

Parth Traffig Maes Awyr (ATZ) Llanbedr AIR ACP-2020-02

Cyf: Llythyr Ymgysylltu Cychwynol – Ymatebion.

Geirfa

ACP	Cynnig Newid Gofod Awyr	Y cynnig sy'n cael ei gyflwyno i'r Awdurdod Hedfan Sifil i newid dyluniad y gofod awyr dros y maes awyr i sicrhau bod awyrennau wedi eu gwahanu'n ddiogel
CAA	Yr Awdurdod Hedfan Sifil	Y corff sy'n gyfrifol am reoleiddio'r diwydiant hedfan yn y DU
SAC	Snowdonia Aerospace LLP	Y cwmni sy'n gyfrifol am reoli'r maes awyr
RDT&E	Ymchwil, datblygu, profi a gwerthuso	
ATZ	Parth Traffig Maes Awyr (ffocws y cynnig technegol cyntaf)	Ardal gylchol o ofod awyr dros y maes awyr sy'n cael ei chynnig fel parth lle byddai mesurau rheoli traffig awyr priodol yn cael eu gweithredu er mwyn diogelu holl ddefnyddwyr y gofod awyr
DA	Ardal Beryglon (ffocws yr ail gynnig technegol)	Gofod awyr a fyddai'n fwy na'r ATZ i ganiatáu gweithgareddau awyr RDT&E er mwyn gwahanu a diogelu awyrennau (yn enwedig rhai di-griw) ynghyd â choridor i gysylltu i ofod awyr arall gan roi mynediad at uchderau diddiwedd.
	Parth Diogelu Rhedfa	Ardal o gwmpas y rhedfa a reolir i sicrhau diogelwch ehangach ar gyfer pobl ac eiddo

Annwyl bawb,

Cyfeiriwn at ein llythyr ymgysylltu blaenorol dyddiedig 05 Mai 2020 ynghyd â'r Holiadur a'r ohebiaeth a anfonwyd wedyn yn gofyn am adborth ar ein Cynnig Newid Gofod Awyr (ACP) ar gyfer yr uchod. Yn y lle cyntaf, hoffem ddiolch i bawb ddaeth yn ôl atom am eu hamser a'u cymorth yn ymateb a llenwi'r Holiadur. Bydd yr adborth, fel yr eglurwyd yn flaenorol, yn rhoi mwy o wybodaeth i ni wrth benderfynu ar fodel

gweithredu a pha mor eang fydd yr ACP yn y dyfodol. Ar wahân i ateb y cwestiynau penodol a gododd yn ein Holiadur, roedd llawer o'r ymatebion a dderbyniwyd yn holi am ddatblygiad ehangach y maes awyr a sut oedd yr ACP arfaethedig hwn yn cyd-fynd â'r datblygiad hwnnw a pha gyfleoedd pellach a fyddai i wneud sylwadau ar yr ACP arfaethedig yn y dyfodol.

Gan ystyried yr ymateb a gawsom, ysgrifennwn nawr at bawb yr anfonwyd llythyr atynt i ddechrau (nid dim ond at y rhai wnaeth ymateb yn uniongyrchol) i geisio ateb y cwestiynau a godwyd, egluro'r broses ymhellach a chyflwyno canlyniadau penodol yr ymgysylltu cychwynnol a sut fydd hyn yn dylanwadu ar yr ACP.

Cefndir.

