-and-analysis/UK-aviation-market/Airports/Datasets/UK-airport-data/>

<sup>35</sup> <https://www.uktradeinfo.com/Statistics/BuildYourOwnTables/Pages/Home.aspx>

<sup>36</sup> Er eglurder cyflwyniad, cyflwynir yr amcangyfrif canolog yn unig yn y senario 'cyfnewid carbon' yma. Nid yw hyn yn awgrymu unrhyw safbwynt gan y Llywodraeth ar bolisi carbon y dyfodol. Mae amcangyfrifon o dan senarios carbon a galw gwahanol ar gael yn adran 3.13 o'r Arfarniad o Gynaliadwyedd, Atodiad A-3: Economi. Ar gyfer cefndir ar y senarios carbon a galw eu hunain, gweler adrannau 3 a 4

*Strategic fit: updated forecasts* y Comisiwn Meysydd Awyr <https://www.gov.uk/government/publications/airports-commission-final-report->

<sup>39</sup> *Further Review and Sensitivities Report*, p33

strategic-fit. Mae hyn yn cynnwys buddion teithio I breswylwyr y DU, preswylwyr o'r tu allan i'r DU a phobl sy'n symud ar draws ffiniau.

<sup>37</sup> *Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol*, t25

<sup>38</sup> *Adroddiad Adolygiad Pellach a Sensitifrwyddau*, t38

---

<sup>39</sup> *Further Review and Sensitivities Report*, p33

newydd er budd teithwyr a busnesau ledled y DU.

**4.25** Mae'r Llywodraeth yn disgwyl y bydd yr ehangiad ym Maes Awyr Heathrow yn gyrru cynnydd yn y nifer o feysydd awyr yn y DU â chysylltiadau sy'n benodol â'r maes awyr. Mae Maes Awyr Heathrow a Maes Awyr Gatwick wedi cyflwyno cynlluniau ar gysylltedd domestig, yr hyn maent yn dweud y byddent yn ei gyflenwi, os yn llwyddiannus, erbyn 2030:

- 14 llwybr domestig ar gyfer Maes Awyr Heathrow, o gymharu â'r wyth llwybr sy'n gweithredu ar hyn o bryd; a
- 12 llwybr domestig ar gyfer Maes Awyr Gatwick, o gymharu â'r chwech a gynigir ar hyn o bryd.

<b>Maes Awyr Heathrow o dan ehangiad yn 2030<sup>40 41</sup></b>	<b>Maes Awyr Gatwick o dan ehangiad yn 2030<sup>42</sup></b>
<b>8 llwybr domestig yn gweithredu heddiw</b> , (Aberdeen, Dinas Belfast, Caeredin, Glasgow, Inverness, Leeds Bradford, Manceinion, Newcastle) <b>hefyd</b> Belfast Rhyngwladol, Durham Tees Valley, Glannau Humber, Lerpwl, Newquay, Prestwick	<b>6 llwybr domestig yn gweithredu heddiw</b> (Aberdeen, Belfast Rhyngwladol, Caeredin, Glasgow, Inverness, Newquay) <b>hefyd</b> Dinas Belfast, Derry-Londonderry, Dundee, Leeds Bradford, Manceinion, Newcastle
<b>Cyfanswm: 14</b>	<b>Cyfanswm: 12</b>

#### ***Disgwyliad y Llywodraeth ar gysylltedd domestig***

**4.26** Mae'r NPS drafft ar Feysydd Awyr yn cyflwyno'r hyn mae'r Llywodraeth yn galw ar Faes Awyr Heathrow i'w wneud er mwyn cyflenwi gwelliannau ynghylch cysylltedd domestig, gan gynnwys arddangos ei fod wedi gweithio mewn ffordd adeiladol gyda chwmnïau hedfan i ddiogelu a chryfhau llwybrau domestig presennol a datblygu cysylltiadau domestig newydd.

#### ***Cysylltiadau mynediad ar y ddaear***

**4.27** Mae gan Faes Awyr Heathrow gysylltiadau trafniadaeth wyneb da eisoes â gweddill y DU. Mae'n mwynhau cysylltiadau ffordd trwy'r M25, M4, M40 ac M3, a chysylltiadau rheilffordd trwy Piccadilly Line London Underground, Heathrow Connect, a Heathrow Express. Yn y dyfodol, bydd yn cysylltu â Crossrail, a chysylltu ag HS2 yn Old Oak Common. Hefyd mae cynlluniau'n cael eu datblygu ar gyfer mynediad rheilffordd gwell: gallai'r Mynediad Western Rail arfaethedig gysylltu'r maes awyr â'r Brif Linell Great Western, a gallai Mynediad Southern Rail ymuno â llwybrau i'r rhwydwaith South West Trains a Gorsaf Waterloo yn Llundain. Mae'r dewis amrywiol hwn o gysylltiadau ffordd a rheilffordd yn sicrhau bod Maes Awyr Heathrow yn hygyrch i deithwyr a gweithredwyr nwyddau fel ei gilydd o sawl rhan o'r DU, ac yn darparu cadernid sylweddol yn erbyn unrhyw darfu.

**4.28** Mae mynediad i Faes Awyr Gatwick yn dibynnu ar yr M23 a Phrif Linell Brighton sy'n golygu ei fod yn gwasanaethu Llundain ond yn ei wneud yn llai cyfleus ar gyfer teithio ymlaen i weddill y DU. Hefyd mae'n llai cadarn na Maes Awyr Heathrow. Mae gan Faes Awyr Heathrow fanteision dros Faes Awyr Gatwick gyda'i integreiddiad mwy i'r

---

<sup>40</sup> Wedi'i gymryd o gynlluniau hyrwyddwr ar gyfer cysylltiadau domestig ym Maes Awyr Heathrow a Maes Awyr Gatwick, o gymharu â chysylltiadau domestig presennol yn y ddau faes awyr. Byddai'r Llywodraeth yn disgwyl y bydd cynllun Maes Awyr Heathrow yn gyfwerth ar y cyfan i'r cynnig am Redfa Ogleddol Estynedig pe byddai'n cael ei symud ymlaen.

<sup>41</sup> Hefyd llwybrau i Ddibynwledydd Coron y DU (Ynys Manaw a Jersey)

<sup>42</sup> Hefyd llwybrau i Ddibynwledydd Coron y DU (Guernsey, Ynys Manaw a Jersey)

rhwydwaith trafniadaeth cenedlaethol, sydd o fudd i deithwyr a gweithredwyr nwyddau fel ei gilydd. Hefyd ar hyn o bryd mae ganddo weithrediadu nwyddau mwy o lawer na Maes Awyr Gatwick, oddeutu 20 gwaith yn fwy o ran cyfanswm tunelledd<sup>43</sup> a mwy na 200 gwaith yn fwy o ran gwerth.<sup>44</sup>

- 4.29** Mae hyrwyddwyr y cynllun maes awyr wedi addo talu'r gost o gynlluniau mynediad ar y ddaear sydd eu hangen i alluogi rhedfa i agor. Ar gyfer Maes Awyr Gatwick, mae hyn yn cwmpasu cost lawn y gwaith (gan gynnwys yr M23 a'rnd A23) sydd ei angen i gefnogi'r broses ehangu. Byddai'r ddau gynllun Heathrow yn talu am gost lawn gwyradau'r M25, A4 ac A3044 a gwaith ffordd leol. Byddent yn gwneud cyfraniad tuag at gost y cynlluniau Mynediad Western Rail a Mynediad Southern Rail arfaethedig. Caiff gwelliannau sydd eisoes ar waith, megis Thameslink a Crossrail, eu cwblhau, ac nid yw'r Llywodraeth wedi rhagdybio unrhyw newid i gyllid presennol y cynlluniau hyn.
- 4.30** Mae'n debygol y caiff y rhan fwyaf o'r costau mynediad ar y ddaear lle disgwylir rhaniad o fuddiolwyr (er enghraifft, lle mae busnesau lluosog a'r cyhoedd yn gyffredinol yn elwa o gyffordd ffordd neu gynllun rheilffordd newydd) eu talu gan y Llywodraeth, gan fod y cynlluniau'n darparu buddion mwy ar gyfer defnyddwyr heblaw am ddefnyddwyr y maes awyr. Byddai cyfraniad y maes awyr yn amodol ar negodi, a'i adolygu gan reoleiddwyr.
- 4.31** Oherwydd cam cynnar y datblygiad, mae rhywfaint o ansicrwydd ynghylch costau mynediad ar y ddaear, sy'n amodol ar ddatblygiad manylachac, er enghraifft, dewisiadau ynghylch union lwybrau. Mae'n debygol y byddai effeithiau gwariant cyhoeddus ychwanegol yr opsiynau fel sy'n dilyn:

- Ar gyfer y ddau gynllun Heathrow, ni chysylltir unrhyw wariant Llywodraeth am ffyrdd ag ehangu. Byddai'r hyrwyddwr yn talu am newidiadau i'r M25, A4 ac A3044 ac unrhyw ffyrdd lleol. Mae'r cynlluniau Western a Southern Rail ar lefelau gwahanol o ddatblygiad ac, yn seiliedig ar amcangyfrifon cyfredol, gallent gostio rhwng £1.4 biliwn a £2.5 biliwn gyda'i gilydd. Byddai'r Llywodraeth yn disgwyl i'r gost hon gael ei gwrthbwysu'n rhannol gan gyfraniadau'r maes awyr, a fyddai'n cael eu negodi pan fydd y cynlluniau'n cyrraedd lefel briodol o ddatblygiad.
- Ar gyfer cynllun Gatwick, ni fyddai unrhyw wariant cyhoeddus ychwanegol oherwydd ehangu'n unig, gan y byddai'r holl gostau am wella ffyrdd ar gyfer ehangu'r maes awyr yn cael eu talu gan hyrwyddwr y cynllun. Mae'r Llywodraeth wedi rhagdybio y byddai unrhyw welliannau i Brif Linell Brighton a allai fod yn ofynnol yn digwydd heb ystyried yr ehangu a byddent yn cael eu cyllido ag arian cyhoeddus.

### ***Barnau a chymorth cwmnïau hedfan, meysydd awyr rhanbarthol a'r gymuned fusnes***

- 4.32** Cyflenwir buddion ehangu dim ond os bydd cwmnïau hedfan a'r diwydiant yn dewis defnyddio'r capasiti newydd, a thalu amdano trwy daliadau maes awyr. Mae llawer mwy o gymorth ymhlith cwmnïau hedfan am ehangu trwy'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow na'r ddau gynllun arall, yn amodol ar bryderon amrywiol yn cael eu diwallu, er enghraifft ar gostau.
- 4.33** Mae'r mwyafrif o feysydd awyr rhanbarthol sydd wedi datgan ffafriaeth gyhoeddus yn cefnogi ehangu Maes Awyr Heathrow, ar sail ei statws cyfredol fel canolbwynt y DU (er bod Maes Awyr Birmingham wedi cefnogi ehangu Mae Awyr Gatwick). Gyrrir y gefnogaeth hon gan ystyriaethau meysydd awyr ar gysylltedd a materion masnachol eraill.



