



Pembrokeshire County Council
County Hall □ Haverfordwest
□ Pembrokeshire □ SA61 1TP □ UK

T +44 1437 764 551
E enquiries@pembrokeshire.gov.uk
W www.pembrokeshire.gov.uk/

Cynnig Maes Awyr Hwlfordd i Newid Gofod Awyr

Dogfen Ymgynghori

In partnership with:

HELIOS
an  eegis company



Rhagrir

Rydym yn ymfalchïo'n fawr yn ein perthynas gyda'r gymuned a rhanddeiliaid lleol, ac yn ymroddi i fod yn gymydog cyfrifol. Diben y ddogfen hon yw sicrhau eich bod yn cael cyfle i gyfranogi yn yr ymgynghoriad pwysig hwn ynghylch cyflwyno gweithdrefnau dynesu dan reolaeth offerynnau newydd ym Maes Awyr Hwlfordd. Bydd y trefnau hyn yn darparu rheolaeth drwy loeren wrth ddynesu at redfa 03 a 21 gan gynyddu diogelwch yn sylweddol ar dydd pan fydd y gweledd yn wael ond a fydd hefyd yn cael effaith fach ar lwybr awyrennau wrth iddynt ddynesu o'i gymharu â llwybr awyrennau sy'n defnyddio'r trefnau gweledol presennol.

Ar sail data 2016, mae disgwyl i 6% o awyrennau, tua 220 hediad y flwyddyn, allu defnyddio'r trefnau dynesu hyn drwy loeren, os bydd angen, yn hytrach na dynesiad gweledol. Mae'r amcangyfrif o'r defnydd o ddynesiadau offerynnol yn cynnwys lwfans bach ar gyfer twf hediadau hyfforddiant a busnes a fydd yn elwa economi'r rhanbarth.

Ni fydd y trefnau arfaethedig yn dylanwadu ar nifer yr awyrennau a fydd yn dal i weithredu'n weledol i'r maes awyr.

Mae gweithredu'r trefnau hyn yn rhan o raglen fyd-eang sy'n anelu at wella diogelwch hedfan. Ym mis Gorffennaf 2016, cafodd Maes Awyr Hwlfordd grant o 60% fel rhan o brosiect Ewropeaidd dan nawdd Asiantaeth GNSS Ewropeaidd. Bydd y prosiect yn hwyluso dylunio, datblygu a gweithredu trefnau dynesu offerynnol ar sail lloeren, mewn tri maes awyr bach yn y DU. Mae'r prosiect yn cael ei gydgyssylltu yn y DU gan Gymdeithas Perchenogion a Pheiloliaid Awyrennau (AOPA) ac ymgynghoriaeth hedfan Helios mewn partneriaeth â Maes Awyr Hwlfordd.

Ymhellach ymlaen rydym wedi esbonio'n fanwl am beth mae'r ddogfen hon yn sôn a'r hyn yr ydym yn ymgynghori arno. Mae eich barn ar y cynigion yn y ddogfen hon a'ch ymateb cyffredinol yn bwysig iawn i ni, ac anogwn chi i ymateb, boed eich barn ar y cynnig yn gadarnhaol neu negyddol.

Mae'r ymgynghori â rhanddeiliaid yn rhedeg o 20 Tachwedd 2017 i 26 Chwefror 2018 ac fe amlinellwyd manylion sut i ymateb yn adran 7.4.

Steven Jones

Rheolwr/Trwyddedai a Chyfarwyddwr Atebol Maes Awyr,

Cyngor Sir Penfro

GWAG YN FWRIADOL

Crynodeb gweithredol

Amcan y ddogfen hon

Mae Maes Awyr Hwlfordd yn dymuno cyflwyno trefn ddynesu fanylach, diogelach a rhagweladwy ar gyfer awyrennau'n dynesu at redfa 03 a 21. Enw ffurfiol y trefnau yw dynesiadau offerynnol Llywio Ardal (RNAV) System Lloeren Lywio Fyd-eang (GNSS). Yn y ddogfen hon cânt eu cyfeirio atynt fel dynesiadau offerynnol.

Y cynnig yw gweithredu dynesiadau offerynnol at redfa 03 a 21 (dau ben yr un rhedfa) yn Hwlfordd ar gyfer hedfan cyffredinol ac awyrennau masnachol bach a hofrenyddion. Os yw'n llwyddiant, bydd gweithredu'r dynesiadau offerynnol yn cynnal ymarferoldeb y maes awyr i gwsmeriaid heddiw a'r dyfodol trwy weithrediadau mwy diogel a mwy effeithlon gyda'r effaith leiaf ar y cyhoedd oherwydd natur fach y newid.

Mae'r ddogfen hon yn disgrifio'n fanwl y newidiadau disgwylidig ac mae'n eich gwahodd chi, y rhanddeiliaid, i adolygu ac ymateb i'n cynnig. Edrychwn ymlaen at ddeall eich barn a gwerthfawrogwn eich barn yn fawr.

Diben y newid

Prif ddiben y trefnau dynesu offerynnol yw caniatáu dynesiadau mwy diogel at y maes awyr pan fo'r tywydd yn wael (e.e. cymylau isel). Heddiw, bydd awyrennau sy'n bwriadu glanio yn y maes awyr yn atal dynesu ac yn dargyfeirio i faes awyr arall os na allant weld y rhedfa. Yn achos Maes Awyr Hwlfordd, mae hyn yn golygu dargyfeirio i Gaerdydd neu Fryste. Oherwydd hyn, caiff hediadau masnachol yn arbennig, yn ogystal â rhai hediadau preifat, eu dileu'n aml yn ystod y gaeaf oherwydd na allent ddychwelyd yn ddiogel i'r maes awyr.

Mae cyflwyno'r dynesiadau offerynnol ym Maes Awyr Hwlfordd yn cyd-fynd hefyd ag amcanion diogelwch rhyngwladol a'r DU cysylltiedig â llywio seiliedig ar berfformiad a Strategaeth Gofod Awyr Dyfodol y DU.

Pam fod y maes awyr yn ymgynghori?

Mae'r CAA yn gofyn cynnal Cynnig Newid Gofod Awyr (ACP) ble bynnag y bo newid i'r statws gofod awyr, neu newid gweithdrefnau. Caiff y broses hon ei ddisgrifio yn Cyhoeddiad (CAP) 725 CAA y DU.

Yn yr achos hwn, Cyngor Sir Penfro yw noddwr y newid ac mae'n gyfrifol am ymgynghori â defnyddwyr gofod a meysydd awyr a chyrrff eraill all deimlo effaith y newid yn uniongyrchol neu'n anuniongyrchol. Ysgrifennwyd y ddogfen hon i alluogi ymgynghori ac ymgysylltu â holl ymgynghoreion sy'n teimlo effaith y newid. Bydd canlyniadau'r ymgynghori hwn yn cael eu defnyddio i derfynu dylunio'r drefn arfaethedig a bydd holl ymatebion i'r ymgynghori a sylwadau yn rhan o'r cyflwyniad i'r CAA.

Cynhwyswyd rhywfaint o fanylion technegol ynghylch y dynesiadau offerynnol arfaethedig yn y ddogfen ymgynghori hon oherwydd ei bod yn bwysig i randdeiliaid fod â'r ffeithiau angenrheidiol i ffurfio barn. Rhoddwyd hyn mewn atodiadau i'r ddogfen hon i'w gwneud yn fwy darllenadwy; ar gyfer prif gorff y ddogfen hon, rydym wedi defnyddio cymysgedd o ddelweddau meddalwedd mapio i arddangos y llwybrau hedfan.

Cwmpas yr ymgynghoriad

Cwmpas yr ymgynghoriad yw rhoi sylw i'r effeithiau cysylltiedig â newidiadau wrth weithredu'r **trefnau dynesu offerynnol** ym Maes Awyr Hwlfordd. Mae hyn yn cynnwys sylwadau ar y trefnau newydd sy'n gysylltiedig â'r canlynol:

- ✔ Maes awyr mwy diogel trwy ddarparu dynesiadau drwy loeren at redfa 03 a 21. Yn arbennig, y dynesiad at redfa 21 dros Fynydd Preseli.
- ✔ Gwell cysylltiadau cludiant â Sir Benfro.
- ✔ Gwella ymarferoldeb y maes awyr trwy sicrhau mynediad awyrennau busnes.
- ✔ Gwell effeithlonrwydd gweithredol yn y maes awyr trwy ganiatáu dychweliad awyrennau gweithredwyr o'r maes awyr wrth i'r tywydd ddirywio.
- ✔ Galluogi hyfforddi hedfan offerynnol yn y maes awyr.
- ✔ Pennu llwybr neu uchder trefnau dynesu offerynnol newydd.
- ✔ Cynnydd mewn symudiadau awyrennau oherwydd y trefnau dynesu offerynnol newydd.

Yn benodol, nid yw'r ymgynghori'n rhoi sylw i unrhyw un o'r canlynol oherwydd nad yw'r rhain yn gysylltiedig â chyflwyno'r trefnau newydd:

- ✘ Pennu llwybr neu uchder awyrennau sy'n ymadael;
- ✘ Pennu llwybr neu uchder dynesiadau gweledol presennol;
- ✘ Oriau gweithredu'r maes awyr neu Barth Traffig y Maes Awyr;
- ✘ Dynesiadau awyrennau at redfa 09 a 27;
- ✘ Nifer presennol symudiadau awyrennau;
- ✘ Math o awyrennau sy'n gweithredu yn y maes awyr;
- ✘ Newidiadau i unrhyw drefnau lleihau sŵn presennol;
- ✘ Newidiadau i unrhyw ofod awyr o gwmpas y maes awyr;
- ✘ Sŵn cysylltiedig â chyraeddiadau neu ymadawiadau gweledol presennol.

Rhan Awdurdod Hedfan Sifil y DU

Yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA), sef rheolydd hedfan sifil, fydd yn gwneud y penderfyniad i dderbyn y cynnig. Bydd gofyn i Faes Awyr Hwlfordd gyfiawnhau'r cynnig yn ddigonol i'r CAA i gael caniatâd i weithredu'r trefnau newydd, yn dilyn cwblhau'r ymgynghoriad hwn ac adolygiad o ddyluniadau'r drefn.