1. Mae cynnig cwmni Snowdonia Aerospace LLP (SAC) ar gyfer Maes Awyr Llanbedr yn cynnwys datblygu'r safle fel canolfan hyblyg aml-ddefnydd fydd yn gwneud y mwyaf o'i botensial ar draws ystod o wahanol ddefnyddiau awyrofod, gyda ffocws ar yr ymchwil, datblygu, profion a'r gwerthuso (RDT&E) a wnaed ar systemau awyrofod newydd a'r dechnoleg hedfan ddiweddaraf, gan gynnwys drôns (yn enwedig "drôns-er-lles"), awyrennau trydan, cerbydau cludiant awyr trefol, lansio lloerennau a hyfforddiant awyrofod cysylltiedig. Yn gysylltiedig â'r gweithgareddau hyn fydd cymorth parhaus i hyfforddiant awyrennau milwrol yn RAF Fali, sy'n gyson â threftadaeth y safle a'r defnydd blaenorol a wnaed ohono. Bydd gweithgareddau cysylltiedig pellach hefyd yn cynnwys Hedfan Cyffredinol a Hamdden.
2. Casglodd Asesiad Effaith Economaidd diweddar y gallai datblygiad defnydd cymysg fel hwn, ynghyd ag ystod o gyfleusterau ategol, gyfrannu 515 o swyddi a £19.5m y flwyddyn mewn Gwerth Ychwanegol Gros (GVA) i'r ardal leol a 765 o swyddi a £34m y flwyddyn o GVA ychwanegol ar draws Cymru.
3. Bydd datblygu'r maes awyr yn gofyn gwneud gwelliannau ffisegol (gan gynnwys mynediad newydd ac adeiladau modern newydd) a gwelliannau i'r ffordd y caiff y traffig awyr ei reoli a'i gadw'n ddiogel. Mae tair agwedd i hyn ac mae'r SAC yn buddsoddi yn y tair
 - Gwasanaethau Awyr-Lywio (fydd yn darparu'r wybodaeth Traffig Awyr angenrheidiol, a gwybodaeth arall i ddefnyddwyr y gofod awyr – cafodd SAC ei gymeradwyo gan y CAA i ddarparu hyn yn uniongyrchol ym mis Mawrth 2020),
 - Trwydded maes awyr (sy'n parhau), a
 - Cynigion Newid Gofod Awyr (ACP) sy'n cynnwys Ardal Beryglon (DA) barhaol a Pharth Traffig Maes Awyr (ATZ) (sy'n rhan o'r broses ymgysylltu bresennol).

Sgôp yr ymgysylltu presennol v. ymgynghori cyhoeddus

4. Mae Cyhoeddiad Hedfan Sifil y CAA (CAP1616) ar hyn o bryd yn diffinio proses mewn chwe cham sy'n rhaid ei dilyn i weithredu newid parhaol i ofod awyr, ac mae gan rai ohonynt fwy nag un rhan. Roedd y dogfennau technegol cychwynnol anfonwyd atoch yn rhan o broses "ymgysylltu gyda rhanddeiliaid" yn ymwneud â Cham 1B i helpu i benderfynu ar egwyddorion y dyluniad technegol, **ac nid** fel proses ffurfiol o "ymgynghori cyhoeddus"¹. Mae SAC yn awyddus i gynnal trafodaeth ehangach fwy manwl gyda phawb a bwriedir cynnal ymgynghoriad cyhoeddus llawn a ffurfiol nes ymlaen yn y broses (Cam 3C, yn yr Hydref 2020) yn unol ag egwyddorion Gunning a chanllawiau safonol y Llywodraeth.

Pwrpas y Cynnig Newid Gofod Awyr ac amcan o'r traffig awyr yn y dyfodol.

5. Nid pwrpas yr ACP yw "agor" y gofod awyr i hyfforddiant milwrol oherwydd mae'r gofod awyr o gwmpas Llanbedr eisoes wedi'i sefydlu fel gofod awyr Dosbarth G ac felly ar agor yn barod i (ac

¹ Mae CAP1616 yn diffinio "ymgynghoriad" fel proses ffurfiol sy'n gofyn am fewnbyn gan bobl i benderfyniad ac a gynhelir yn unol ag egwyddorion Gunning a chanllawiau'r Llywodraeth, ac "ymgysylltu" fel term cyffredinol am greu a datblygu perthynas gyda rhanddeiliaid ac sy'n cynnwys amrywiaeth o weithgareddau fel (ymhlith pethau eraill) ymgynghori, darparu gwybodaeth, cynnal cyfarfodydd rheolaidd ac untro'n unig ynghyd â fforymau, gweithdai a thrafodaethau neuadd y dref.

yn cael ei ddefnyddio gan) bob math o weithgareddau hedfan, gan gynnwys hyfforddiant milwrol.