---

<sup>43</sup> <https://www.caa.co.uk/Data-and-analysis/UK-aviation-market/Airports/Datasets/UK-airport-data/>

<sup>44</sup> <https://www.uktradeinfo.com/Statistics/BuildYourOwnTables/Pages/Home.aspx>

**4.34** Mae ehangu'n allweddol ar gyfer hyder busnes yn y DU. Mae gan y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow gefnogaeth gryf ymhlith y gymuned fusnes ehangach ledled y DU gyfan, gan gynnwys gan y Cydffederasiwn Diwydiant Prydain,<sup>45</sup> Siambrau Masnach Prydain,<sup>46</sup> y Ffederasiwn Busnesau Bach,<sup>47</sup> sefydliad y gweithgynhyrchwyr EEF,<sup>48</sup> a grwpiau busnes rhanbarthol ledled y DU. Fe wnaeth 61% o'r cyfarwyddwyr y gofynnodd Sefydliad y Cyfarwyddwyr iddynt ddatgan mai eu ffafriaeth oedd ehangu ym Maes Awyr Heathrow, o gymharu â 39% oedd yn ffafrio Maes Awyr Gatwick.<sup>49</sup>

### ***Y gallu i'w gyllido***

**4.35** Er y byddai'r cynllun Ail Redfa Gatwick yn rhatach o lawer na'r ddau gynllun yn Heathrow, gyda Rhedfa Ogledd-orllewinol Heathrow fel yr un drutaf o'r tri chynllun ar y rhestr fer, mae pob un o'r tri yn gynlluniau'r sector preifat mae'r Llywodraeth yn credu y gallent gael eu cyllido heb gymorth gan y Llywodraeth.<sup>50</sup>

**4.36** Byddai'r lefel o ddyled ac ecwiti sy'n ofynnol ar gyfer y cynllun Ail Redfa Gatwick yn sylweddol is na'r un ar gyfer y cynlluniau yn Heathrow, ond fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr nodi y byddai gan y cynllun Ail Redfa Gatwick risg uwch ynghylch galw, sy'n fwy anodd i'r Llywodraeth ei lliniaru o gymharu â'r cynlluniau yn Heathrow.<sup>51</sup> Mae dau gynllun Heathrow yn adeiladu ar hanes cryf o alw profedig sydd wedi gallu gwrthsefyll dirywiadau economaidd. Mae cynghorwyr ariannol annibynnol wedi ymgymryd â gwaith pellach i'r Llywodraeth a maent yn cytuno y gellid cyllido'r holl dri chynllun heb gymorth gan y Llywodraeth.

### ***Y gallu i gyflenwi***

**4.37** Mae'r tri chynllun ar y rhestr fer yn cynnwys gwahanol lefelau o risg ynghylch cyflenwi. Dywedodd Maes Awyr Gatwick fod ei gynllun Ail Redfa'n gallu cael ei gyflenwi erbyn 2025, tra bod Maes Awyr Heathrow wedi dweud y gellir cyflenwi ei gynllun Gogledd-orllewin erbyn 2026. Byddai'r cynllun Ail Redfa Gatwick yn llawer symlach i'w adeiladu. Bydd y broses ar gyfer cyflenwi pwerau ar gyfer cynlluniau Heathrow yn fwy cymhleth oherwydd bod y cynlluniau eu hunain yn fwy cymhleth. Felly mae'n debygol bod y dyddiadau cyflenwi ar gyfer dau gynllun Heathrow yn cyflwyno mwy o risg nag ar gyfer y cynllun Gatwick.

### ***Effeithiau amgylcheddol lleol***

**4.38** Mae'n gywir bod rhaid i benderfyniadau ar gapasiti maes awyr gydbwysu ystyriaethau lleol, amgylcheddol a chymdeithasol yn ôl y buddion cenedlaethol a lleol a ddaw o ehangu. Fel y'i cyflwynir uchod, mae ehangu trwy'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn diwallu'r anghenion am gapasiti ychwanegol yn Ne-ddwyrain Lloegr am y gorau. Fodd bynnag, yn erbyn yr effeithiau cadarnhaol hyn, hefyd gall ehangu maes awyr gael effeithiau negyddol. Bydd pob un o'r tri chynllun yn cael effeithiau sylweddol ar yr amgylchedd a'r gymuned leol; yn arbennig, mae sŵn yn broblem sylweddol ar gyfer cymunedau yn ardaloedd Maes Awyr Heathrow a Maes Awyr Gatwick. Er hynny, fel y'i cyflwynir yn yr Arfaniad o Gynaliadwyedd, byddai cynllun Ail Redfa Gatwick yn cael effaith lai niweidiol na'r ddau gynllun yn Heathrow, yn bennaf oherwydd ei leoliad mwy gwledig gyda llai o bobl yn cael eu heffeithio gan y maes awyr.

<sup>45</sup> <https://your.heathrow.com/takingbritainfurther/tuc-and-cbi-unite-to-call-for-heathrow-expansion/>

<sup>46</sup> <http://www.britishchambers.org.uk/press-office/press-releases/bcc-while-britain-dithers-on-aviation,-others-do.html>

<sup>47</sup> <http://fsb.org.uk/media-centre/press-releases/heathrow-expansion-sends-clear-signal-britain-is-open-for-business>

<sup>48</sup> <https://www.eef.org.uk/about-eef/media-news-and-insights/media-releases/2016/oct/eef-comment-on-heathrow-expansion>

<sup>49</sup> <https://www.iod.com/news-campaigns/news/articles/Business-leaders-welcome-Airports-Commission-recommendations>

<sup>51</sup> *Airports Commission: Final Report*, p270

<sup>50</sup> Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr amcangyfrif costau cyfalaf ar £9 biliwn ar gyfer cynllun Ail Redfa Gatwick, £14.4 biliwn ar gyfer cynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow a £17.6 biliwn ar gyfer cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow, heb gynnwys costau mynediad ar y ddaear.

<sup>51</sup> *Airports Commission: Final Report*, p270

- 4.39** Mae Maes Awyr Heathrow wedi ymrwymo i sicrhau na fydd ei draffig cysylltiedig â'r maes awyr ar ardal ochr y tir yn fwy na heddiw. Ar ben hynny, disgwylir y bydd y maes awyr yn cyflawni cyfran fodd trafnidiaeth gyhoeddus o o leiaf 50% erbyn 2030, ac o leiaf 55% erbyn 2040, ar gyfer teithwyr.
- 4.40** Mae'r Llywodraeth yn cytuno â'r dystiolaeth a gyflwynwyd gan y Comisiwn Meysydd Awyr bod ehangu yn Heathrow yn gyson â rhwymedigaethau'r DU ynghylch newid hinsawdd.<sup>52</sup>
- 4.41** Caiff y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow ei hebrwng gan becyn o fesurau i liniaru effaith ehangu'r maes awyr ar yr amgylchedd a chymunedau a effeithir.<sup>53</sup> Mae'r Llywodraeth yn cytuno â chasgliad y Comisiwn Meysydd Awyr " i wneud ehangu'n bosibl...[dylid argymell] pecyn cynhwysfawr o fesurau cysylltiedig i wneud ehangu'r maes awyr yn fwy derbyniol i'w gymuned leol, ac i bobl Llundain yn gyffredinol".<sup>54</sup> Bydd hwn yn cynnwys gwaharddiad gwerthfawr ar hediadau yn y nos o chwech awr a hanner rhwng 11yh a 7yb (caiff yr union amseroedd cychwyn a gorffen eu penderfynu yn dilyn ymgynghori), a'r cynnig o gyfnod rhagweladwy, er yn llai, o seibiant ar gyfer cymunedau lleol.
- 4.42** Er mwyn lliniaru effeithiau amgylcheddol, fe wnaeth Maes Awyr Heathrow a Maes Awyr Gatwick gyhoeddi pecynnau iawndal (yn cwmpasu caffael eiddo preswyl, inswleiddio sŵn, a mesurau cymunedol eraill megis cyllid ar gyfer ysgolion), sy'n sefyll ar fwy nag £1 biliwn yn Heathrow a mwy na £200 miliwn yn Gatwick (dros 15-20 mlynedd o 2020). Mae pecyn Maes Awyr Heathrow yn adlewyrchu'r nifer llawer mwy o bobl a effeithir yn yr ardal leol.

## **Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow A Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow**

- 4.43** Mae gan y cynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow ddau fantais dros y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow: costau cyfalaf is (£14.4 biliwn ar gyfer y cynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig o gymharu ag £17.6 biliwn ar gyfer y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin), a nifer sylweddol llai o dai'n cael eu dymchwel (242 yn hytrach na 783), yn ogystal ag osgoi effeithiau ar nifer o safleoedd busnes.
- 4.44** Fodd bynnag, dangosodd y Llywodraeth ffafriaeth am Redfa Ogledd-orllewin Heathrow yn seiliedig ar nifer o ffactorau:
- Cadernid;
  - Seibiant rhag sŵn ar gyfer cymunedau lleol; a
  - Gallu i gyflenwi
- 4.45** Byddai'r Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn darparu seibiant trwy newid patrwm awyrennau'n cyraedd ac ymadael ar draws y rhedfeydd dros hynt y dydd er mwyn rhoi seibiau rhag sŵn i gymunedau. Fodd bynnag, byddai seibiant yn lleihau o un hanner i un traean o'r dydd. Mae gan y cynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow lawer llai o botensial am seibiant. Byddai'n defnyddio'r ddwy redfa ar gyfer awyrennau'n cyraedd ac ymadael am y rhan fwyaf o'r dydd, er efallai y gallai 'ddiffodd' un rhedfa am amser

<sup>54</sup> *Airports Commission: Final Report, p4*

<sup>52</sup> *Adolygiad o Adroddiad Terfynol y Comisiwn Meysydd Awyr*

<sup>53</sup> Er mwyn cymharu, fe wnaeth y Llywodraeth gyflogi Ernst & Young i baratoi adroddiad ar yr ymagweddau a gymerwyd gan feysydd awyr rhyngwladol eraill ynghylch trafod effeithiau lleol y maes awyr - <https://www.gov.uk/government/publications/airport-expansion-global-comparison-of-airport-mitigation-measures>

<sup>54</sup> *Airports Commission: Final Report, p4*

byr yn ystod cyfnodau tawel gyda gostyngiad cyfatebol o ran capasiti.<sup>55</sup>

- 4.46** Dylai'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow ddarparu mwy o gadernid na'r cynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow oherwydd y ffordd y gall y tair rhedfa wahanol weithredu'n fwy hyblyg pan fo angen er mwyn lleihau oediadau, a'r maes awyr llai gorllawn. Mae'n cyflenwi capasiti mwy (a amcangyfrifir ar sylfaen gyfatebol gan y Comisiwn Meysydd Awyr ar 740,000 o hediadau'n ymadael a chyrraedd y flwyddyn o gymharu â'r cynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig ar 700,000),<sup>56</sup> ac oherwydd hynny fuddion economaidd uwch, a rhwydwaith ehangach o lwybrau. Hefyd mae'n darparu mwy o ofod ar gyfer datblygu masnachol, y gellid ei ddefnyddio i wella capasiti nwyddau ar y safle.
- 4.47** Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr a'r Awdurdod Hedfan Sifil ill dau asesu y gellid cyflenwi'r cynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig.<sup>57</sup> Fodd bynnag, nid oes gan y cynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig unrhyw gynsail byd-eang uniongyrchol. Oherwydd hynny, mae mwy o ansicrwydd ynghylch pa fesurau a allai fod yn ofynnol i sicrhau y gall y maes awyr weithredu'n ddiogel, a beth allai effaith y mesurau hynny fod, gan gynnwys cyfyngu ar gapasiti rhedfa.