Ar 12fed Ebrill 2017, bu Maes Awyr Hwlfordd yn trafod ymarferoldeb y cynnig gyda'r CAA a dechrau'r Cynnig Newid Gofod Awyr yn ffurfiol gyda Briffio Fframwaith yn CAA Llundain. Mae Maes Awyr Hwlfordd a'r CAA wedi cytuno mai'r cyfnod ymgynghori fydd 14 wythnos, yn dechrau ar 20eg Tachwedd 2017.

GWAG YN FWRIADOL

Cynnwys

1	Cyflwyniad	1
2	Ynghylch Gweithrediadau Hwlfordd	3
2.1	Cyd-destun	3
2.2	Ffurfwedd y rhedfeydd	4
2.3	Gweithrediadau Maes Awyr Hwlfordd	4
2.4	Llwybrau hedfan presennol	6
3	Pam fod y maes awyr yn cynnig newid	8
3.1	Amcanion y cynnig hwn	8
3.2	Hybwyr newid	8
4	Y dewisiadau arfaethedig	11
4.1	Dewis A – Gweithredu dynesiadau offerynnol	11
4.2	Dewis B – Gwneud dim	11
4.3	Dewis C – Gweithredu dynesiad NDB/DME	11
4.4	Lliniaru sydd yn y cynllun arfaethedig i leihau'r effaith	12
5	Effeithiau amgylcheddol all fod	15
5.1	Effeithiau amgylcheddol	15
6	Sut mae'r cynnig hwn yn effeithio arnaf i?	17
6.1	Asesiad	17
7	Y Broses Ymgynghori	19
7.1	Golwg Gyffredinol	19
7.2	Swyddogaethau a chyfrifoldebau	19
7.3	Dechrau'r ymgynghori	20
7.4	Sut i ymateb i'r ymgynghoriad hwn	20
7.5	Beth sy'n digwydd nesaf?	21
8	Ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad	22
A	Geirfa	23
B	ATZ Maes Awyr Hwlfordd	25
C	Gweithrediad nodweddiadol awyrennau ym Maes Awyr Hwlfordd	26
D	Siartiau dynesiad offerynnol	27
E	Rhestr ymgynghoreion	29

Rhestr o ffigurau

Ffigur 1 Ffurwedd rhedfeydd Maes Awyr Hwlfordd.....	4
Ffigur 2 Symudiadau blynyddol Maes Awyr Hwlfordd (2008-2016).....	5
Ffigur 3 Symudiadau misol fesul gweithrediad yn 2016	5
Ffigur 4 Sampl o awyrennau'n cyrraedd Maes Awyr Hwlfordd rhwng 2016 a 2017	6
Ffigur 5 Sampl manylach o awyrennau'n cyrraedd Maes Awyr Hwlfordd rhwng 2016 a 2017	7
Ffigur 6 Dynesiadau offerynnol arfaethedig at redfa 03.....	13
Ffigur 7 Dynesiadau offerynnol arfaethedig at redfa 21.....	14
Ffigur 8 Map o ardaloedd y bydd dynesiad offerynnol yn effeithio arnynt	17
Ffigur 9 Ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad	22
Ffigur 10 ATZ Maes Awyr Hwlfordd	25
Ffigur 11 Beech Super King Air 200	26
Ffigur 12 Cessna R172 Skyhawk.....	26
Ffigur 13 Drafft o drefn ddynesu offerynnol at redfa 03	27
Ffigur 14 Drafft o drefn ddynesu offerynnol at redfa 21	28

Rhestr o dablau

Tabl 1 Asesiad ansoddol o ardaloedd sy'n teimlo effaith y trefnau dynesu offerynnol.....	18
Tabl 2 Amserlen arfaethedig newid gofod awyr.....	21

1 Cyflwyniad

Mae Maes Awyr Hwlfordd yn bwriadu gwella diogelwch presennol trwy weithredu dynesiad offerynnol newydd ar sail lloeren ar gyfer awyrennau sy'n glanio yn y maes awyr nad yw'n bosibl ar hyn o bryd ar dywydd nad yw'r trefnau presennol yn caniatáu. Yn ôl gofynion Cyhoeddiad (PAC) 725 CAA y DU, mae hyn yn gofyn gwneud Cynnig Newid Gofod Awyr (ACP). Fel noddwr y newid, mae Cyngor Sir Penfro'n gyfrifol am ymgynghori ar y cynnig. Bydd y ddogfen ymgynghori ar gael trwy nifer o sianelau (i'w trafod yn adran 0) ac mae i'w gweld ar wefan Cyngor Sir Penfro.

Cafodd y maes awyr grant Asiantaeth GNSS Ewropeaidd i gynorthwyo'r gweithrediad ac mae wedi ymwneud ag AOPA ac ymgynghoriaeth hedfan Helios i hwyluso a rheoli'r cynnig hwn i newid gofod awyr ar ei ran. Wrth ddatblygu'r cynnig, ystyriodd y maes awyr nifer o ddewisiadau ymgynghori. Fodd bynnag, er mwyn ateb gofynion a chyflawni amcanion y maes awyr cysylltiedig â diogelwch y dewis a ffafriwyd yw gweithredu dynesiadau offerynnol ar sail lloeren at redfa 03 a 21.

Bwriad y ddogfen ymgynghori hon cael sylwadau rhanddeiliaid all deimlo effaith gweithredu'r cynnig hwn. Mae Atodiad E yn cynnwys rhestr o ymgynghoreion dynodedig na ddylid tybio ei bod yn gyflawn. Caiff holl ymgynghoreion¹ eu hannog i adolygu'r ddogfen hon a chyflwyno ymateb i Gyngor Sir Penfro drwy'r post neu e-bost, fel y manylir yn adran 0.

Trefniant y ddogfen

- Pennod 2** sy'n rhoi golwg byr dros y gweithrediadau presennol ym Maes Awyr Hwlfordd.
- Pennod 3** sy'n egluro amcanion allweddol y newid ym Maes Awyr Hwlfordd.
- Pennod 4** sy'n cloriannu tri dewis a allai gyflawni amcanion y Maes Awyr i gyflwyno dynesiadau offerynnol.
- Pennod 5** sy'n trafod yr effeithiau amgylcheddol all fod ar Faes Awyr Hwlfordd a'r gofod awyr o gwmpas.
- Pennod 6** sy'n trafod effaith y cynnig ar drigolion sy'n byw ger y llwybr dynesu offerynnol arfaethedig.
- Pennod 7** sy'n trafod y broses ymgynghori gan gynnwys yr amserlenni arfaethedig a sut i ymateb i'r ymgynghoriad hwn ynghyd â chymau nesaf.
- Pennod 8** sy'n darparu templed i ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad.
- Atodiad A** sy'n rhoi geirfa o dermau technegol a diffiniadau allweddol yn y ddogfen hon.
- Atodiad B** sy'n rhoi darlun o ATZ Maes Awyr Hwlfordd.
- Atodiad C** sy'n rhoi darluniau o awyrennau y byddai disgwyl iddynt allu hedfan y drefn ddynesu arfaethedig.
- Atodiad D** sy'n darparu drafft y siartiau technegol sy'n cael eu defnyddio gan beilotiaid (platiau dynesiad offerynnol) yn hedfan y drefn ddynesu arfaethedig.

¹ Yng nghyd-destun y ddogfen hon, sylwch mai ymgynghorai yw unrhyw un a allai deimlo effaith gadarnhaol neu negyddol y cynigion hyn.

Atodiad E sy'n rhoi rhestr o ymgygoreion rhanddeiliaid hedfan ac eraill y mae'r ddogfen hon yn berthnasol iddynt.

2 Ynghylch Gweithrediadau Hwlffordd

Diben yr adran hon yw rhoi cefndir i agweddau allweddol ar y gweithrediadau presennol ym Maes Awyr Hwlffordd. Mae hyn hefyd yn cynnwys golwg dros faint o draffig sydd ar hyn o bryd a llwybrau hedfan presennol sy'n cael eu hedfan ar ddynesiadau gweledol.

2.1 Cyd-destun

Maes awyr hedfan cyffredinol bach yw Maes Awyr Hwlffordd yn sefyll i'r gogledd o Hwlffordd, prif dref Sir Benfro. **Cyngor Sir Penfro** yw perchennog a gweithredwr y maes awyr trwyddedig.

Mae Maes Awyr Hwlffordd yn sefyll o fewn gofod awyr direolaeth ac, felly, gall peilotiaid hedfan pryd ac ymhle y mynnant, yn amodol ar gyfres o reolau syml. Yn y gofod awyr hwn, peilotiaid sy'n gyfrifol am y gwahaniad rhyngddynt â'r tir ac awyrennau eraill.

O amgylch y maes awyr mae gofod awyr yn ymestyn i radiws o 2 Ffilltir Fôr (NM) ac i uchder o 2000 troedfedd uwchlaw'r maes awyr, syn cael ei alw'n Barth Traffig y Maes Awyr (ATZ). Diben yr ATZ yw gwarchod traffig yn y maes awyr ac o'i amgylch. Mae lleoliad yr ATZ i'w weld yn Atodiad B.

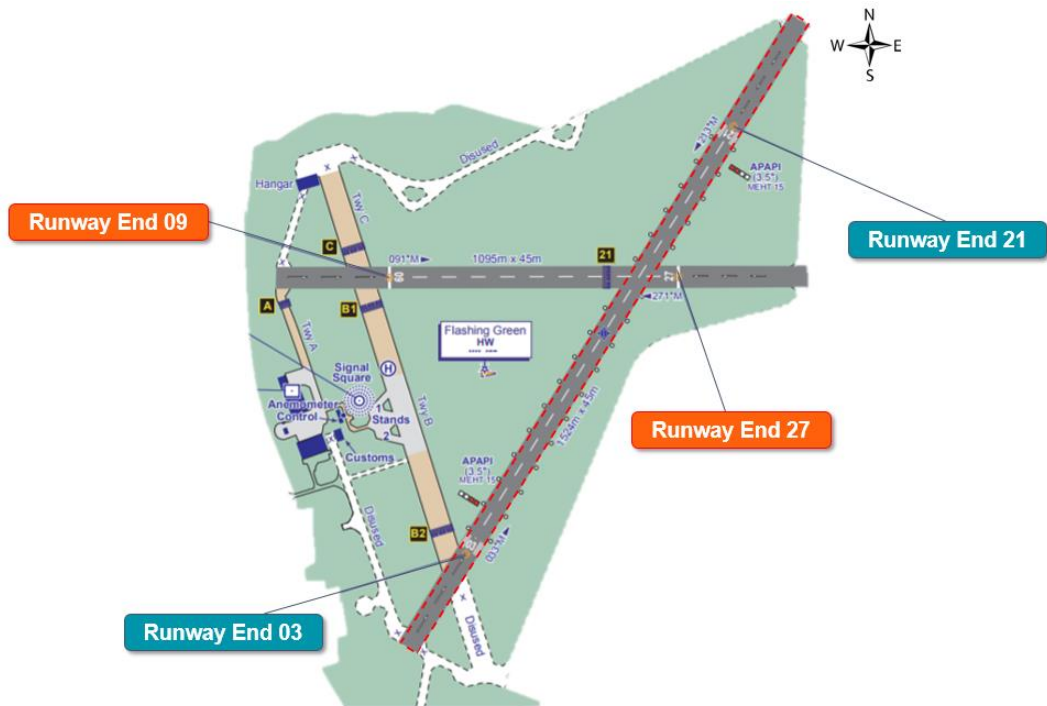
Nid yw'r maes awyr yn darparu Gwasanaeth Traffig Awyr o fewn yr ATZ er bod gweithredwr Radio Awyr / Tir yn gallu trosglwyddo gwybodaeth gynghorol i beilotiaid ynghylch y sefyllfa ger y maes awyr, ond nid yw'n gallu rhoi cyfarwyddyd rheoli.