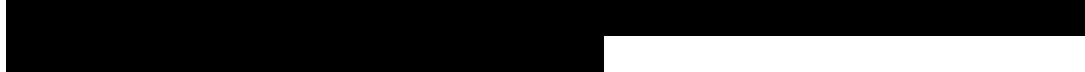
6. Mae ATZ yn fesur diogelwch i ddiogelu'r holl wahanol weithgareddau hedfan yng nghyffiniau Maes Awyr Llanbedr. Mae'r Parthau Diogelu Rhedfa (yn gysylltiedig â'r ATZ) yn gwahardd unrhyw unrhyw rhag hedfan drôn yn yr ardal oedd hyn heb ganiatâd Rheolwr y Maes Awyr. Eto, mae hyn bellach yn fesur diogelwch arferol ar gyfer pob Maes Awyr trwyddedig.
8. Mae Ardal Beryglon (sy'n destun ein hail gynnig ACP) yn fesur diogelwch arferol arall fydd ond yn cael ei gweithredu am hyn a hyn o amser i gyd-fynd â gweithgareddau RDT&E awyrfod newydd penodol.
9. Roedd ATZ ac Ardal Beryglon yn eu lle'n flaenorol yn Llanbedr tan 2004. Roedd symudiadau traffig awyr yn Llanbedr dros y cyfnod hwn yn oddeutu 9500 o symudiadau'r flwyddyn ar gyfartaledd.
10. Ar hyn o bryd ar gyfartaledd, mae tua 900 o symudiadau traffig awyr y flwyddyn yn Llanbedr a'r amcan presennol yw y bydd rhwng 4000 a 6000 o symudiadau'r flwyddyn – h.y. rhwng 42% a 63% o'r ffigur yn 2004.
11. Bydd ACP yr ATZ yn gwarchod a gwella diogelwch yr amcan-nifer o symudiadau'n unol â gweithgareddau hanesyddol a sefydledig blaenorol yn y Maes Awyr.
12. Mae ACP yr ATZ, ynghyd ag ACP yr Ardal Beryglon (DA) yn ofynion seilwaith awyr allweddol sydd eu hangen i ategu datblygiad cynaliadwy hirdymor y Maes Awyr.

Casgliadau ac argymhellion cychwynnol o'r broses ymgysylltu.

13. Anfonodd SAC holiaduron at dros 160 o wahanol sefydliadau a phartïon budd. Cafodd yr ymatebion eu cyfuno i bwrpas cysondeb dadansoddi er mwyn ystyried un ymateb gan bob sefydliad gwahanol. Roedd hyn yn creu cyfanswm o 50 o ymatebion annibynnol ac o'r rhain mae 29 (58%) yn bositif, 13 (26%) yn niwtral a 8 (16%) yn negyddol.
14. Roedd y broses ymgysylltu'n werthfawr oherwydd, drwy ei chynnal, gallodd SAC adfywio ac ehangu ei berthynas â rhanddeiliaid lleol a thynnodd hefyd sylw at faterion allweddol fydd yn helpu i ddylanwadu ar weddill y Cynnig Newid Gofod Awyr.
15. Bydd dyluniad y gofod awyr o ganlyniad yn cydymffurfio â'r diffiniad safonol o ATZ fel y nodir hynny yn Erthygl 5 Gorchymyn Awyr-Lywio 2016
16. Wrth ymateb, lleisiodd rai bryderon am effaith amgylcheddol bosib y cyfle busnes cychwynnol a fydd yn gysylltiedig â'r ACP a byddwn yn ymchwilio ymhellach i hyn cyn cynnal yr ymgynghoriad cyhoeddus ffurfiol (Cam 3C) er mwyn darparu mwy o wybodaeth ar gyfer asesu.
17. Yn gyffredinol, roedd yn ymddangos bod mwyafrif sylweddol yn cydnabod (cyfuniad o ymatebion positif a niwtral yn cyfateb i 84% o'r ymatebwyr) y byddai modd dod o hyd i ateb derbyniol lle gellid cyflwyno mesurau lliniaru priodol o ran amser y gweithredu, parhad y gweithredu a lleoliad y gweithredu (o ran dros y dŵr neu dros y tir) er mwyn lleihau unrhyw effaith bosib ar yr amgylchedd.
18. Gan gadw'r adborth hwn mewn cof, bydd SAC yn mynd ati nawr i baratoi Model Gweithredu cychwynnol yn gysylltiedig â defnyddio'r ATZ fydd yn cynnwys oriau gweithredu arfaethedig, llwybrau hedfan, lefelau sŵn ac yn y blaen, fydd i gyd yn rhan o'r manylion fydd ar gael i'r broses ffurfiol o ymgynghori gyda'r cyhoedd nes ymlaen eleni.
19. Bydd SAC yn sicrhau y bydd pob cyfathrebu ysgrifenedig yn y dyfodol yn cael ei ddarparu yn Gymraeg ac yn Saesneg.

Diolch i chi eto am eich diddordeb – edrychwn ymlaen at barhau'r ddeialog gychwynnol hon wrth i'r broses symud yn ei blaen. Yn y cyfamser, os oes gennych unrhyw gwestiynau am y rhan yma neu unrhyw ran arall o weithrediad neu ddatblygiad y maes awyr, cofiwch gysylltu ar bob cyfrif.

Ar gyfer cyfathrebu'n ymwneud yn benodol â'r cynnig hwn, e-bostiwch: atz.acp@snowdoniaaerospace.com
<<mailto:atz.acp@snowdoniaaerospace.com>>



Cyfeiriad porth y CAA yw: <https://airspacechange.caa.co.uk/> gan ddefnyddio cod post: LL45 2PX