## Allyriadau carbon

- 4.48** Er nad yw'n ffactor i wahaniaethu rhwng y tri chynllun ar y rhestr fer, mae'r Llywodraeth wedi ystyried y broblem o allyriadau carbon, o gofio ymrwymiad y Llywodraeth i fynd i'r afael â newid hinsawdd, a'i rhwymedigaethau cyfreithiol o dan Ddeddf Newid yn yr Hinsawdd 2008.
- 4.49** Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr nodi effeithiau carbon a achosir gan ehangu mewn pedwar maes: cynnydd net o ran teithio awyr; symudiadau tir yn ardal ochr yr awyr a gweithrediadau'r maes awyr; newidiadau mewn patrymau teithio o ganlyniad i drefniadau mynediad daear y cynllun; ac adeiladu seilwaith newydd. Mae allyriadau gan deithio awyr, yn benodol hediadau rhyngwladol, yn achosi'r effaith fwyaf o'r rhai o bell ffordd.<sup>58</sup>
- 4.50** Er mwyn mynd i'r afael ag ansicrwyddau ynghylch triniaeth polisi'r dyfodol o allyriadau hedfanaeth ryngwladol,<sup>59</sup> fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr ddefnyddio dau senario polisi carbon yn ei ddadansoddiad.
- 4.51** Y cyntaf oedd senario 'cario carbon', lle mae allyriadau gan y sector hedfanaeth yn y DU wedi'u cyfyngu at ragdybiaeth gynllunio'r Pwyllgor ar Newid yn yr Hinsawdd ar gyfer y sector o 37.5 miliwn o dunnellau o garbon deuocsid cyfwerth yn 2050. Yr ail oedd senario 'marchnata carbon', lle mae allyriadau'n cael eu marchnata fel rhan o farchnad garbon fyd-eang, gan ganiatáu i ostyngiadau gael eu gwneud lle maent yn fwyaf effeithiol ar draws yr economi byd-eang.
- 4.52** Yna fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr asesu a ellid diwallu'r achos anghenion o dan bob un o'r senarios hyn – hynny yw a fyddai ehangu'n dal i gyflenwi'r gwelliannau sydd eu hangen a darparu buddion i deithwyr a'r economi ehangach.
- 4.53** Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr gasglu y gellid cyflenwi unrhyw un o'r tri chynllun ar y rhestr fer o fewn rhwymedigaethau'r DU ynghylch newid yn yr hinsawdd,<sup>60</sup> yn ogystal â dangos

<sup>55</sup> Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol, tt180-184

<sup>56</sup> Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol, t29

<sup>57</sup> *Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol*, t236

<sup>58</sup> Mae hediadau mewnol yn y DU yn cyfrif am oddeutu 6% o gyfanswm yr allyriadau o'r holl hediadau sy'n ymadael â meysydd awyr yn y DU. Cynhwysir yr allyriadau hyn yng nghylldebau carbon y DU.

<sup>59</sup> [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/186683/aviation-and-climate-change-paper.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/186683/aviation-and-climate-change-paper.pdf). *Comisiwn Meysydd Awyr: papur trafod 03: hedfanaeth a newid yn yr hinsawdd*, tt12-16

<sup>60</sup> *Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol*, tt203-205

y gellid defnyddio cymysgedd o fesurau polisi a thechnolegau i ddiwallu rhagdybiaeth gynllunio'r Pwyllgor ar Newid yn yr Hinsawdd.<sup>61</sup>

- 4.54** O'r tri chynllun ar y rhestr fer, mae'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn cynhyrchu'r allyriadau carbon uchaf mewn termau absoliwt. Fodd bynnag, mae hyn yn rhannol oherwydd y cysylltedd ychwanegol mwy a ddarperir gan y cynllun, ac, o gymharu â'r cynnydd allyriadau a achosir gan ehangu o dan unrhyw un o'r cynlluniau, mae'r gwahaniaethau rhwng y cynlluniau'n fach. Fe wnaeth dau senario polisi carbon y Comisiwn Meysydd Awyr ymgorffori mesurau i sicrhau nad oedd yr allyriadau cynyddol o unrhyw un o'r cynlluniau ar y rhestr fer yn ychwanegol ar y cyfan naill ai ar y lefel fyd-eang (yn yr achos marchnata carbon) neu ar y lefel DU (yn yr achos capio carbon).
- 4.55** Hefyd fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr ddangos, yn y ddau senario polisi carbon, y byddai'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn cyflenwi buddion sylweddol i deithwyr a'r economi ehangach (megis prisiau tocynnau is, mynychder gwell a chynhyrchiant uwch) ac y byddai'n gwneud hynny'n gynt na'r cynllun Ail Redfa Gatwick. Mae'r ddau gynllun Heathrow yn darparu mwy o fuddion i deithwyr erbyn 2050 na chynllun Ail Redfa Gatwick.
- 4.56** Mae'r Llywodraeth wedi ystyried casgliadau'r Comisiwn Meysydd Awyr, a mae'n cytuno y gellir cyflenwi ehangu trwy Redfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow (fel ei chynllun a ffefrir) o fewn rhwymedigaethau carbon y DU, a mai'r cynllun yw'r dewis cywir ar seiliau economaidd a strategol ta waeth am system y dyfodol i ddelio ag allyriadau oherwydd hedfanaeth ryngwladol.<sup>62</sup>

## **Asesiad amgylcheddol strategol**

- 4.57** Mae asesiadau amgylcheddol strategol yn ofynnol o dan y gyfraith. Mae'r Llywodraeth wedi cyflwyno asesiad amgylcheddol strategol yn llawn yn yr Arfarniad o Gynaliadwyedd. Mae'r NPS drafft Meysydd Awyr yn cyflwyno crynodeb byr o brif gasgliadau'r asesiad amgylcheddol strategol.

## **Casgliad**

- 4.58** Mae Pennod 3 yr NPS drafft Meysydd Awyr yn gorffen trwy grynhoi'r ffactorau a ystyriwyd gan y Llywodraeth wrth werthuso pob un o'r tri chynllun a roddwyd ar y rhestr fer gan y Comisiwn Meysydd Awyr yn ôl yr achos anghenion a gyflwynir ym mhennod 2 yr NPS drafft Meysydd Awyr. Fel rhan o hyn, fe wnaeth y Llywodraeth nodi lle gallai cynlluniau gael effaith negyddol, er enghraifft ar yr amgylchedd lleol. Fe wnaeth ystyried effeithiau buddiol rhagweledig y tri chynllun, yn arbennig mewn cysylltiad â'r achos anghenion ac ystyriaethau economaidd. Hefyd fe wnaeth asesu sut allai'r cynlluniau gydymffurfio ag amcanion strategol ehangach y Llywodraeth a diwallu rhwymedigaethau cyfreithiol, er enghraifft ar ansawdd aer. Gan ddod â'r ystyriaethau hyn ynghyd, mae penderfyniad y Llywodraeth ar gynllun a ffefrir yn cydbwyso'r amrediad hwn o ffactorau, gan ei galluogi i benderfynu pa gynllun, ar y cyfan, yw'r modd mwyaf effeithiol a phriodol o ran diwallu'r achos anghenion.
- 4.59** Mae'r Arfarniad o Gynaliadwyedd yn darparu asesiad o'r cynlluniau yn ôl nifer o ffactorau a ystyrir ym mhennod 3 yr NPS drafft Meysydd Awyr. Mae'n casglu mai'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yw'r un yn y sefyllfa orau i wneud y mwyaf o'r buddion economaidd y gallai'r ddarpariaeth o gapasiti maes awyr ychwanegol eu cyflenwi, er bod y cynllun hwn yn debygol o wneud hynny gyda'r effaith negyddol fwyaf ar gymunedau lleol. Fodd bynnag, mae'r Arfarniad o Gynaliadwyedd hefyd yn

<sup>62</sup> Further Review and Sensitivities Report, p47



---

<sup>61</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/airports-commission-final-report-economy-impacts> *Comisiwn Meysydd Awyr: Prawf Sensitifrwydd Polisi Carbon*. Nid yw hyn yn cyfleu unrhyw safbwynt gan y Llywodraeth ar bolisi carbon y dyfodol.

<sup>63</sup> *Further Review and Sensitivities Report*, p47

nodi mesurau a all helpu i liniaru'r effeithiau hyn, er enghraifft trwy leihau sŵn, sicrhau y diwallir terfynau cyfreithiol ynghylch ansawdd aer, dangos sut y gellid diwallu targedau carbon y dyfodol, ac asesu searios y dyfodol ynghylch galw.

**4.60** Gan adeiladu ar yr asesiad hwn, mae'r Llywodraeth wedi nodi nifer o briodolddau o ran ystyriaethau strategol, mae'n credu y bydd y cynllun a ffefrir yn arbennig o debygol o'u cyflenwi. Mae'r Llywodraeth wedi rhoi pwysau arbennig i'r rhain:

- **Byddai ehangu trwy'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn darparu'r hwb mwyaf i gysylltedd, yn arbennig o ran hediadau pellter hir.** Mae hyn yn bwysig i amrediad o sectorau gwerth uchel ar draws yr economi yn y DU sy'n dibynnu ar deithio awyr, yn ogystal ag ar gyfer nwyddau awyr.
- **Byddai ehangu trwy'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn darparu buddion i deithwyr ac i'r economi ehangach yn gynt na'r dewisiadau eraill.** Mae hyn heb ystyried yr heriau technegol yn gysylltiedig â'i gyflenwi. Hefyd byddai'n darparu'r hwb mwyaf i swyddi lleol.
- **Mae wedi'i gysylltu'n well â gweddill y DU gan ffyrdd a rheilffyrdd.** Eisoes mae gan Faes Awyr Heathrow gysylltiadau ffordd da trwy'r M25, M4, M40 a'r M3, a chysylltiadau rheilffordd trwy Piccadilly Line London Underground, Heathrow Connect a Heathrow Express. Yn y dyfodol, caiff ei gysylltu â Crossrail, a chaiff ei gysylltu ag HS2 yn Old Oak Common. Mae nifer y fath gysylltiadau'n darparu cadernid.
- **Mae'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn cyflenwi'r gefnogaeth fwyaf ar gyfer nwyddau.** Bwriedir y bydd y cynllun yn cynnwys capasiti dwbl am nwyddau yn y maes awyr. Mae Maes Awyr Heathrow eisoes yn trafod mwy o nwyddau yn ôl gwerth na holl feysydd awyr eraill y DU gyda'i gilydd, a dwywaith gymaint â dau borthladd cynhwyswyr mwyaf y DU.

**4.61** At ei gilydd, mae buddion i deithwyr a'r economi ehangach yn sylweddol, hyd yn oed wedi ystyried yr anfanteision amgylcheddol cymesurool mwy a amcangyfrifir ar gyfer Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow. Er bod anfanteision amgylcheddol y cynllun a ffefrir yn fwy na'r rhai hynny ar gyfer cynllun Ail Redfa Gatwick, pan ystyrir yr holl fuddion ac anfanteision gyda'i gilydd,<sup>63</sup> ar y cyfan ystyrir bod cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn cyflenwi'r buddion mwyaf i'r DU.

**4.62** Bydd angen gweithredu nifer o fesurau lliniaru i leihau effeithiau'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow a deimlir gan y gymuned leol a'r amgylchedd. Hefyd disgwylir y bydd ehangu'r maes awyr yn dod gyda phecyn iawndal o safon fyd-eang ar gyfer partïon a effeithir. Gyda'r mesurau diogelu hyn yn eu lle, mae'r Llywodraeth yn ystyried bod y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn cyflenwi'r buddion strategol ac economaidd mwyaf, ac felly mai hwnnw yw'r ffordd fwyaf effeithiol a phriodol o ddiwallu'r achos anghenion.