Ar hyn o bryd mae holl awyrennau sy'n cyrraedd Maes Awyr Hwlffordd yn gwneud hynny'n weledol, dan Rheolau Hedfan Gweledol (VFR). Yr enw cyffredin ar y rhain yw **dynesiadau gweledol**. Mae hyn yn golygu bod peilot yn gweithredu awyren ar dywydd digon clir yn gyffredinol i weld ble mae'r awyren yn mynd trwy gyfeirio'n weledol at y tir (e.e. tirnodau), a thrwy osgoi rhwystrau ac awyrennau eraill yn weledol. Fodd bynnag, nid oes modd hedfan dan VFR heblaw pan fo'r cyfeiriadau allanol hyn i'w gweld yn eglur o ddigon o bellter; wrth hedfan drwy neu uwchlaw cymylau, neu mewn niwl, glaw, mwg neu amgylchiadau tebyg, fe all y cyfeiriadau hyn fynd o'r golwg. Felly, mae nenfwd cymylau a gwelededd hedfan yn bwysig i weithrediadau diogel yn ystod holl gyfnodau hedfan.

Pan nad oes modd gweithredu awyren dan VFR oherwydd bod yr arwyddion gweledol oddi allan i'r awyren o'r golwg mewn tywydd gwael (gwaelod cymylau isel) rhaid defnyddio Rheolau Hedfan Offerynnol (IFR) yn hytrach. Dan IFR, caiff awyrennau eu hedfan gydag offerynnau arnynt i gynorthwyo llywio, trwy ddefnyddio begynau radio neu signalau lloeren fel cyfeirnod, gan gynnal gweithrediad diogel yr awyrennau. Yr enw cyffredin ar y rhain yw **dynesiadau offerynnol**². I hedfan y dynesiadau hyn, rhaid i beilotiaid fod â'r drwydded ofynnol a hedfan awyren gydag offerynnau addas. Mae'r cynnig hwn yn ymgynghori ar weithredu dynesiadau offerynnol at Faes Awyr Hwlffordd.

² Os hoffech gael rhagor o wybodaeth am ddynesiadau offerynnol, ymwelwch ag: www.caa.co.uk/cap773.

2.2 Ffurfwedd y rhedfeydd



Ffigur 1 Ffurfwedd rhedfeydd Maes Awyr Hwlfordd

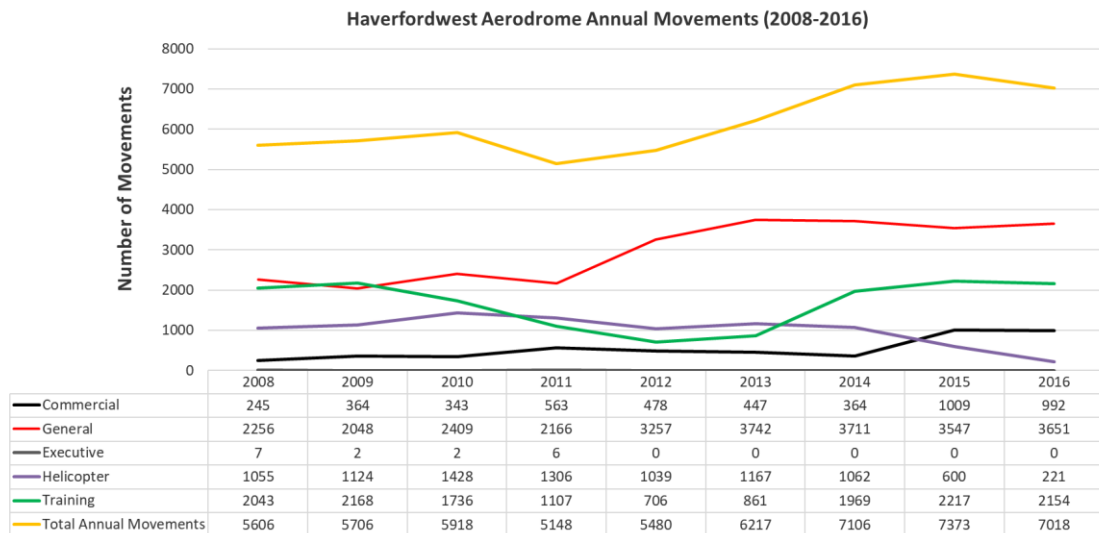
Mae dwy redfa asffalt ym Maes Awyr Hwlfordd fel sydd i'w weld yn Ffigur 1. Cyfeiriad rhedfa 03 a 21 (1524m o hyd) yw gogledd-de fwy neu lai a chyfeiriad y rhedfa groes lai 09 a 27 (1095m) yw dwyrain-gorllewin. **Sylwch mai canolbwynt yr ymgynghoriad hwn yw dynesiadau offerynnol at redfa 03 a 21 yn unig.**

Cyfeiriad y gwynt sy'n penderfynu pa redfa sydd ar waith oherwydd bod awyrennau'n gorfod codi a glanio i'r gwynt. Yn Hwlfordd, mae'r prifwyntoedd o'r de-orllewin, sy'n caniatáu i awyrennau bychan ddefnyddio rhedfa 21 neu 27 ar gyfer dynesiadau gweledol, yn dibynnu ar union gyfeiriad y gwynt.

Mae'r dynesiadau offerynnol yn cael eu gweithredu ar redfeydd 03 a 21 oherwydd bod y rhedfeydd hyn yn hwy, gyda goleuadau rhedfa. Rhwng 2016 a 2017, cofnodwyd bod rhedfa 03 a 21 ar waith 40% o'r amser.

2.3 Gweithrediadau Maes Awyr Hwlfordd

Dosbarthwyd Maes Awyr Hwlfordd fel maes awyr hedfan cyffredinol am nad oes ganddo unrhyw wasanaethau masnachol rhestredig. Fodd bynnag, caiff ei ddefnyddio gan amrywiaeth o weithredwyr awyrennau. Yn fras, y rhain yw: Masnachol, Hedfan Cyffredinol (adloniadol), Gweithredol, Hofrenyddion a Hyfforddiant. Sylwch mai VFR yn unig yw holl symudiadau yn y siartiau isod a bod un symudiad yn cael ei gyfrif fel cyrhaeddiad neu ymadawiad.

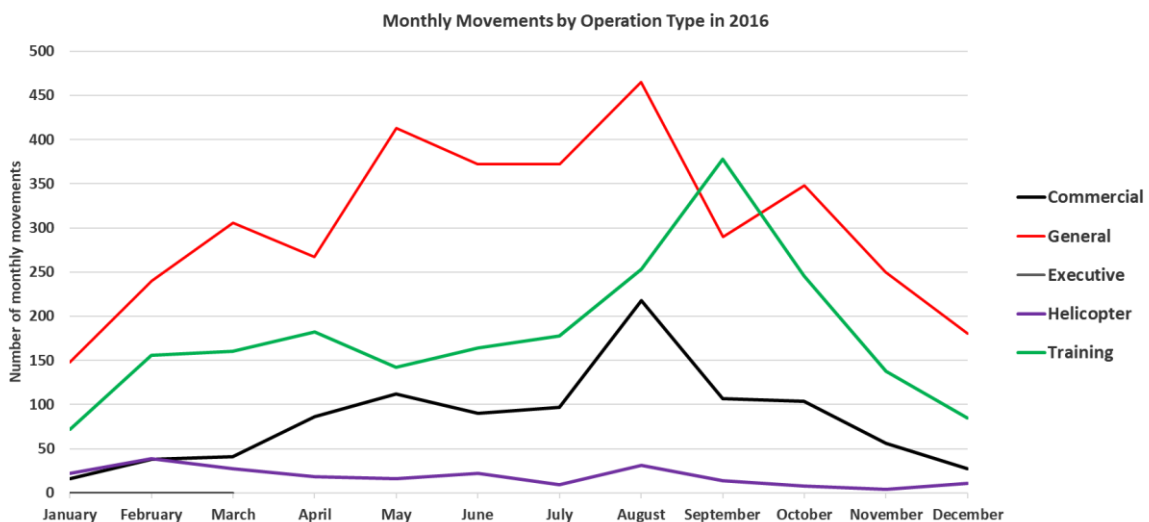


Ffigur 2 Symudiadau blynyddol Maes Awyr Hwlfordd (2008-2016)

Mae Ffigur 2 yn disgrifio'r newid yn nifer y symudiadau traffig blynyddol rhwng 2008 a 2016 ar gyfer y pum math cyffredin o weithrediadau. At ei gilydd, cynyddodd traffig blynyddol yn y maes awyr 3% y flwyddyn er y bu gostyngiad yn 2011 a 2016 o'i gymharu â'r flwyddyn flaenorol.

Caiff y maes awyr ei ddefnyddio'n bennaf ar gyfer hedfan adloniadol mewn awyrennau cyffredinol (tua 51% o draffig blynyddol) a dyfodd yn araf a sefydlogi yn ystod y blynyddoedd diwethaf. Mae gweddill y cyfranogwyr sylweddol at symudiadau'n gysylltiedig â hediadau hyfforddi (31%) sydd wedi dod yn ôl i'r un faint o weithgaredd yn fras ag a gafwyd yn 2008 a hediadau masnachol (14%) sydd wedi tyfu'n ddiweddar ers 2015.