---

<sup>63</sup> Further Review and Sensitivities Report, p39

**4.63** Mae Pennod 3 yr NPS Meysydd Awyr drafft yn cyflwyno barn y Llywodraeth ar pam mai cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yw'r cynllun a ffefrir gan y Llywodraeth i gyflenwi capasiti maes awyr ychwanegol yn Ne-ddwyrain Lloegr erbyn 2030. Fodd bynnag, rydym yn awyddus i glywed pob barn ar sefyllfa'r Llywodraeth, gan gynnwys teilyngdod cynlluniau ehangu eraill ar gyfer maes awyr.

***Cwestiwn 2: Rhowch eich barn inni ar y ffordd orau i drafod y broblem o gapasiti maes awyr yn Ne-ddwyrain Lloegr erbyn 2030. Gallai hyn fod trwy'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow (y cynllun a ffefrir gan y Llywodraeth), cynllun Ail Redfa Gatwick, cynllun Redfa Ogleddol Estynedig Heathrow neu unrhyw gynllun arall.***

## 5. Egwyddorion asesu

- 5.1 Mae Pennod 4 yr NPS drafft Meysydd Awyr yn cyflwyno'r egwyddorion y bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn asesu cais Maes Awyr Heathrow am ganiatâd datblygu yn eu hôl.
- 5.2 Mae'r pennod yn cyflwyno'r egwyddorion asesu cyffredinol y mae'n rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol eu defnyddio, ac egwyddorion penodol yn y meysydd dilynol:
- Amrywio'r cynllun
  - Asesiad Effaith Amgylcheddol;
  - Asesiad Rheoliadau Cynefinoedd;
  - Cydraddoldebau;
  - Gofynion amgen;
  - Meini prawf ar gyfer 'dylunio da' ar gyfer seilwith meysydd awyr;
  - Costau;
  - Addasu ar gyfer newid yn yr hinsawdd;
  - Rheoli llygredd a systemau eraill ar gyfer diogelu'r amgylchedd;
  - Niwsans y gyfraith gyffredin a niwsans statudol;
  - Ystyriaethau ynghylch diogeled;
  - Iechyd; a
  - Hygyrchedd.
- 5.3 Unwaith ei bod wedi'i dynodi, bydd yr adran hon o'r NPS drafft Meysydd Awyr yn arwain yr Ysgrifennydd Gwladol wrth iddo asesu'r wybodaeth a ddarperir iddo gan yr Arolygiaeth Gynllunio. Felly mae'n bwysig bod yr egwyddorion hyn yn deg a chywir, eu bod yn cydymffurfio â deddfwriaeth berthnasol, ac yn caniatáu i'r Ysgrifennydd Gwladol wneud dyfarniad deallus ac ystyriol. Rydym yn croesawu eich barn ynghylch a yw'r egwyddorion fel y'i cyflwynir yn yr NPS drafft Meysydd Awyr yn gwneud hyn ar hyn o bryd.

***Cwestiwn 3: Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn defnyddio amrediad o egwyddorion asesu wrth ystyried unrhyw gais am Redfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow. Rhowch eich barn inni..***

## 6. Effeithiau a gofynion

### Trosolwg

- 6.1 Mae'r Llywodraeth yn nodi y gall ehangu maes awyr gael effeithiau negyddol yn ogystal â chadarnhaol, yn arbeennig ar gyfer cymunedau lleol.
- 6.2 Yn Rhagfyr 2015, fe wnaeth y Llywodraeth gadarnhau ei chefnogaeth am un rhedfa newydd yn Ne-ddwyrain Lloegr erbyn 2030. Fe wnaeth nodi'r pwysigrwydd o sicrhau'r fargen orau bosibl ar gyfer cymunedau a effeithir gan gapasiti maes awyr cynyddol.
- 6.3 Yn 2016, fe wnaeth y Llywodraeth gynnal gwaith pellach, gan gynnwys ymgysylltu ag hyrwyddwyr y tri chynllun ar y rhestr fer. Arweiniodd y gwaith hwn at becyn o fesurau cefnogol i liniaru effeithiau capasiti cynyddol ar gymunedau.
- 6.4 Mae'r mesurau lliniaru hyn a drafodir ym mhennod 5 yr NPS drafft Meysydd Awyr yn trafod sut gaiff effeithiau ehangu eu lliniaru mewn meysydd yn cynnwys ansawdd aer, sŵn a charbon. Yna mae Pennod 5 yr NPS drafft Meysydd Awyr yn ystyried amrediad o ofynion eraill mewn meysydd megis bioamrywiaeth y bydd angen i Heathrow eu diwallu er mwyn ennill caniatâd datblygu. Yn olaf mae 5 Pennod 5 yr NPS drafft Meysydd Awyr yn cyflwyno ymrwymïadau Maes Awyr Heathrow ar ymgysylltu â'r gymuned, iawndal a giliau.
- 6.5 Bydd rhaid i bob un o'r mesurau hyn gael ei nodi'n glir mewn unrhyw gais am ganiatâd datblygu a gyflwynir, gyda'r dull neu ddulliau y cânt eu cyflenwi, a sut y bydd awdurdodau'n gallu sicrhau a gorfodi'r fath ymrwymïadau.
- 6.6 Cyflwynir crynodeb o'r mesurau isod fel trosolwg ar bennod 5 yr NPS drafft Meysydd Awyr. Fodd bynnag, cynghorir ymatebwyr i ddarllen pennod 5 yr NPS drafft Meysydd Awyr cyn ymateb i'r adran hon o'r ymgynghoriad.

### Mynediad ar y ddaear

- 6.7 Mae mynediad o ansawdd uchel, effeithlon a dibynadwy ar ffyrdd a rheilffyrdd i feysydd awyr yn cyfrannu'n fawr i brofiad teithwyr, gweithredwyr nwyddau a phobl sy'n gweithio yn y maes Awyr.
- 6.8 Bydd ehangu'r maes awyr yn effeithio ar y rhwydweithiau trafndiaeth lleol a chenedlaethol sy'n gweithredu yn ac o gwmpas y maes awyr. Amcan y Llywodraeth yw sicrhau bod mynediad i'r maes awyr ar ffyrdd, rheilffyrdd a chludiant cyhoeddus o ansawdd uchel, yn effeithlon a dibynadwy ar gyfer teithwyr a gweithwyr y maes awyr sy'n defnyddio'r gwasanaethau hyn. Dylai hyn gael ei gyflenwi mewn ffordd sy'n lleihau tagfeydd ac effeithiau amgylcheddol, er enghraifft ar ansawdd aer.
- 6.9 Mae'r Llywodraeth eisiau gwneud y mwyaf o'r nifer o deithiau a wneir i feysydd awyr gyda moddau cynaliadwy o drafndiaeth.
- 6.10 Bydd yn bwysig, lle bo angen, bod cysylltiadau trafndiaeth presennol mae Maes Awyr Heathrow yn dibynnu arnynt yn cael eu gwella fel y gallant gefnogi niferoedd cynyddol o bobl. Yn llawn mor bwysig, bydd angen i Faes Awyr Heathrow liniaru effeithiau'r nifer cynyddol o deithwyr a chyflogeion yn cyrchu'r maes awyr er mwyn osgoi tagfeydd ychwanegol, yn ogystal â sŵn ac allyriadau cynyddol ar y rhwydweithiau trafndiaeth ehangach.

**6.11** Bydd ehangu ym Maes Awyr Heathrow yn cael ei gefnogi gan nifer o gynlluniau mynediad ar y ddaear a gynllunir a rhai'r dyfodol. Yn dilyn ehangu, caiff y maes awyr ei wasanaethu gan wasanaethau Crossrail ac HS2 (yr un olaf trwy Old Oak Common), a fydd yn gwella cysylltiadau â'r Ddinas a Dwyrain Llundain, ac â Chanolbarth Lloegr a Gogledd Lloegr

- 6.12** Ar ben hynny, mae Transport for London yn bwriadu uwchraddio seilwaith ar y Piccadilly Line, sy'n cysylltu â Maes Awyr Heathrow, trwy gynyddu capasiti o hyd at 60%.
- 6.13** Gallai cynlluniau newydd Mynediad Western a Southern Rail greu cysylltiadau rheilffordd newydd â'r maes awyr, o ardaloedd tua'r gorllewin a'r de-orllewin o Lundain. Mae'r Llywodraeth yn disgwyl y bydd Maes Awyr Heathrow yn cyfrannu i gost y cysylltiadau newydd hyn.
- 6.14** Mae'r Llywodraeth yn mynnu bod Maes Awyr Heathrow yn talu holl gostau uwchraddio neu wella rhwydweithiau ffyrdd a rheilffyrdd lle mae angen y rhain i adeiladu'r rhedfa newydd, neu i drafod effeithiau teithwyr a staff ychwanegol a fydd yn cyrchu'r maes awyr o ganlyniad i ehangu.
- 6.15** Disgwylir y bydd Maes Awyr Heathrow yn talu holl gostau gwelliannau i'r M25, A4, A3044, a ffyrdd lleol a ffyrdd i'r maes awyr, sydd eu hangen i gyflenwi maes awyr a ehangir. Mae'r Llywodraeth yn ystyried capasiti ar yr M4 fel rhan o'i chynllunio ar gyfer y dyfodol mewn cysylltiad â'r rhwydwaith ffyrdd cenedlaethol. Disgwylir i Faes Awyr Heathrow dalu rhan o unrhyw gostau ynghylch gwelliannau'r dyfodol i'r traffordd a fydd o fudd i ddefnyddwyr y maes awyr.
- 6.16** Bydd angen i Faes Awyr Heathrow weithio'n agos gyda darparwyr trafndiaeth a rhanddeiliaid eraill i ystyried cynllunio, datblygu ac amseru unrhyw welliannau sydd eu hangen, a sicrhau bod ganddo strategaeth glir, gadarn a mesuradwy ar gyfer mynediad ar y ddaear i'r maes awyr sy'n cyflenwi'r gwasanaethau trafndiaeth a seilwaith ychwanegol i wella cysylltiadau mynediad ar y ddaear i faes awyr a ehangir.
- 6.17** Dylai'r strategaeth ar gyfer mynediad ar y ddaear i'r maes awyr gynnwys targedau penodol ar gyfer gwneud y mwyaf o'r gyfran o deithiau a wneir i Faes Awyr Heathrow trwy gludiant cyhoeddus, feicio neu gerdded. Hefyd dylai gynnwys manylion ynghylch sut y bydd y maes awyr yn cyflawni targed cyfran modd cludiant cyhoeddus o o leiaf 50% erbyn 2030, ac o leiaf 55% erbyn 2040, ar gyfer teithwyr, a gostyngiad o 25% ar gyfer yr holl deithiau car gan staff erbyn 2030 a gostyngiad o 50% erbyn 2040.
- 6.18** Dylai Maes Awyr Heathrow arddangos sut y bydd yn monitro ac adrodd ar y targedau hyn fel y gellir ei ddal i gyfrif.