Mae disgwyl i hedfan cyffredinol a gwaith hyfforddi aros fel y prif weithrediadau yn y maes awyr, y ddau'n cynnal hyfywedd economaidd a chynaliadwyedd y maes awyr.



Ffigur 3 Symudiadau misol fesul gweithrediad yn 2016

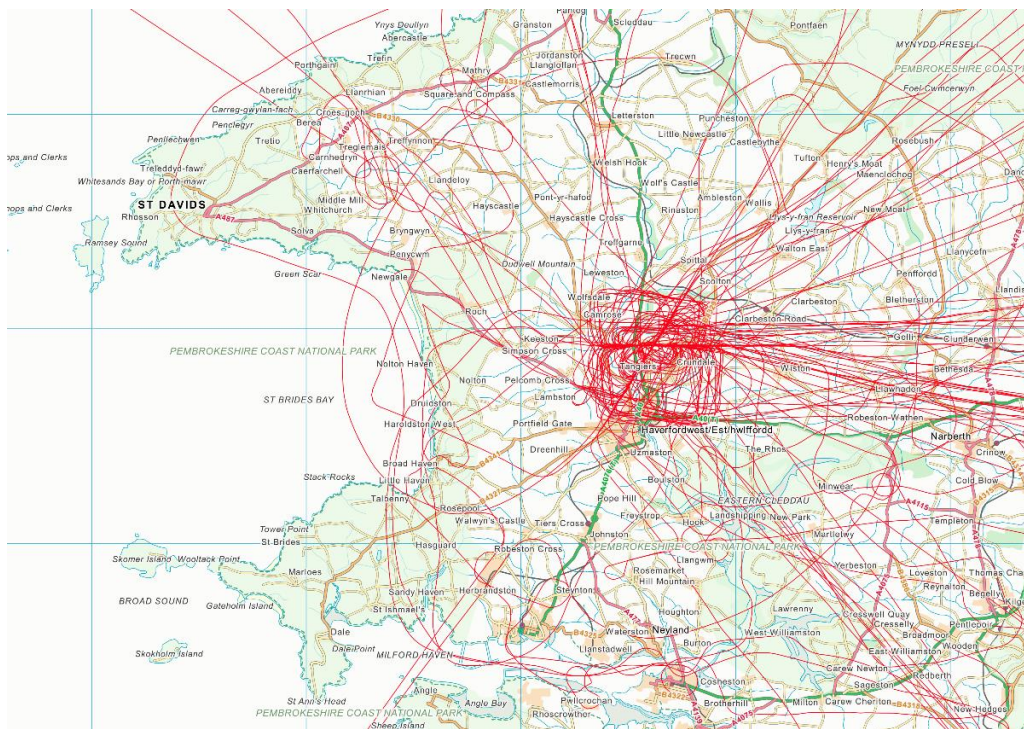
Triniodd Maes Awyr Hwlfordd gyfanswm o 7,018 symudiad yn 2016. Mae hyn yn cyfateb i gyfartaledd dyddiol yn fras o 20 symudiad.

Ar sail data 2016 a chynnwys twf cysylltiedig â thraffig IFR, yr amcangyfrif yw y bydd y dynesu arfaethedig yn ffurfio 220 o'r **symudiadau cyrraedd** blyneddol (3,509) ar redfa 03 a 21. Mae hyn yn llai na rhyw 1 y dydd. Mewn geiriau eraill, mae disgwyl i 1 ymhob 16 symudiad dynesu allu hedfan y dynesiad offerynnol arfaethedig. Yn ymarferol, ni fydd nifer y dynesiadau gweledol ac offerynnol yn gyson drwy gydol y flwyddyn oherwydd y bydd eu defnydd yn amrywio gan ddibynnu ar gyflwr cyffredin y tywydd a thrwydd traffig gweledol, fel sydd i'w weld yn Ffigur 3.

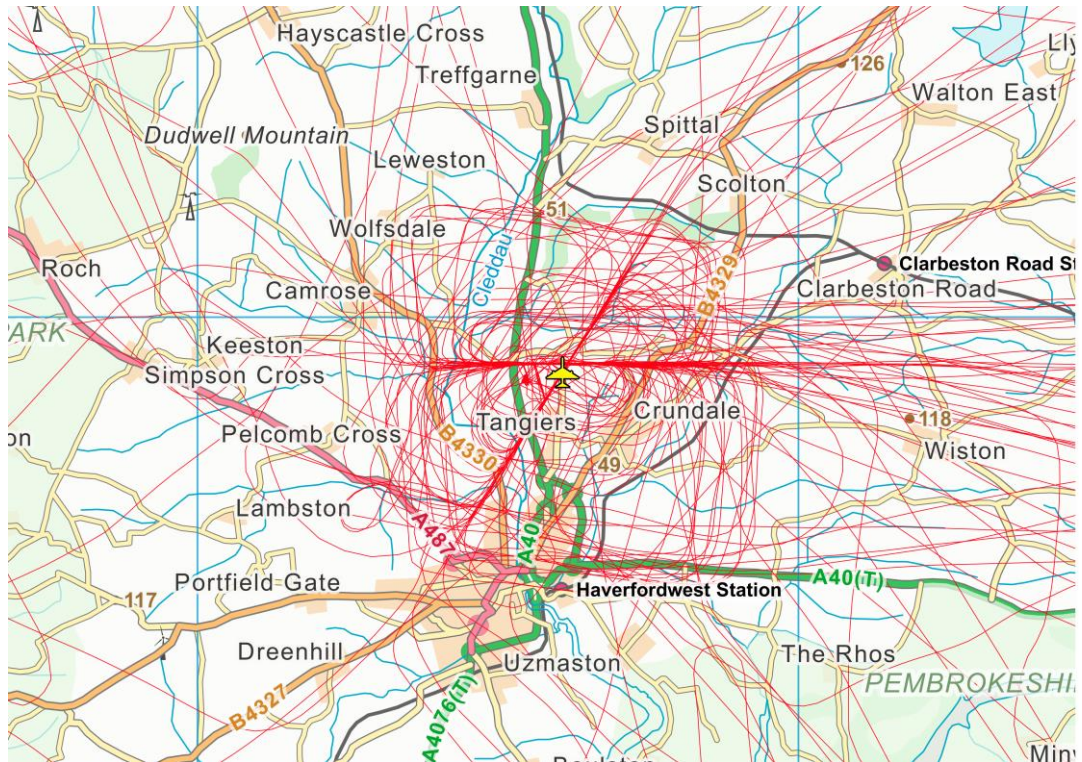
Crynodeb

I orffen, **mae disgwyl i 6% o hediadau sy'n cyrraedd Hwlfordd allu defnyddio'r** dynesiadau offerynnol arfaethedig i redfa 03 a 21, gyda'r gweddill yn defnyddio'r dynesiadau gweledol confensiynol. Fodd bynnag, mae Maes Awyr Hwlfordd yn derbyn y gall gweithredwyr awyrennau i lanio ym Maes Awyr Hwlfordd yn hytrach nag edrych ymhellach draw wrth gynllunio'u hediadau oherwydd y trefnau mwy manwl gywir hyn. Nid oes disgwyl i argaeledd y dynesiadau offerynnol (os caiff y cynnig ei dderbyn) gynyddu symudiadau VFR ond mae cynnydd bach o lai nag 1 hediad y dydd i'w ddisgwyl o draffig IFR.

2.4 Llwybrau hedfan presennol



Figur 4 Sampl o awyrennau'n cyrraedd Maes Awyr Hwlfordd rhwng 2016 a 2017



Ffigur 5 Sampl manylach o awyrennau'n cyrraedd Maes Awyr Hwlfordd rhwng 2016 a 2017

Oherwydd bod holl ddynesiadau at y maes awyr ar hyn o bryd yn cael eu hedfan yn weledol mewn gofod awyr direolaeth Dosbarth G, gall awyrennau weithredu heb gyfyngiad ac, felly, yn niffyg llwybrau penodedig, mae patrymau traffig yn tueddu i fod ar hap. Dengys Ffigur 4 sampl o ddynesiadau gweledol at y maes awyr gyda'r patrwm traffig o ganlyniad ar hap wrth hedfan oddi allan i'r ATZ. Mae hyn oherwydd mai'r peilot sy'n dehongli'r llwybrau gweledol yn hytrach na chymhorthion llywio, fel lloerennau, sy'n gwasgaru'r llwybrau hedfan.

Ar hyn o bryd, dynesiadau gweledol gan ddefnyddwyr gofod awyr yw'r unig fath o ddynesiad at Faes Awyr Hwlfordd. Mae o fantais i'r maes awyr sicrhau bod dynesiadau gweledol yn dal i fod yn brif weithrediad gyda'r dynesiadau offerynnol arfaethedig yn cael eu cadw i nifer derbyniol wrth leihau'r effaith ar weithrediadau gweledol. Fel y nodwyd cyn hyn, gweithrediadau gweledol yw 94% o symudiadau awyrennau yn y maes awyr – gan gynnwys mwyafrif llethol yr hediadau hyfforddi. Byddai angen cyfyngu ar unrhyw gynnydd mewn dynesiadau offerynnol sy'n effeithio'n negyddol ar hyfywedd economaidd y maes awyr.

3 Pam fod y maes awyr yn cynnig newid

Amcan yr adran hon yw deall pam fod Maes Awyr Hwlfordd yn dymuno cyflwyno dynesiadau offerynnol. Caiff nifer o amcanion a hybwyr allweddol eu trafod i gyfiawnhau cyflwyno dynesiadau offerynnol.

3.1 Amcanion y cynnig hwn

Y canlynol yw prif amcanion gweithredu'r **trefnau dynesu offerynnol** ym Maes Awyr Hwlfordd:

- Gwella ymarferoldeb y maes awyr trwy sicrhau mynediad awyrennau busnes pan fo gwelededd yn wael neu gyflwr y tywydd yn dirywio.
- Cynyddu diogelwch y maes awyr pan fo gwelededd yn wael trwy ddarparu dynesiadau dan reolaeth lloeren at redfa 03 a 21, yn arbennig y dynesiad at redfa 21 dros Fynydd Preseli.
- Gwella effeithlonrwydd gweithredol y maes awyr trwy ganiatáu i awyrennau sy'n seiliedig yn y maes awyr ddychwelyd wrth i'r tywydd ddirywio.
- Gwella cysylltiadau cludiant â Sir Benfro.
- Caniatáu hyfforddi hedfan offerynnol yn y maes awyr.