## **Ansawdd aer**

- 6.19** Gallai codiadau o ran allyriadau o lygryddion yn ystod y cyfnodau adeiladu neu weithredu prosiectau maes awyr a ganiateir o dan yr NPS drafft Meysydd Awyr achosi i'r ansawdd aer lleol waethygu.
- 6.20** Mae'r Undeb Ewropeaidd wedi sefydlu gwerthoedd terfyn crynhoad aer yr amgylchedd seiliedig ar iechyd a seiliedig ar ecosystem ar gyfer y prif lygryddion yn y Gyfarwyddeb Ansawdd Aer yr Amgylchedd (2008/50/EU),<sup>64</sup> yr hyn mae angen i Aelod-wladwriaethau eu diwallu erbyn dyddiadau a benodir.
- 6.21** Yn Nhachwedd 2016, fe wnaeth yr Uchel Lys orchymyn i'r Llywodraeth gynhyrchu cynllun ansawdd aer addasedig sy'n cyflenwi cydymffurfiad yn yr amser byrraf bosibl. Bydd y Llywodraeth yn cyhoeddi, a hysbysu'r Comisiwn Ewropeaidd, gynllun ansawdd aer addasedig erbyn 31 Gorffennaf 2017. Bydd cynllun ansawdd aer cenedlaethol 2015 yn aros mewn grym tan fod y cynllun addasedig wedi'i fabwysiadu.

<sup>64</sup> Dygwyd Cyfarwyddeb Ansawdd Aer yr Amgylchedd (2008/50/EU) i gyfraith yn Lloegr gan Reoliadau Safonau Ansawdd Aer 2010

- 6.22** Mae'r Llywodraeth yn credu, ag amrediad o fesurau polisi a mesurau lliniaru amgylcheddol, y gellir cyflenwi ehangu ym Maes Awyr Heathrow o fewn gofynion cyfreithiol ar gyfer ansawdd aer.
- 6.23** Bydd angen i Faes Awyr Heathrow ymgymryd ag asesiad o'i brosiect, i'w gynnwys fel rhan o'i ddatganiad amgylcheddol, yn arddangos i'r Ysgrifennydd Gwladol na fydd adeiladu a gweithredu'r capasiti newydd yn effeithio ar allu'r DU i gydymffurfio â gofynion cyfreithiol ynghylch ansawdd aer. Bydd methu ag arddangos hyn yn golygu y caiff caniatâd datblygu ei wrthod.
- 6.24** Bydd angen i Faes Awyr Heathrow roi amrediad o fesurau yn eu lle i liniaru effeithiau ansawdd aer, yn ystod y cyfnodau adeiladu a gweithredu'r rhedfa newydd fel ei gilydd.
- 6.25** Yn ystod y cyfnod adeiladu, dylai Maes Awyr Heathrow dynnu ar arfer da o gynlluniau adeiladu mawr eraill er mwyn sicrhau bod effeithiau adeiladu'n cael eu lliniaru.
- 6.26** Gallai mesurau a ddefnyddir yn ystod y cyfnod gweithredu gynnwys ymestyn y ddarpariaeth o seilwaith ar gyfer cerbydau ag allyriadau sero neu allyriadau isel, a'r defnydd pellach o daliadau glanio gostyngedig i wobrwyo cwmnïau hedfan am ddefnyddio awyrennau glanach. Mae Maes Awyr Heathrow wedi addo na fydd ehangu'n arwain at fwy o draffig cysylltiedig â'r maes awyr ar y ffyrdd na sy'n bodoli heddiw, ac mae wedi ymrwmo i darged o leiaf 55% o deithwyr yn defnyddio cludiant cyhoeddus i gyrchu'r maes awyr erbyn 2040.
- 6.27** Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn ystyried effeithiau ansawdd aer dros yr ardal ehangach sy'n debygol o gael ei heffeithio, yn ogystal ag yng nghyffiniau'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow. Er mwyn rhoi caniatâd datblygu, bydd angen i'r Ysgrifennydd Gwladol gael ei fodloni, gyda mesurau lliniaru, y byddai'r cynllun yn cydymffurfio â gofynion ynghylch ansawdd aer.

## **Sŵn**

- 6.28** Mae sŵn gan awyrennau'n peri pryder sylweddol i gymunedau sy'n byw yn agos i Faes Awyr Heathrow, ac i'r rhai hynny sy'n byw ymhellach i ffwrdd o'r maes awyr ac o dan y llwybrau hedfan. Gall lefelau uchel o ddatguddiad i sŵn gan awyrennau darfu ar gwsg a chael effaith negyddol ar iechyd.
- 6.29** Mae Maes Awyr Heathrow wedi ymrwmo i liniaru'r effeithiau sŵn a allai gael eu hachosi gan redfa newydd. Bydd mesurau'n cynnwys targedau cyfrwymol ynghylch perfformiad sŵn i annog y defnydd o awyrennau tawelach, a pharhau i ddefnyddio rhedfeydd bob yn ail i ddarparu cyfnodau rhagweladwy rhydd rhag sŵn i gymunedau lleol.
- 6.30** Dylai gwelliannu rhagweledig o ran technoleg a gweithdrefnau awyrennau olygu, gyda neu heb ehangu, y byddai llai o bobl yn cael eu heffeithio gan sŵn.
- 6.31** Mae'r Llywodraeth yn nodi yr ystyrir yn eang gan gymunedau a effeithir mai sŵn a brofir yn y nos yw'r effaith lleiaf derbynol o hedfanaeth. Mae'r Llywodraeth yn ceisio gwaharddiad sy'n gyfrwymol o dan y gyfraith ar hediadau a drefnir yn y nos am gyfnod o chwech awr a hanner rhwng 11yh a 7yb mewn Maes Awyr Heathrow a



ehangir, gyda'r amseroedd cychwyn a gorffen i'w penderfynu wedi ymgynghori. Byddai hyn yn darparu awr a hanner ychwanegol rhydd rhag sŵn o gymharu â gweithrediadau'r maes awyr heddiw. Bydd ystyriaeth o unrhyw waharddiad yn amodol ar ymagwedd gytbwys y Sefydliad Hedfanaeth Sifil at reoli sŵn, gan gynnwys ymgynghori â chymunedau lleol.<sup>65</sup>

**6.32** Mae paragraffau 6.43-6.48 isod yn cyflwyno'r mesurau inswleiddio sŵn ac iawndal sydd wedi'u haddo gan Faes Awyr Heathrow I liniaru effeithiau'r ehangu.

## **Allyriadau carbon**

**6.33** O dan y Ddeddf Newid yn yr Hinsawdd 2008, mae'r DU wedi ymrwymo o dan y gyfraith i leihau ei hallyriadau nwy tŷ gwydr gan o leiaf 80% erbyn 2050, o gymharu â lefelau'r 1990au. Wrth leihau're allyriadau hyn, mae'n rhaid i hedfanaeth chwarae ei rhan.

**6.34** Allyriadau a achosir gan deithio awyr, ac yn benodol hediadau rhyngwladol, yw'r ffynhonnell fwyaf o lawer o allyriadau carbon a achosir gan ehangu. Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr nodi y byddai allyriadau o gerbydau'n dod i'r maes awyr, y maes awyr ei hunan, a'r prosiect adeiladu.

**6.35** Er mwyn mynd i'r afael ag ansicrwydd ynghylch polisi'r dyfodol ar allyriadau hedfanaeth rhyngwladol, fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr ddefnyddio dau senario yn ei ddadansoddiad. Roedd un senario'n rhagdybio y caiff allyriadau eu capio yn 2050, roedd y llall yn rhagdybio y byddai marchnata carbon ar lefel rhyngwladol yn caniatáu i'r gostyngiadau angenrheidiol mewn allyriadau gael eu gwneud rhywle arall yn yr economi byd-eang.

**6.36** Fe wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr ganfod, yn y ddau senario, bod unrhyw un o'r tri chynllun ar y rhestr fer yn ddichonadwy ac y gellid eu cyflenwi o fewn ymrwymadau'r DU ar garbon. Hefyd dangosodd, yn y ddau senario, y byddai'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow yn cyflenwi buddion sylweddol i deithwyr a'r economi ehangach, ac y byddai'n gwneud hynny'n gynt na'r cynllun Ail Redfa Gatwick.

**6.37** Mae'r Llywodraeth wedi ystyried casgliadau'r Comisiwn Meysydd Awyr, ac yn cytuno y gellir cyflenwi'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow o fewn rhwymedigaethau carbon y DU, ac mai dyna'r dewis gorau ta waeth am bolisi'r dyfodol i fynd i'r afael ag allyriadau o hedfanaeth rhyngwladol.

**6.38** Bydd angen i Faes Awyr Heathrow gymryd mesurau uchelgeisiol i gyfyngu ar allyriadau carbon a achosir gan ei gynllun. Gallai Maes Awyr Heathrow ddefnyddio deunyddiau carbon isel, a gyrchir yn lleol yn ystod y gwaith adeiladu'r rhedfa newydd. Dylai ddefnyddio arferion a fabwysiadwyd gan brosiectau adeiladu ar raddfa fawr debyg ble bynnag mae'n bosibl.

**6.39** Disgwylir y bydd Maes Awyr Heathrow yn cynnwys cynigion penodol ar gyfer gwneud y mwyaf o'r defnydd o gludiant cyhoeddus i gyrchu'r maes awyr unwaith bod y rhedfa newydd yn gweithredu, a chynyddu'r defnydd o gerbydau ag allyriadau isel ar y safle.

<sup>65</sup> Rheoliad (EU) Rhif 598/2014 Senedd Ewrop a'r Cyngor ar sefydlu rheolau a gweithdrefnau ynghylch cyflwyno cyfyngiadau gweithredu cysylltiedig â sŵn ym meysydd awyr yr Undeb o fewn Ymagwedd Gytbwys ac yn dirymu Cyfarwyddeb 2002/30/EC

## Effeithiau a gofynion cyffredinol ehangach

**6.40** Mae Pennod 5 yr NPS drafft Meysydd Awyr yn cyflwyno nifer o ofynion ehangach (paragraffau 5.83-5.227) nad ydynt yn benodol i ddatblygu meysydd awyr, ond y bydd angen i Faes Awyr Heathrow eu diwallu er mwyn ennill caniatâd datblygu. Mae'r adrannau hyn yn cwmpasu:

- Bioamrywiaeth a chadwraeth ecolegol;
- Defnydd tir, gan gynnwys gofod agored, seilwaith gwyrdd a Llain Las;
- Rheoli adnoddau a gwastraff;
- Perygl o Lifogydd;
- Ansawdd dŵr ac adnoddau;
- Yr amgylchedd hanesyddol;
- Tirlun ac effeithiau gweledol;
- Ansefydlogrwydd tir; a
- Llŵch, arogleuon, golau artiffisial, mwg ac ager.

Cyfeiriwch at bennod 5 yr NPS drafft Meysydd Awyr i weld manylion llawn ynghylch y gofynion hyn.

**6.41** Mae'r Llywodraeth yn credu bod rhaid i ehangu trwy'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Maes Awyr Heathrow ddigwydd dim ond os gall y maes awyr arddangos yn ei gais am ganiatâd datblygu y bydd yn diwallu'r gofynion hyn.

**6.42** Mae'r Llywodraeth yn croesawu barnau ar y gofynion hyn trwy gwestiwn 5 isod.

## Iawndal i'r gymuned

**6.43** Mae'r Llywodraeth yn croesawu addewidion Maes Awyr Heathrow ar ddarparu iawndal i gymunedau lleol am effeithiau ehangu.

**6.44** Mae'n rhaid i Faes Awyr Heathrow gyflawni ei oblygiadau statudol ar iawndal, ond ar ben hynny mae wedi ymrwymo'n wirfoddol ac yn gyhoeddus i becyn iawndal cymunedol sy'n cynnwys darpariaethau mwy hael mewn nifer o ardaloedd.

**6.45** Mae Maes Awyr Heathrow wedi addo talu 125% o werth marchnadol agored llawn i berchnogion tai, a threth stamp, ffioedd cyfreithiol a chostau symud, ar gyfer pryniannau gorfodol. Hefyd mae wedi ymestyn telerau'r cynnig hwn i eiddo mewn parth pryniannau gwirfoddol mwy. At ei gilydd, mae'r cynigion eiddo'n werth hyd at £550 miliwn. Byddai'r cynigion yn cychwyn heb fod yn hwyrach na'r adeg y rhoddir caniatâd datblygu terfynol ar gyfer y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow.

**6.46** Hefyd mae Maes Awyr Heathrow wedi ymrwymo oddeutu £700 miliwn i inswleiddio eiddo preswyl sy'n agosaf i'r maes awyr, lle gallai 160,000 o gartrefi fod yn gymwys. Hefyd mae wedi addo hyd at £40 miliwn i inswleiddio ysgolion ac adeiladau cymunedol a effeithir gan sŵn o awyrennau.

**6.47** Hefyd bydd cymunedau lleol yn elwa o iawndal parhaus o gronfa iawndal gymunedol. Mae'r Llywodraeth yn nodi, wrth iddi ystyried ardoll sŵn, bod y Comisiwn Meysydd Awyr wedi ystyried y gallai swm o £50 miliwn y flwyddyn fod yn swm priodol mewn Maes Awyr Heathrow a ehangu, yn seiliedig ar 50c y teithiwr. Mae'r Llywodraeth yn cytuno y gallai hwn fod yn ffigur priodol.<sup>66</sup>

**6.48** Mae'n debygol y bydd ehangu ym Maes Awyr Heathrow yn cynyddu'r swm o drethi busnes a gesglir yn lleol yn yr ardal. Ar hyn o bryd mae'r Llywodraeth yn ymgymryd â mesurau diwygio a ddylai olygu y bydd llywodraeth leol fel cyfanrwydd yn cadw 100% o drethi busnes a gesglir yn lleol erbyn diwedd y Senedd hon. Bydd y mesurau hyn yn ystyried sut mae awdurdodau'n elwa o dwf yn eu hardaloedd, gan gynnwys cyfleoedd i awdurdodau gydweithio er mwyn rhannu'r buddion. Ar hyn o bryd Maes Awyr Heathrow yw'r talwr sengl uchaf o drethi busnes yn y DU.<sup>67</sup>

## **Ymgysylltu â'r gymuned**

**6.49** Bydd cymunedau eisiau cyfranogi'n llawn yn, a dylanwadu ar, ddatblygu a chyflenwi'r broses ehangu, ac mae'r Llywodraeth yn disgwyl iddynt allu gwneud hynny.

**6.50** Bydd yn ofynnol i Faes Awyr Heathrow ddatblygu corff presennol yn fwrdd ymgysylltu â'r gymuned i hwyluso ymgysylltu trwy gynrychioli cymunedau lleol.

**6.51** Dylai'r bwrdd ymgysylltu â'r gymuned gael cadeirydd annibynnol a fydd yn gweithio ar y cyd gyda Maes Awyr Heathrow a rhanddeiliaid lleol i gytuno ar ei gylch gwaith.

## **Sgiliau**

**6.52** Mae Maes Awyr Heathrow wedi ymrwymo'n gyhoeddus i greu 5,000 o brentisiaethau newydd erbyn 2030, gan ddyblu'r nifer cyfredol yn y maes awyr. Bydd hyn yn gwneud cyfraniad cadarnhaol i'r economi lleol.

## **Diystyru pedwaredd rhedfa**

**6.53** Argymhellwyd diystyru pedwaredd rhedfa gan y Comisiwn Meysydd Awyr gyda'i argymhelliad ar gyfer y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow, fel mesur i ddarparu sicrwydd i gymunedau lleol.<sup>68</sup> Mae'r Llywodraeth yn cytuno ag argymhelliad y Comisiwn Meysydd Awyr.

**6.54** Mae'r NPS drafft Meysydd Awyr yn cyflwyno rhesymeg y Comisiwn Meysydd Awyr ar gyfer ei argymhelliad i ddiystyru pedwaredd rhedfa. Llywiwyd yr argymhelliad hwn gan ganfyddiadau mewn nifer o feysydd, gan gynnwys gofod awyr, lefellau capasiti ychwanegol, heriau ffisegol, a'r achos economaidd ac amgylcheddol.

**6.55** Mae'r Llywodraeth yn cytuno â chasgliadau'r Comisiwn Meysydd Awyr ar bedwaredd rhedfa, ac mae'n ei wneud yn glir yn yr NPS drafft Meysydd Awyr nad yw'n gweld yr angen am bedwaredd rhedfa ym Maes Awyr Heathrow. Bwriedir y polisi hwn i ddarparu sicrwydd i breswylwyr ynghylch maint ehangu yn y dyfodol.

<sup>66</sup> Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol, t292

<sup>67</sup> <http://www.cvsuk.com/news-resources/news/draft-list-release>

<sup>68</sup> Comisiwn Meysydd Awyr: Adroddiad Terfynol, t309

**Cwestiwn 4: Mae'r Llywodraeth wedi cyflwyno ei hymagwedd ar fynediad ar y ddaear ar gyfer cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni.**

**Cwestiwn 5: Mae'r Datganiad Polisi Cenedlaethol ar Feysydd Awyr yn cyflwyno pecyn o fesurau cefnogol i liniaru effeithiau negyddol a achosir gan gynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni. A oes unrhyw fesurau cefnogol eraill y dylid eu cyflwyno? Yn arbennig, byddwch gystal â rhoi eich barn inni ar:**

- 5.1. Mesurau cefnogol ynghylch ansawdd aer**
- 5.2. Mesurau cefnogol ynghylch sŵn**
- 5.3. Mesurau cefnogol ynghylch allyriadau carbon**
- 5.4. lawndal ar gyfer cymunedau lleol**

**Cwestiwn 6: Mae'r Llywodraeth wedi cyflwyno nifer o ofynion cynllunio mae'n rhaid i'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow eu diwallu er mwyn gweithredu. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni. A oes unrhyw ofynion eraill y dyla'r Llywodraeth eu cyflwyno?**

# 7. Ymgynghoriadau hedfanaeth eraill

## Strategaeth Hedfanaeth

- 7.1** Cyflwynir polisi hedfanaeth cyfredol y Llywodraeth yn Fframwaith Polisi Hedfanaeth 2013.<sup>69</sup> Mae'r Fframwaith Polisi Hedfanaeth yn cyflwyno amcanion a pholisïau'r sector a'i rôl o ran gyrru twf, creu swyddi a hwyluso masnach, tra'n mynd i'r afael ag amrediad o effeithiau amgylcheddol.
- 7.2** Mae'r Llywodraeth yn gweithio ar Strategaeth Hedfanaeth newydd a fydd yn cyflwyno gweledigaeth y Llywodraeth ar gyfer y sector hedfanaeth ehangach. Bydd hyn yn disodli'r Fframwaith Polisi Hedfanaeth 2013 a bydd yn amodol ar broses ymgynghori ar wahân.

## Ymgynghoriad ar bolisi gofod awyr y DU

- 7.3** Yn gyfochrog â'r ymgynghoriad hwn ar yr NPS drafft Meysydd Awyr, mae'r Llywodraeth hefyd yn ymgynghori ar bolisi gofod awyr y DU. Bydd yr ymgynghoriad hwn yn cau ar 25 Mai 2017.
- 7.4** Mae'r ymgynghoriad ar bolisi gofod awyr y DU yn cyflwyno cynigion y Llywodraeth i ddiwygio'r fframwaith polisi presennol er mwyn cefnogi'r broses o foderneiddio gofod awyr, ac annog y defnydd o ymagweddau modern i drafod effeithiau amgylcheddol. Mae hyn yn cynnwys cynigion ynghylch sut y dylai gofod awyr gael ei gynllunio, sut y dylid ei newid, a sut y dylid rheoli sŵn.
- 7.5** Bydd y polisïau a gynigir o fewn yr ymgynghoriad ar bolisi gofod awyr y DU yn dylanwadu ar yr hyn a fydd yn digwydd mewn meysydd awyr ledled y wlad, ond nid ydynt yn penderfynu trefniadau gofod awyr penodol: ni fydd y Llywodraeth yn penderfynu ar lwybr hedfan neu weithdrefn arbennig ar gyfer maes awyr arbennig. Yn lle, bydd y Llywodraeth yn penderfynu ar yr egwyddorion polisi a fydd yn llywio'r penderfyniadau hynny.
- 7.6** Mae'r Llywodraeth yn symud ymlaen y cynigion ar ofod awyr gyda'r ymgynghoriad ar yr NPS drafft Meysydd Awyr oherwydd y berthynas agos rhwng y ddau faes polisi.
- 7.7** Bydd yr egwyddorion polisi a gyflwynir yn yr ymgynghoriad ar bolisi gofod awyr y DU yn dylanwadu ar benderfyniadau a gymerir nes ymlaen yn y broses gynllunio ar gyfer Rhedfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow, gan gynnwys sut all cymunedau lleol ddweud eu dweud a sut y bydd effeithiau arnynt yn cael eu cymryd i gyfrif. Hefyd mae angen rhai o'r cynigion, er enghraifft rôl Comisiwn Annibynnol newydd ar Sŵn Hedfanaeth Sifil, i ddylanwadu ar benderfyniadau ar fesurau i reoli sŵn.
- 7.8** Os hoffech ymateb i'r ymgynghoriad ar bolisi gofod awyr y DU, yna ewch at dudalennau ymgynghori'r Adran Drafnidiaeth yn [www.gov.uk/dft](http://www.gov.uk/dft).

## Ymgynghoriad ar y system hediadau yn y nos

- 7.9** Fe wnaeth ymgynghoriad gwahanol ar y system nesaf ar gyfer hediadau yn y nos mewn meysydd awyr dynodedig yn y DU (Gatwick, Heathrow a Stansted), y cynigir y bydd yn dod yn effeithiol ym mis Hydref 2017 am bum mlynedd, agor ar 12 Ionawr 2017 a bydd yn cau ar 28 Chwefror 2017. Mae'n werth nodi nad yw hyn yn perthyn i ehangu capasiti maes awyr, ond mae'n ymwneud â gweithredu'r tri maes awyr yn eu ffurfweddiadau presennol.