3.2 Hybwyr newid

Diogelwch Gweithrediadau

Gwella diogelwch gweithrediad presennol y maes awyr pan fo gwelededd yn wael yw'r prif reswm pam fod y maes awyr yn cynnig gweithredu dynesiadau offerynnol.

Lluniwyd dynesiad offerynnol i sicrhau bod awyren wrth ddynesu'n cynnal pellter diogel o rwystrau fel tir, mastiau radio, adeiladau, goleuadau stryd a cherbydau ar ffyrdd, pob un ohonynt yn nodweddion y dynesiadau offerynnol.

Mae dynesiad offerynnol gyda chanllawiau fertigol yn caniatáu i beilot hedfan yr awyren ar hyd llwybr sy'n gyfunion â'r rhedfa ac yn disgyn ar y gyfradd gywir, heb allu gweld y rhedfa. Enw hyn yw dynesiad sefydlog.

Mae modd hedfan dynesiad offerynnol i uchder lleiaf sy'n cael ei alw'n Uchder Penderfynu pan fydd y peilot yn gorfod penderfynu a yw'r rhedfa yn y golwg a bod modd glanio'n ddiogel. Os nad oes modd gweld y rhedfa, caiff y dynesiad ei atal a'r drefn methu dynesiad ei gweithredu.

Ar yr uchder penderfynu, bydd y dynesiad offerynnol wedi lleoli'r awyren yn gywir i ddilyn canllawiau gweledol goleuadau'r maes awyr a dim ond mân addasiadau i sefyllfa'r awyren sydd eu hangen yng nghyfnod terfynol y dynesiad.

Mae dynesiadau gyda chanllawiau fertigol yn llai o faich ar y peilot oherwydd nad yw'n gorfod cadw golwg o hyd ar y gyfradd ddisgyn a cheisio sicrhau bod yr awyren ar uchder arbennig ar bellter penodol. Gan ei bod yn haws hedfan dynesiad, mae llai o debygolrwydd gorfod newid gosodiadau'r peiriant i gynnal y llwybr glanio, gan losgi llai o danwydd a lleihau allyriadau.

Gwell Lleiafysymiau Gweithredu

Lluniwyd dynesiad offerynnol i ystyried rhwystrau ac, oherwydd bod lleoliad yr awyren yn fanwl gywir ar y llwybr dynesu, bydd yr uchder penderfynu'n llawer is nag mewn dynesiad gweledol. Felly, mae'r dynesiad offerynnol yn caniatáu i weithrediadau barhau pan fo gweledd yn wael.

Budd cost

Mae Maes Awyr Hwlfordd yn manteisio ar y cyllido rhannol sy'n cael ei ddarparu gan Asiantaeth GNSS Ewropeaidd trwy roi ei hun mewn sefyllfa i ddiogelu dyfodol ei fusnes wrth weithredu dynesiadau offerynnol a chreu cyfleoedd arbed costau yn y dyfodol.

Mae modd cyflwyno trefnau dynesu offerynnol ar sail lloeren heb wario arian ar offer ar y tir a heb beri unrhyw gostau gweithredu a chynnal parhaol cysylltiedig i'r maes awyr. Trwy weithredu'r dynesiadau offerynnol, mae Maes Awyr Hwlfordd yn gwneud y gorau o'i weithriad ar gyfer ei gwsmeriaid heddiw ac yn y dyfodol trwy ddarparu trefn ddiogel a dibynadwy y bydd modd ei defnyddio ar dywydd drwg yn hytrach na dargyfeirio awyrennau i feysydd awyr eraill.

Yn olaf, mae'r dynesiad offerynnol yn atgyfnerthu'r achos dros ffyniant y maes awyr dan reolaeth Cyngor Sir Penfro trwy ostyngiad clir yn y cyfraniad ariannol at weithredu'r maes awyr.

Buddiannau i weithrediadau masnachol a hyfforddi

Mae Fly Wales yn weithredwr sylweddol yn Hwlfordd gyda'i weithrediadau masnachol a hyfforddi'n cynrychioli 45% o symudiadau blynyddol. Mae'r gweithriad masnachol yn golygu cludo organau dynol ar gyfer trawsblannu a staff meddygol rhwng ysbytai. Nid oes modd rhagweld y gweithrediadau hyn a byddant yn digwydd weithiau oddi allan i oriau arferol y maes awyr, e.e. liw nos. Bydd cyflwyno dynesiadau offerynnol yn galluogi i Fly Wales hedfan i'r maes awyr pan fo gweledd yn wael.

Nid yw'r hyfforddiant sy'n cael ei gyflwyno yn y maes awyr heddiw'n cynnwys hyfforddiant i hedfan dynesiadau offerynnol. Felly, bydd modd defnyddio'r trefnau newydd hefyd ar dywydd braf i hyfforddi peilotiaid i hedfan dynesiadau offerynnol gan sefydliadau hyfforddi lleol neu o fannau eraill, pan fo traffig yn caniatáu. Bydd nifer y dynesiadau hyfforddiant tywydd braf hyn yn amrywio, gan ddibynnu ar drwch traffig arall ac fe'u cynhwyswyd yn y 220 awyren y mae disgwyl iddynt ddefnyddio'r dynesiadau offerynnol.

Felly, ni fydd defnydd y drefn arfaethedig at ei gilydd yn gyson drwy gydol y flwyddyn gyda llai o ddynesiadau'n debygol ar dywydd braf. Mae hyn oherwydd y bydd Maes Awyr Hwlfordd yn cyfyngu ar ddefnyddio'r drefn ddynesu offerynnol pan fo'r patrwm traffig gweledol yn brysur gyda pheilotiaid yn hedfan dynesiadau gweledol.

Moderneiddio

Mae trefnau dynesu ar sail lloeren yn cael eu mabwysiadu ledled y byd oherwydd gofynion Penderfyniad A37-11³ y Sefydliad Hedfan Sifil Rhyngwladol (ICAO). Mae'r DU yn bwriadu cyflawni nodau'r gofyniad hwn trwy ei Strategaeth Gofod Awyr y Dyfodol (FAS).⁴ Un o nodau allweddol FAS yw gwneud gofod awyr yn fwy effeithlon trwy wella cywirdeb lle

³ https://www.icao.int/Meetings/AMC/Assembly37/Documents/ProvisionalEdition/a37_res_prov_en.pdf

⁴ <https://www.caa.co.uk/Commercial-industry/Airspace/Future-airspace-strategy/Future-airspace-strategy/>

mae awyrennau'n hedfan wrth ddefnyddio llywio ar sail lloeren yn lle cymhorthion llywio ar y tir.

Effeithiau Amgylcheddol Cadarnhaol

Mae'r trefnau dynesiad offerynnol arfaethedig yn cynnig y canlynol:

- Hediadau mwy effeithlon.
- Arbediadau tanwydd oherwydd llai o ddargyfeirio a methu dynesiadau pan fo'r amgylchiadau gwledol yn ymylol a lleihau allyriadau CO₂ o'r herwydd a llai o sŵn oherwydd bod awyrennau'n aros yn uwch am fwy o amser.
- Llwybrau hedfan dynesu ailadroddadwy, mwy manwl gywir a mwy rhagweladwy. Caiff hyn ei drafod ymhellach yn fanwl yn yr adran nesaf (adran 4).

Ar gyfartaledd, mae defnyddio'r dynesiadau offerynnol yn golygu hedfan 4.5 NM ychwanegol. Mae hyn yn fach o'i gymharu â dargyfeirio i faes awyr arall (oherwydd tywydd garw), sy'n golygu hedfan i Fryste (>180 NM) neu Gaerdydd (>120 NM), y ddau faes awyr gryn bellter i ffwrdd.

4 Y dewisiadau arfaethedig

Mae'r adran hon yn amlinellu'r tri dewis a ystyriwyd gan Faes Awyr Hwlfordd i ateb y gofynion ac amcanion, fel yr amlinellwyd yn adran 3.

4.1 Dewis A – Gweithredu dynesiadau offerynnol

Mae Maes Awyr Hwlfordd yn bwriadu cyflwyno dynesiadau offerynnol at redfa 03 a 21 yn unig, gan eu defnyddiwyd ar y cyd â'r dynesiadau gweledol presennol. Mae'r dewis hwn yn cyd-fynd â'r amcanion a hybwyr newid a restrwyd yn adran 3.1. **Dyma ddewis gorau'r maes awyr.**

Bydd y dynesiad offerynnol arfaethedig yn golygu bod awyrennau'n dilyn cyfeirbwyntiau System Leoli Fyd-eang (GPS) sy'n cael eu rhaglennu i'r cyfrifiadur rheoli hediadau ar yr awyren. Maent yn gweithio ar yr un syniad â llyw lloeren car, ond yn rhoi canllawiau fertigol yn ogystal â llorweddol. Nid yw dynesiadau offerynnol yn dibynnu ar seilwaith ar y tir.

Tair prif nodwedd dynesiad fel hyn yw:

- 1) Bydd y dynesiadau o ddau ben y rhedfa'n ddynesiadau offerynnol "syth i mewn". Mewn geiriau eraill, bydd y dynesiad yn dilyn llinell ganol estynedig y rhedfa lanio mewn cymhariaeth â chyfran o ddynesiadau gweledol lle mae'r awyren yn lleoli o fewn y gylchdaith weledol. Y cynllun 'syth i mewn' hwn yw'r gorau oll ar gyfer gweithrediadau hedfan a diogelwch a dyma'r arfer sefydledig ar gyfer dynesiadau offerynnol, ar sail polisi'r CAA. Mae Atodiad 1 i ddogfen PAC 1122 y CAA, yn datgan yn eglur y dylid cadw cynlluniau dynesu mor syml a safonol ag y bo modd, e.e. ble bynnag y bo modd dim dynesiadau i'r ochr (dynesiadau i'w cadw ar linell ganol y rhedfa).
- 2) Bydd awyrennau'n dilyn llwybr penodol dros y tir, gan arwain at lwybrau hedfan mwy cyson.
- 3) Ni fydd y cynnig yn gofyn gosod unrhyw offer ar y tir ac, felly, nid oes unrhyw amserlenni cynnal offer. Lluniwyd y dynesiadau offerynnol i ddefnyddio gwybodaeth o loerennau ar gyfer llywio manwl gywir.