<sup>69</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/aviation-policy-framework>

## 8. Datganiad Polisi Cenedlaethol Drafft: Arfarniad o Gynaliadwyedd

- 8.1** Mae Deddf Cynllunio 2008 yn mynnu bod rhaid i'r Ysgrifennydd Gwladol gynnal Arfarniad o Gynaliadwyedd cyn y gall yr Ysgrifennydd Gwladol ddynodi datganiad fel Datganiad Opolisi Cenedlaethol.
- 8.2** Pwrpas yr Arfarniad o Gynaliadwyedd sy'n dod gyda'r NPS drafft Meysydd Awyr yw asesu effeithiau amgylcheddol, cymdeithasol ac economaidd posibl y polisi arfaethedig yn yr drafft Meysydd Awyr, gyda'r amcan o gyfrannu i'r cyflawniad o ddatblygu cynaliadwy, fel sydd ei angen yn ôl y Gyfarwyddeb Asesiad Amgylcheddol Strategol (2001/42/EC).<sup>70</sup>
- 8.3** Hefyd cyhoeddwyd crynodeb annhechnegol o'r Arfarniad o Gynaliadwyedd er budd darllenwyr nad ydynt yn arbenigwyr.
- 8.4** Fformat yr Arfarniad o Gynaliadwyedd yw prif adroddiad, a gefnogir gan nifer o atodiadau:
- **Atodiad A**, sy'n cynnwys 12 asesiad sy'n benodol i bynciau
  - **Atodiad B**, sy'n disgrifio sut wnaeth y Comisiwn Meysydd Awyr archwilio'r cynlluniau ar ei restr fer, a symudwyd ymlaen i'w hasesu o fewn yr Arfarniad o Gynaliadwyedd;
  - **Atodiad C**, sy'n cyflwyno ymateb y Llywodraeth i'r ymgynghoriad byr gyda chyrrff amgylcheddol statudol ar adroddiad cwmpasu'r Arfarniad o Gynaliadwyedd; ac
  - **Atodiad D**, sy'n cynnwys asesiad o amrywiadau i'r cynlluniau gwreiddiol ar restr fer y Comisiwn Meysydd Awyr, er mwyn penderfynu gwahaniaethau yn yr effeithiau amgylcheddol neu gynaliadwyedd a roddir yn yr Arfarniad o Gynaliadwyedd.

***Cwestiwn 7: Mae'r Arfarniad o Gynaliadwyedd yn cyflwyno asesiad y Llywodraeth o'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow, ac yn ystyried dewisiadau amgen. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni.***

<sup>70</sup> Yn unol â Chyfarwyddeb 2001/42/EC fel y'i trawsddodir gan SI 2004/1633

## 9. Cwestiynau cyffredinol

*Cwestiwn 8: A oes gennych unrhyw sylwadau ychwanegol ar y Datganiad Polisi Cenedlaethol drafft ar Feysydd Awyr neu ddogfennau cefnogol eraill?*

*Cwestiwn 9: Mae ar y Llywodraeth ddyletswydd cydraddoldeb y sector cyhoeddus i sicrhau bod grwpiau a warchodir yn cael y cyfle i ymateb i ymgynghoriadau. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni ar sut mae'r ymgynghoriad wedi cyflawni hyn.*

# 10. Crynodeb o gwestiynau'r ymgynghoriad

## Yr angen am gapasiti maes awyr ychwanegol

Cwestiwn 1: Mae'r Llywodraeth yn credu bod angen am gapasiti maes awyr ychwanegol yn Ne-ddwyrain Lloegr erbyn 2030. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni.

## Y cynllun a ffefrir gan y Llywodraeth: Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow

Cwestiwn 2: Byddwch gystal â rhoi eich barn inni ar y ffordd orau o drafod y broblem ynghylch capasiti maes awyr yn Ne-ddwyrain Lloegr erbyn 2030. Gallai hyn fod trwy gynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow (y cynllun a ffefrir gan y Llywodraeth), cynllun Ail Redfa Gatwick, cynllun Rhedfa Ogleddol Estynedig Heathrow, neu unrhyw gynllun arall.

## Egwyddorion asesu

Cwestiwn 3: Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn defnyddio amrediad o egwyddorion asesu wrth ystyried unrhyw gais am Redfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni.

## Effeithiau a gofynion

Cwestiwn 4: Mae'r Llywodraeth wedi cyflwyno ei hymagwedd at fynediad ar y ddaear ar gyfer y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni.

Cwestiwn 5: Mae'r Datganiad Polisi Cenedlaethol drafft ar Feysydd Awyr yn cyflwyno pecyn o fesurau cefnogol i liniaru effeithiau negyddol cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni. A oes unrhyw fesurau cefnogol eraill y dylid eu cyflwyno? Yn arbennig, byddwch gystal â rhoi eich barn inni ar:

- 5.1. Mesurau cefnogol ynghylch ansawdd aer
- 5.2. Mesurau cefnogol ynghylch sŵn
- 5.3. Mesurau cefnogol ynghylch allyriadau carbon
- 5.4. Iawndal ar gyfer cymunedau lleol

Cwestiwn 6: Mae'r Llywodraeth wedi cyflwyno nifer o ofynion cynllunio y bydd rhaid i gynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow eu diwallu er mwyn gweithredu. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni. A oes unrhyw ofynion eraill y dylai'r Llywodraeth eu cyflwyno?

## Arfarniad o Gynaliadwyedd yr NPS drafft ar Feysydd Awyr

Cwestiwn 7: Mae'r Arfarniad o Gynaliadwyedd yn cyflwyno asesiad y Llywodraeth o'r cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow, ac yn ystyried dewisiadau amgen. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni.

## Cwestiynau cyffredinol

Cwestiwn 8: A oes gennych unrhyw sylwadau ychwanegol ar y Datganiad Polisi Cenedlaethol drafft ar Feysydd Awyr neu ddogfennau cefnogol eraill?

Cwestiwn 9: Mae ar y Llywodraeth ddyletswydd cydraddoldeb y sector cyhoeddus i sicrhau bod grwpiau a warchodir yn cael y cyfle i ymateb i ymgynghoriadau. Byddwch gystal â rhoi eich barn inni ar sut mae'r ymgynghoriad wedi cyflawni hyn.



# 11. Beth sy'n digwydd nesaf?

**11.1** Mae'r broses a gyflwynir yn Neddf Cynllunio 2008, fel y'i diwyiwyd gan Ddeddf Lleoliaeth 2011, yn symleiddio'r broses ar gyfer sicrhau caniatâd i adeiladu prosiectau seilwaith mawr, megis y cynllun a ffeirir. O dan y system flaenorol, er enghraifft, cymerodd yr ymchwiliad ar gyfer Terfynfa 5 wyth mlynedd o'r cais cynllunio cyntaf hyd at gael ei gymeradwyo gan y Llywodraeth.

**11.2** Rydym yn credu ei fod yn gywir i bobl ddisgwyl sicrwydd, felly cynllunir y broses hon i fod yn gyflym heb golli tegwch. Mae'r Llywodraeth wedi cyflwyno pam mae'n credu bod y DU angen Rhedfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow, a'r dystiolaeth o blaid y penderfyniad hwnnw. Nawr rydym yn ymgynghori â'r Cyhoedd a'r Senedd. Unwaith bod barnau o'r ymgynghoriad hwn wedi'u hystyried, cyflwynir NPS terfynol ar Feysydd Awyr ac Arfarniad o Gynaliadwyedd i'r Senedd. Wedyn bydd cyfle i gynnal pleidlais yn Nhŷ'r Cyffredin, yn sicrhau bod yr holl Aelodau Seneddol, yn cynrychioli pob plaid, yn cael dweud eu dweud ar y mater hwn sydd o bwysigrwydd allweddol i'r genedl.

**11.3** Yna bydd rhaid i ymgeisydd gyflwyno cais am NPS. Mae'r fath gais hefyd yn amodol ar ymgynghori a thrafod gyda chymunedau, ac yna bydd archwiliad ffurfiol gan yr Arolygiaeth Gynllunio'n dilyn. Yna bydd yr Arolygiaeth Gynllunio'n argymhell i'r Ysgrifennydd Gwladol a ddylid rhoi caniatâd datblygu neu beidio. Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn gwneud penderfyniad terfynol ar a ddylid rhoi neu wrthod caniatâd datblygu.

**11.4** Mae'r broses hon fel sy'n dilyn:

<b>Ionawr 2017</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn gosod NPS drafft ar Feysydd Awyr gerbron y Senedd, sy'n cyflwyno polisi'r Llywodraeth ar yr angen am gapasiti ychwanegol, pam y diwallir yr angen hwnnw am y gorau gan Redfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow, a'r gofynion y bydd angen i Faes Awyr Heathrow eu diwallu</li> </ul>
<b>Ionawr – gwanwyn 2017</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bydd ymgynghoriad cyhoeddus am 16 wythnos. Mae'r Llywodraeth yn awyddus i glywed gan yr holl wlad ynghylch y cynnig am Redfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow. Hefyd mae angen inni glywed gan y cymunedau hynny a gaiff eu heffeithio gan y redfa newydd ynghylch y ffordd orau y gallwn ni sicrhau bod yr effeithiau hyn yn cael eu lliniaru.</li> <li>Nid yw hwn yn ymgynghoriad ar ddyluniad manwl y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin ym Maes Awyr Heathrow. Bydd Maes Awyr Heathrow yn ymgynghori'n llawn ar hyn nes ymlaen yn y broses. Mae amseriadau ar gyfer hyn yn amodol ar gadarnhad ac yn fater i Faes Awyr Heathrow.</li> </ul>
<b>Gwanwyn - haf 2017</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unwaith bod yr ymgynghoriad wedi cau, bydd y Llywodraeth yn ystyried pob ymateb a dderbynnir.</li> <li>Gyda'r ymgynghoriad cyhoeddus, bydd Pwyllgor Dethol Seneddol a enwebir yn craffu cynigion y Llywodraeth ymhellach. Bydd y Pwyllgor Dethol yn cyflwyno adroddiad i roi ei gasgliadau ac argymhellion.</li> </ul>
<b>Haf 2017 –</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os bydd y Llywodraeth yn penderfynu symud ymlaen, bydd yn penderfynu a ddylid diweddarau'r NPS drafft ar Feysydd Awyr, cyhoeddi ymateb i'r</li> </ul>

<p><b>winter 2017 / 2018</b></p>	<p>ymsgynghoriad ac adroddiad y Pwyllgor Dethol, a gosod fersiwn terfynol o'r ddogfen hon gerbron y Senedd. Bydd hwn yn cynnwys unrhyw newidiadau a wneir o ganlyniad i'r ymsgynghoriad cyhoeddus a chraffu gan y Senedd</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unwaith bod yr NPS terfynol ar Feysydd Awyr wedi'i osod gerbron y Senedd, bydd y Llywodraeth yn cynnal trafodaeth o fewn 21 diwrnod eistedd Seneddol, a ddilynir gan y cyfle i gynnal pleidlais yn Nhŷ'r Cyffredin</li> <li>• Os bydd y beliedlais yn cael ei phasio, gall yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth symud ymlen at ddynodi</li> </ul>
<p><b>2018 – 2020</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yn dilyn dynodi'r NPS ar Feysydd Awyr, disgwylir i Faes Awyr Heathrow gyflwyno cais am ganiatâd datblygu i'r Arolygiaeth Gynllunio. Mae cais am ganiatâd datblygu'n cyfuno caniatâd datblygu, sy'n debyg i ganiatâd cynllunio, ag amrediad o ganiatadau gwahanol eraill, megis caniatâd adeilad rhestredig a phwerau prynu gorfodol</li> <li>• Fel rhan o hyn, disgwylir i Faes Awyr Heathrow ymsgynghori â chymunedau lleol ar gynigion manwl ei gynllun</li> </ul>
<p><b>2020 ymlaen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yn olaf, bydd yr Arolygiaeth Gynllunio, gan dderbyn sylwadau gan gymunedau, yn gwneud argymhelliad i'r Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth ynghylch a ddylid rhoi caniatâd cynllunio am y cynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow</li> <li>• Bydd yr Ysgrifennydd Gwladol yn gwneud y penderfyniad terfynol ar a ddylid rhoi'r caniatâd hwn neu beidio</li> </ul>