Mae Ffigur 6 a Ffigur 7 **Dynesiadau offerynnol arfaethedig at redfa 21** yn diffinio llwybr (linell las tywyll) awyrennau sy'n defnyddio'r drefn offerynnol at redfa 03 a 21. Bydd hyn yn arwain at lwybrau dynesu mwy rhagweladwy ac ailadroddadwy at y maes awyr o'i gymharu â'r llinellau coch sy'n cynrychioli llwybr awyrennau sy'n dynesu at y maes awyr yn weledol.

4.2 Dewis B – Gwneud dim

Nid yw'r dewis hwn yn ateb gofynion ac amcanion y maes awyr a nodwyd yn adran 3. Ni fydd modd cynyddu diogelwch trwy sicrhau osgoi rhwystrau wrth ddynesu at redfa 21 na chynyddu diogelwch trwy alluogi dynesiadau sefydlog at redfa 03 a 21. Nid yw'n caniatáu i awyrennau sy'n seiliedig yn y maes awyr ddychwelyd wrth i'r tywydd ddirywio na gallu darparu hyfforddiant offerynnol ac isadeiledd cludiant lleol a maes awyr sy'n fwy ymarferol.

4.3 Dewis C – Gweithredu dynesiad NDB/DME

Mae cymhorthion llywio confensiynol ar y tir fel Begynau Anghyfeiriol (NDB) ac Offer Mesur Pellter (DME) ar gael i'w defnyddio ym Maes Awyr Hwlfordd ar hyn o bryd, i

gynorthwyo peilotiaid gael hyd i'r maes awyr. Fodd bynnag, nid oes unrhyw drefnau dynesu cysylltiedig sy'n defnyddio'r offer. Nid yw'r NDB yn rhoi canllawiau fertigol i'r peilot wrth ddynesu ac mae'n agored i ymyriad a cholli'r signal oherwydd meltt a tharanau a thir bryniog. Felly, mae hyn eto'n lleihau'r dewisiadau sydd ar gael i beilotiaid wneud dynesiad offerynnol at Faes Awyr Hwlfordd.

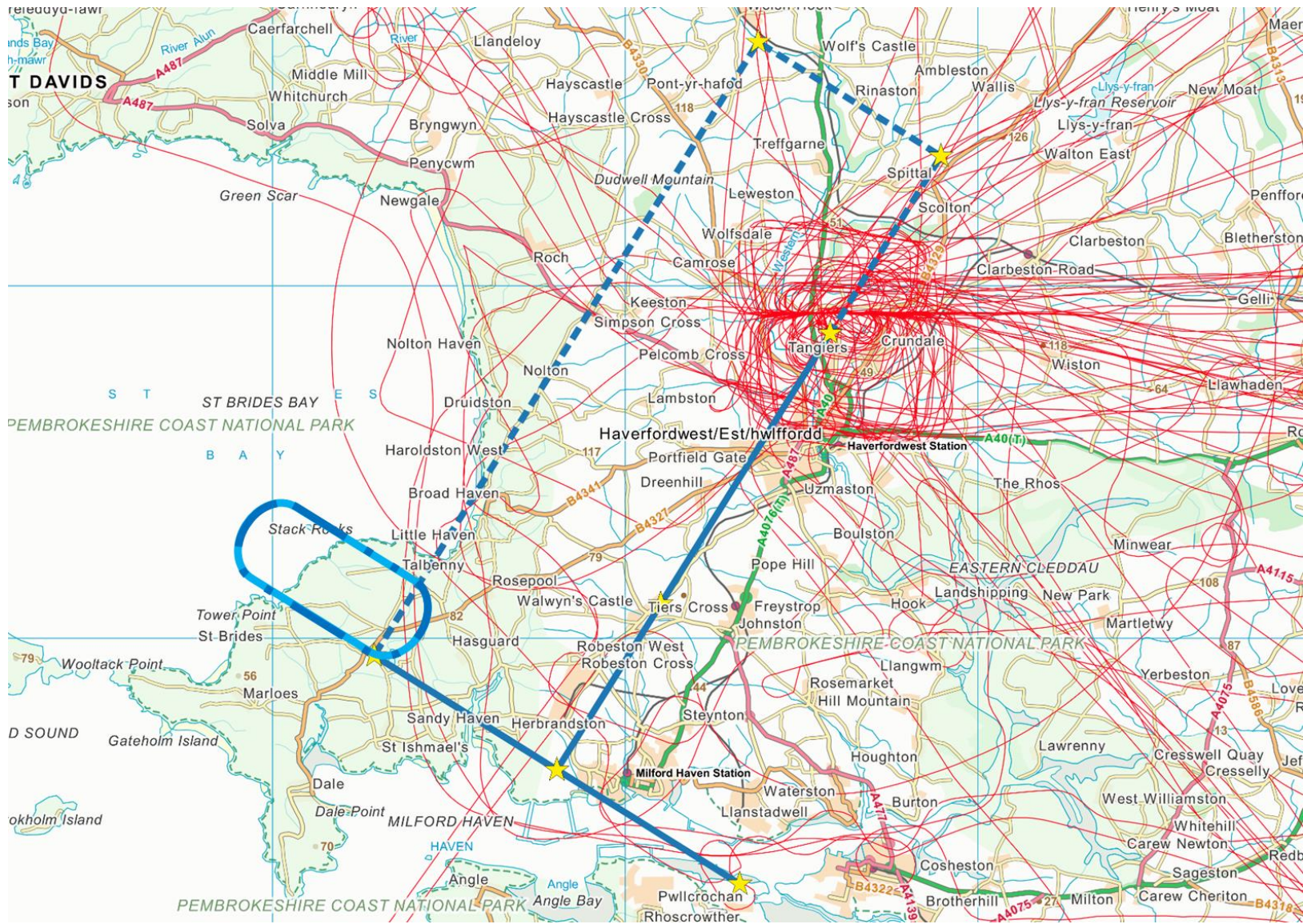
Mae angen cryn fuddsoddiad arnynt mewn perthynas â chynnal a chadw a chyfnewid offer yn y dyfodol ar ddiwedd eu bywyd gweithredol. Nid ydynt chwaith mor fanwl gywir â'r trefnau dynesiad offerynnol arfaethedig nac yn rhoi canllawiau fertigol i'r peilot. Yn bwysicach, nid ydynt yn dod â budd diogelwch i'r gweithrediad.

Ystyriwyd a gwrthodwyd y dewis hwn oherwydd nad oedd yn cyflawni amcanion y maes awyr. Yn ogystal, oherwydd bod y dynesiadau hyn yn cael eu darford yn y diwydiant awyrennau, nid yw'r dewis yn ymddangos ar y ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad yn adran 8.

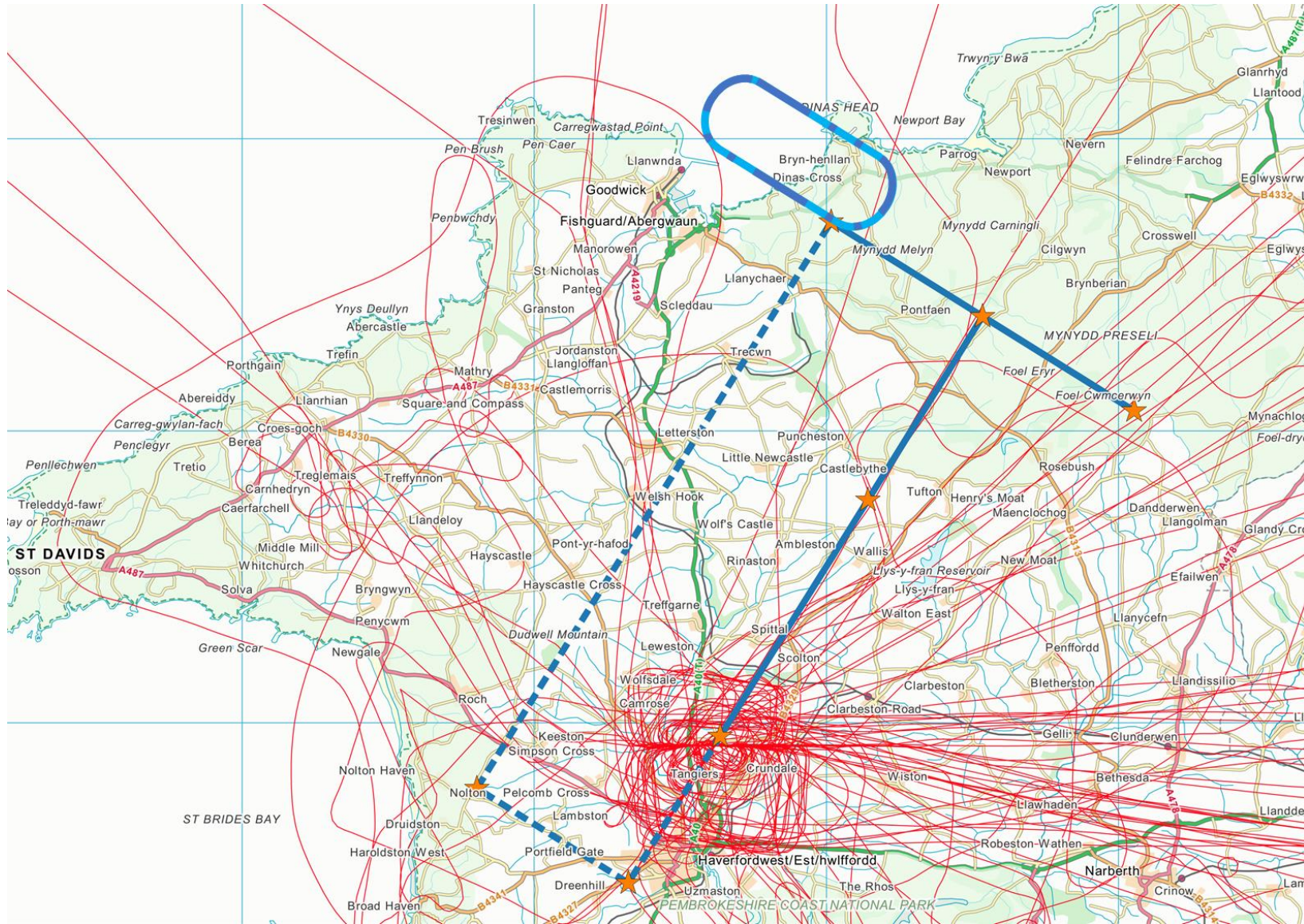
4.4 Lliniaru sydd yn y cynllun arfaethedig i leihau'r effaith

Dyluniwyd y dynesiadau offerynnol o fewn y meini prawf dylunio a gytunwyd yn rhyngwladol ac a gyhoeddwyd gan ICAO. Wrth ddylunio'r dynesiadau offerynnol arfaethedig (Ffigur 13 a Ffigur 14) ystyriwyd:

- 1) Sicrhau cadw'n glir o'r tir dros Fynydd Preseli.
- 2) Lleihau hedfan dros ardaloedd adeiledig gymaint â phosibl.
- 3) Osgoi'r ardaloedd peryglus o gwmpas Maes Awyr Gorllewin Cymru.
- 4) Osgoi'r ardaloedd peryglus ar hyd arfordir De Sir Benfro.



Ffigur 6 Dynesiadau offerynnol arfaethedig at redfa 03



Ffigur 7 Dynesiadau offerynnol arfaethedig at redfa 21

5 Effeithiau amgylcheddol all fod

Mae'r adran hon yn cloriannu'r effaith amgylcheddol all fod o gyflwyno'r dynesiad offerynnol ym Maes Awyr Hwlfordd.

5.1 Effeithiau amgylcheddol

5.1.1 Sŵn

Nid yw Maes Awyr Hwlfordd yn disgwyl cynnydd sylweddol mewn dynesiadau awyrennau at y maes awyr ac nid yw'n disgwyl newid yn y mathau o awyrennau sy'n dynesu, os caiff y cynnig ei weithredu. Daw'r maes awyr a'i rhanddeiliaid hedfan allweddol i gasgliad na fydd cynnydd o bwys mewn sŵn o weithrediad awyrennau.

O dderbyn y bydd cyflwyno'r trefnau hedfan offerynnol yn arwain at ailadrodd y trywydd ar y tir y bydd awyrennau'n hedfan drosto, efallai y bydd rhywfaint o gynnydd mewn sŵn mewn rhai ardaloedd. Fodd bynnag, mae disgwyl i'r canllawiau i awyrennau trwy'r drefn offerynnol beri eu bod yn hedfan yn uwch (gyda llai o sŵn ar y tir) nag ar hyn o bryd. Caiff hyn ei esbonio ymhellach yn adran 6.

Fel rhan o weithgareddau rheoli sŵn cyfredol y maes awyr, mae gofyn i weithredwyr awyrennau sy'n gwneud gweithrediadau gweledol leihau effaith sŵn ar yr ardaloedd oddi amgylch a byddant yn dal i gynorthwyo hyn. Mae hyn yn cynnwys osgoi'r ganolfan farchogaeth leol a phreswylfa i'r gogledd o redfa 21 a chynnal sefyllfa'r gylchdaith ar yr ochr gyda'r gwynt. Caiff y Trefnau Lleihau Sŵn eu lledaenu yng Nghyhoeddiad Hysbysrwydd Awyrennol (AIP) y DU (EGFE AD 2.21).

5.1.2 Allyriadau CO₂

Yn dilyn ymgysylltu â rhanddeiliaid hedfan allweddol y maes awyr, (h.y. peilotiaid, defnyddwyr gofod awyr a staff gweithrediadau'r maes awyr), mae consensws y bydd y cynnig yn caniatáu i awyrennau hedfan dynesiad sefydlog gyda llai o bŵer.

Mae'r dynesiad presennol at redfeydd yn gofyn bod peilotiaid yn dilyn dynesiad gweledol at y maes awyr fel yr eglurwyd eisoes yn adran 5. Unwaith y bydd y peilot yn gallu gweld y maes awyr, bydd yn gorfod troi at linell y rhedfa. Pan fydd awyren yn dechrau troi, fe all ofyn mwy o bŵer i gynnal cyflymder yn yr awyr gan gynyddu allyriadau CO₂, llosgi tanwydd a sŵn. Bydd y dynesiad offerynnol arfaethedig yn caniatáu i awyrennau hedfan mewn llinell syth dros y tir i lanio heb orfod newid fawr ddim ar eu cyfeiriad na phŵer. Bydd dynesiad fel hyn yn caniatáu i beilotiaid gyflunio'r awyren yn fwy effeithlon gyda'r gobaiith o leihau llosgi tanwydd, allyriadau CO₂ a sŵn wrth ddynesu.

Yn gwrthbwyso defnyddio llai o bŵer fel hyn, mae awyren yn gorfod teithio rhyw 4.5 milltir fôr ar gyfartaledd i hedfan y dynesiad offerynnol.

5.1.3 Llonyddwch ac Ymwthiad Gweledol

Nid yw'r dynesiadau offerynnol yn cael eu gweithredu i gynyddu nifer yr hediadau i mewn ac allan o Faes Awyr Hwlfordd ac mae disgwyl i unrhyw gynnydd fod yn ddibwys, fel y disgrifiwyd eisoes. O ganlyniad, nid yw'r maes awyr yn credu y bydd unrhyw effaith gadarnhaol neu negyddol arwyddocaol ar lonyddwch ac ymwthiad gweledol o ganlyniad i'r cynnig.

Bydd awyrennau sy'n cyrraedd rhedfa 03 a 21 yn uwch yn ystod rhannau penodol o'r dynesiad o'i gymharu â'r llwybr dynesiad gweledol presennol. Yn arbennig, yn y fan lle

mae rhan gyntaf y dynesiad offerynnol yn dechrau. Mae Ffigur 7 yn dangos y dynesiadau offerynnol arfaethedig mewn perthynas â nodweddion lleol ar y tir.

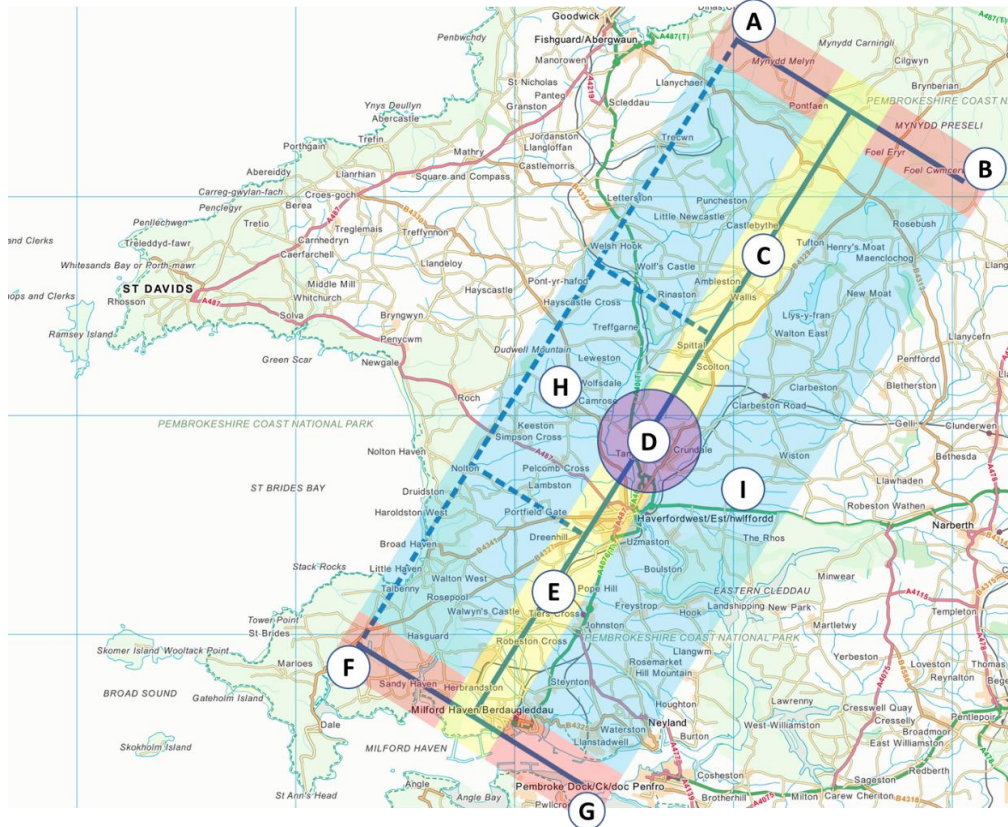
Mae lleoli **Dal ar 2800tr** yn agos at dref Abergwaun (i'w weld fel cylch glas dotiog yn Ffigur 6), yn fwyaf tebygol o beri peth ymwthiad gweledol. Fodd bynnag, nid yw hyn yn golygu y bydd trigolion Abergwaun yn gweld niferoedd sylweddol o awyrennau oherwydd mai'r disgwyl yw y bydd tuag un awyren yr wythnos yn dechrau'r dynesiad ger Abergwaun a dim ond cyfran fechan o'r rhain fydd yn hedfan y cylch dal. Lluniwyd y cylch dal i sicrhau bod awyrennau'n cadw'n glir o'r ardaloedd peryglus cysylltiedig â Maes Awyr Gorllewin Cymru ar wynt cryf. Caiff hyn ei ddisgrifio'n llawnach yn adran 6.

Sylwch nad oes disgwyl i draffig sy'n hedfan dros Fynydd Preseli newid o ganlyniad i'r dynesiadau offerynnol arfaethedig. Fodd bynnag, bydd defnyddio'r dynesiad offerynnol yn golygu bod awyrennau'n hedfan yn uwch. Mae awyrennau sy'n dynesu'n weledol at y maes awyr yn hedfan dros Fynydd Preseli eisoes.

6 Sut mae'r cynnig hwn yn effeithio arnaf i?

Mae'r adran hon yn rhoi asesiad ansoddol o swm a nifer yr awyrennau a allai effeithio ar ardal oedd y bydd awyrennau'n hedfan drostynt oherwydd y trefnau dynesiad offerynnol arfaethedig.

6.1 Asesiad





















Ffigur 8 Map o ardaloedd y bydd dynesiad offerynnol yn effeithio arnynt

Mae'r llinell las tywyll yn Ffigur 8 yn nodi'r dynesiadau offerynnol arfaethedig i redfeydd 03 a 21 ac mae'r cylchoedd lliw yn dangos y tiroedd islaw lle gall fod effaith. Yn nodweddiadol, bydd awyrennau naill ai'n dechrau'r dynesiad offerynnol trwy ymuno o A neu B a chrynhoi i G (i laniu ar redfa 21) neu'n ymuno o F a G a chrynhoi i E (i laniu ar redfa 03). Mae holl ddynesiadau'n terfynu o fewn D yn y maes awyr. Awyrennau'n defnyddio'r drefn methu dynesiad sy'n defnyddio ardal H. Pan nad oes modd parhau dynesiad i laniad llwyddiannus, am unrhyw reswm, bydd yr awyren yn hedfan dynesiad a fethwyd neu droi o gwmpas.