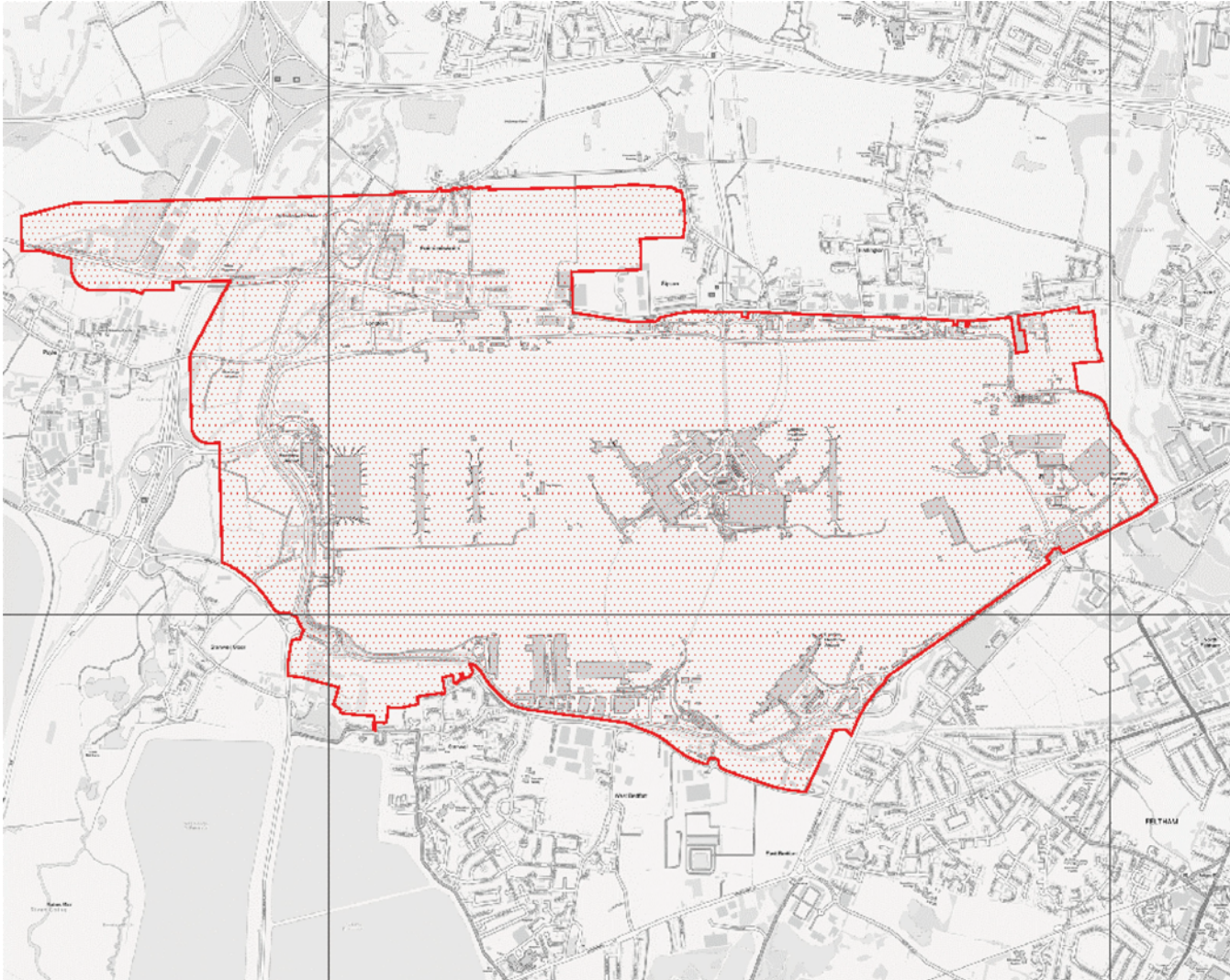
## Atodiad A: Egwyddorion ymgynghori

Mae'r ymgynghoriad hwn yn cael ei gynnal yn unol ag egwyddorion ymgynghori'r

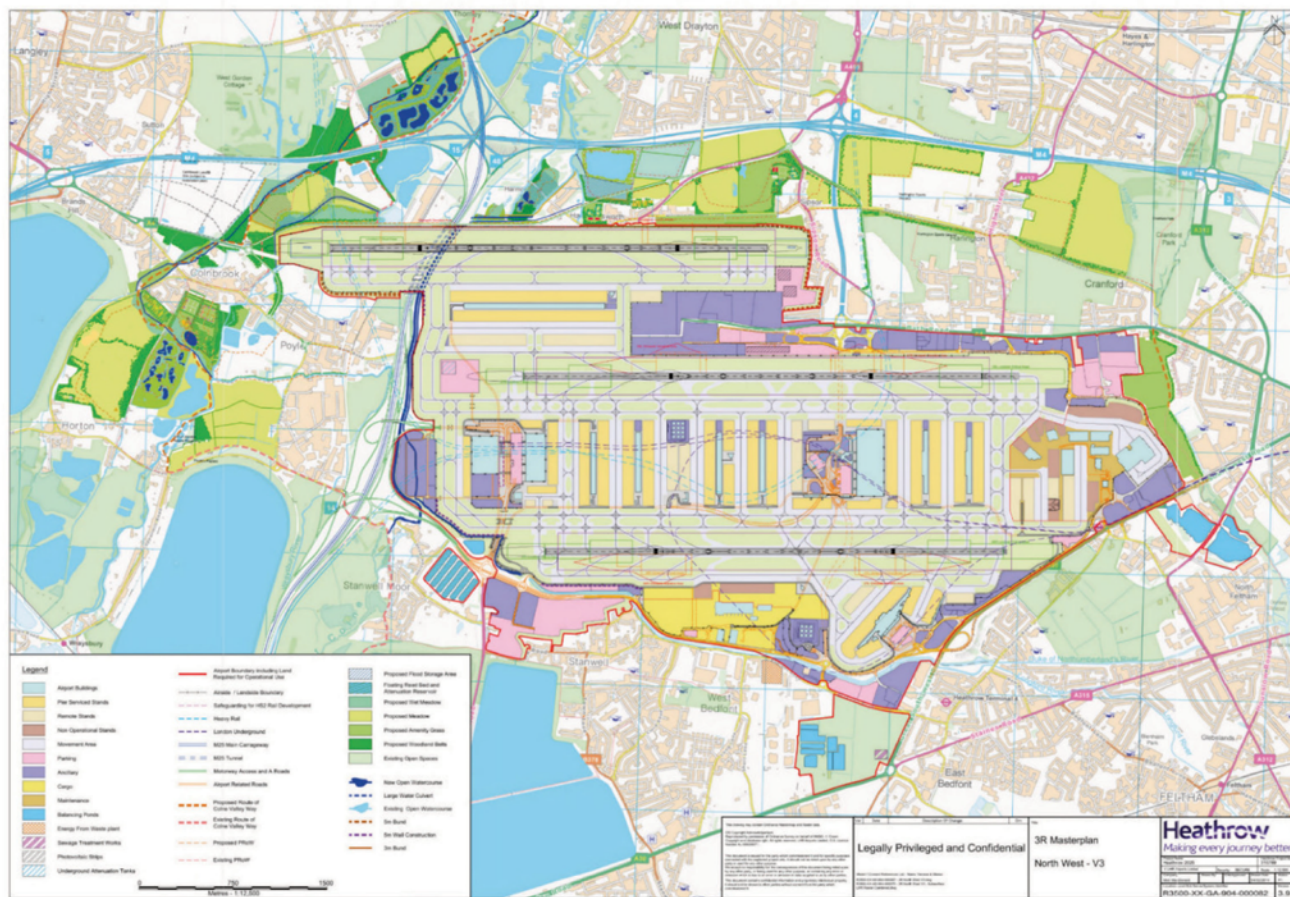
Llywodraeth. Mae gwybodaeth bellach ar yr egwyddorion ymgynghori ar gael yn:

<https://www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance>

## Atodiad B: Map ffin enghreifftiol o gynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow



# Atodiad C: Uwchgyllun enghreifftiol o gynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow



NB: Mae'r map hwn yn uwchgyllun o gynllun Rhedfa Ogledd-orllewin Heathrow fel y'i cyflwynwyd gan Faes Awyr Heathrow i'r Comisiwn Meysydd Awyr. Ni ddyldid ystyried ei fod yn gynllun manwl o'r safle; caiff manylion a dyluniad llawn y cynllun eu hystyried fel rhan o gais Maes Awyr Heathrow am ganiatâd datblygu.

# Atodiad D: Atodlen o leoliadau digwyddiad ymgynghori

## Digwyddiadau lleol

13 Chwefror	<b>Southall</b> <i>St George's Community Centre</i>
14 Chwefror	<b>Uxbridge</b> <i>Uxbridge Community Centre</i>
15 Chwefror	<b>Kingston</b> <i>Kingston University</i>
16 Chwefror	<b>Bracknell</b> <i>Carnation Hall</i>
17 Chwefror	<b>Wimbledon</b> <i>Everyday Church</i>
18 Chwefror	<b>Ealing</b> <i>Ealing Town Hall</i>
20 Chwefror	<b>Staines</b> <i>The Hythe Centre</i>
23 Chwefror	<b>Twickenham</b> <i>York House</i>
24 Chwefror	<b>Putney</b> <i>Putney Leisure Centre</i>
27 Chwefror	<b>Hounslow</b> <i>Hounslow Civic Centre</i>
28 Chwefror	<b>Stanwell Moor</b> <i>Stanwell Moor Village Hall</i>
1 Mawrth	<b>Kensington</b> <i>Kensington Town Hall</i>
3 Mawrth	<b>Windsor</b> <i>Windsor Youth and Community Centre</i>
4 Mawrth	<b>West Drayton</b> <i>Yiewsley and West Drayton Community Centre</i>
6 Mawrth	<b>Hammersmith</b> <i>Assembly Hall</i>
7 Mawrth	<b>Maidenhead</b> <i>Sportsable</i>
10 Mawrth	<b>Richmond</b> <i>Richmond Adult Community College, Queen Charlotte Hall</i>
11 Mawrth	<b>Gerrards Cross</b> <i>Colston Hall</i>
13 Mawrth	<b>Slough</b> <i>The Curve</i>
15 Mawrth	<b>Isleworth</b> <i>Isleworth Public Hall</i>

## **Digwyddiadau rhanbarthol**

Mae'r Adran Drafnidiaeth hefyd yn rhedeg cyfres o ddigwyddiadau rhanbarthol i roi gwybodaeth i randdeiliaid. Os ydych yn teimlo y dylech wedi cael eich gwahodd, cysylltwch â llinell ymholiadau'r cyhoedd yr Adran ar 0300 330 3000.

Nodwch mai dros dro yw'r digwyddiadau hyn a'u bod yn amodol ar gael eu newid.

20 Mawrth	<b>Manceinion</b>
22 Mawrth	<b>Birmingham</b>
24 Mawrth	<b>Leeds</b>
27 Mawrth	<b>Newcastle</b>
29 Mawrth	<b>Caeredin</b>
31 Mawrth	<b>Glasgow</b>
3 Ebrill	<b>Belfast</b>
5 Ebrill	<b>Lerpwl</b>
7 Ebrill	<b>Caerdydd</b>
10 Ebrill	<b>Newquay</b>
12 Ebrill	<b>Reading</b>
18 Ebrill	<b>Brighton</b>
20 Ebrill	<b>Llundain</b>