Mae Tabl 1 yn disgrifio'r effaith ar ardaloedd A i I o ran **swm** a **nifer yr awyrennau**. Isod mae disgrifiad o'r effaith debygol yn Tabl 1.

Dangosydd	Effaith
	Amcangyfrifwn ostyngiad clir mewn swm neu nifer awyrennau.
	Amcangyfrifwn gynnydd clir mewn swm neu nifer awyrennau.
	Amcangyfrifwn na fydd newid mewn swm neu nifer awyrennau.

Rhanbarth	Effaith	Categori	Sail Resymegol (newid i weithrediadau gweledol presennol)
A		Sŵn	Bydd awyrennau'n hedfan yn uwch (o leiaf 2900tr) o'i gymharu ag awyrennau ar drywydd tebyg yn hedfan yn weledol i'r maes awyr.
		Nifer yr awyrennau	Mae disgwyl i ryw 55 awyren y flwyddyn bennu llwybr drwy'r ardal, sy'n debygol o fod yn fwy na heddiw oherwydd bod awyrennau'n cael eu cyfeirio drwy A yn hytrach na hedfan yn uniongyrchol i'r maes awyr.
B		Sŵn	Bydd awyrennau'n hedfan yn uwch (o leiaf 2900tr) o'i gymharu ag awyrennau ar drywydd tebyg yn hedfan yn weledol i'r maes awyr.
		Nifer yr awyrennau	Mae disgwyl i 10 awyren y flwyddyn bennu llwybr drwy'r ardal, sy'n debygol o fod yr un faint â heddiw.
C		Sŵn	Bydd awyrennau sy'n hedfan y dynesiad offerynnol yn uwch ac yn disgyn ar lai o bŵer nag awyrennau sy'n dynesu at y maes awyr yn weledol.
		Nifer yr awyrennau	Mae disgwyl i ryw 213 awyren y flwyddyn bennu llwybr drwy'r ardal, sy'n debygol o fod yn fwy na heddiw oherwydd bod awyrennau'n cael eu cyfeirio drwy A a B yn hytrach na hedfan yn uniongyrchol i'r maes awyr.
D		Sŵn	Dim newid i sŵn presennol yn yr ATZ oherwydd nad yw patrymau traffig yn newid.
		Nifer yr awyrennau	Dim newid dirnadwy yn nifer yr awyrennau yn yr ATZ oherwydd bod y mwyafrif (~ 94%) o symudiadau'n dynesu'n weledol.
E		Sŵn	Bydd awyrennau sy'n hedfan y dynesiad offerynnol yn uwch ac yn disgyn ar lai o bŵer nag awyrennau sy'n dynesu at y maes awyr yn weledol.
		Nifer yr awyrennau	Nid oes disgwyl i'r dynesiad offerynnol arfaethedig newid llif presennol y traffig yn sylweddol.
F		Sŵn	Dim newid dirnadwy mewn sŵn oherwydd nad yw awyrennau'n defnyddio'r ardal yn aml.
		Nifer yr awyrennau	Mae disgwyl i ryw 4 awyren y flwyddyn bennu llwybr drwy'r ardal, ac nid oes disgwyl i'r dynesiad offerynnol arfaethedig newid llif presennol y traffig yn sylweddol.
G		Sŵn	Dim newid dirnadwy mewn sŵn oherwydd bod awyrennau'n pennu llwybr dros yr aber i'r de o Aberdaugleddau ar hyn o bryd.
		Nifer yr awyrennau	Mae disgwyl i ryw 18 awyren y flwyddyn bennu llwybr drwy'r ardal, ac nid oes disgwyl i'r dynesiad offerynnol arfaethedig newid llif presennol y traffig yn sylweddol.
H		Sŵn	Dim newid dirnadwy mewn sŵn oherwydd mai anaml y bydd dynesiad a fethwyd yn cael ei ddefnyddio a gweithrediadau gweledol sydd bennaf yn yr ardal ar hyn o bryd.
		Nifer yr awyrennau	Mae disgwyl i ryw 17 awyren y flwyddyn bennu llwybr drwy'r ardal, sy'n debygol o fod yr un faint â heddiw.
I		Sŵn	Gostyngiad bach mewn sŵn wrth i awyrennau bennu llwybr drwy ardaloedd B a G.
		Nifer yr awyrennau	Dim newid dirnadwy yn nifer yr awyrennau oherwydd mai awyrennau'n symud yn weledol sydd yno'n bennaf.

Tabl 1 Aseiad ansoddol o ardaloedd sy'n teimlo effaith y trefnau dynesu offerynnol

7 Y Broses Ymgynghori

7.1 Golwg Gyffredinol

Diben yr ymgynghori hwn yw rhoi cyfle i randdeiliaid a'r cyhoedd fynegi eu barn, iddynt wneud sylwadau ar y Cynnig Newid Gofod Awyr ac i Faes Awyr Hwlfordd rannu gwybodaeth gyda nhw.

Mae rhestr lawn o'r rhanddeiliaid sy'n cael eu cysylltu'n uniongyrchol yn Atodiad E. Maent yn rhannu'n ddau grŵp fel a ganlyn: rhanddeiliaid sy'n hedfan a rhanddeiliaid nad ydynt yn hedfan. Bydd y ddogfen ymgynghori ar gael i holl randdeiliaid trwy wefan Cyngor Sir Penfro (yn cael ei hysbysebu trwy gyfryngau lleol a chyfryngau cymdeithasol), cyfarfodydd cyhoeddus a chopïau caled a fydd ar gael mewn llyfrgelloedd lleol ac ar gais.

7.2 Swyddogaethau a chyfrifoldebau

Isod mae swyddogaethau a chyfrifoldebau'r cyrff allweddol sy'n ganolog i hyrwyddo, sicrhau cadw at y broses ymgynghori a chymeradwyo'r cynnig (os yw'n llwyddiant).

Maes Awyr Hwlfordd

Cyngor Sir Penfro yw'r 'noddwr newid' ar gyfer y cynnig hwn ac sydd, felly, yn gyfrifol am gynnwys y cynnig a hefyd y broses ymgynghori. Wrth ddatblygu'r Cynnig Newid Gofod Awyr, mae Maes Awyr Hwlfordd yn dilyn y fframwaith a bennwyd gan yn PAC 725 CAA, Canllawiau ar Gymhwyso Proses Newid Gofod Awyr y CAA.

Grŵp Rheoli Diogelwch a Gofod Awyr (SARG) y CAA

Grŵp Rheoli Diogelwch a Gofod Awyr (SARG) y CAA sy'n gyfrifol am Broses Newid Gofod Awyr. Dylid gwneud unrhyw gwynion ynghylch sut mae'r maes awyr yn cadw at Broses Newid Gofod Awyr i'r cyfeiriad isod. Bydd unrhyw ymatebion eraill yn cael eu cyfeirio'n ôl at Faes Awyr Hwlfordd.

Airspace Regulator (Coordination)

Airspace, ATM and Aerodromes

Safety and Airspace Regulation Group

CAA House

45-59 Kingsway

Llundain WC2B 6TE

Yr Awdurdod Hedfan Sifil

Awdurdod Hedfan Sifil y DU (CAA), y corff rheoleiddiol cenedlaethol, fydd yn gwneud y penderfyniad terfynol ynghylch gweithredu'r drefn ddynesu arfaethedig.

7.3 Dechrau'r ymgynghori

Bydd y cynnig yn destun 14 wythnos o ymgynghori â rhanddeiliaid yn dechrau ar 20^{fed} Tachwedd 2017 ac yn darfod ar 26^{ain} Chwefror 2018.

Mae'r holl wybodaeth ynghylch y cynnig i newid gofod awyr i'w chael ar wefan Cyngor Sir Penfro www.pembrokeshire.gov.uk/haveyoursay.

Bydd copïau caled ar gael hefyd, ar gais, o Ganolfan Gyswllt Cwsmeriaid y Cyngor ar 01437 764551.

7.4 Sut i ymateb i'r ymgynghoriad hwn

Caiff holl randdeiliaid eu gwahodd i ymateb yn ystod y cyfnod ymgynghori drwy'r sianelau canlynol, isod. Bydd holl ymateb yn cael ystyriaeth briodol ac yn cael ei gynnwys yn adroddiad ymgynghori cryno'r maes awyr, a fydd yn nodi'r materion a themâu allweddol a ddaeth i'r amlwg drwy'r ymgynghori a sut mae'r maes awyr yn bwriadu rhoi sylw iddynt. Bydd hyn yn cael ei gyhoeddi ar wefan Cyngor Sir Penfro cyn cyflwyno'r cynnig ffurfiol i'r CAA (gwelwch Amserlen ACP, Tabl 2). Bydd yr holl ymateb yn cael ei gyflwyno i'r CAA. Os nad ydych eisiau i'ch gwybodaeth bersonol fynd i'r CAA, cofiwch nodi neu ddatgan hyn yn eglur yn eich ymateb.

Yr argymhelliad cryf yw darllen yr adran hon yn llawn cyn i chi ysgrifennu eich ymateb.

Daw'r ymgynghori i ben am 12:00 hanner dydd, ar ddydd Llun 26^{ain} Chwefror 2018.

Y Wefan ac E-bost

Mae gwahoddiad i chi ymateb trwy ddefnyddio'r ffurflen ymateb ar-lein yn www.pembrokeshire.gov.uk/haveyoursay.

Fel arall, fe welwch fersiwn copi caled o'r ffurflen ymateb yn Adran 8 y ddogfen hon.

Gallwch hefyd gael hyd i gopi caled o'r ffurflen ymateb i'w lawrlwytho yn www.pembrokeshire.gov.uk/haveyoursay, y gallwch ei hargraffu a'i llenwi. Unwaith y bydd yn gyflawn gallwch ei sganio a'i dychwelyd i surveys@pembrokeshire.gov.uk neu ei phostio i'r cyfeiriad isod.

Drwy'r Post

Os na allwch ddefnyddio e-bost, anfonwch lythyr i'r cyfeiriad canlynol:

Cyngor Sir Penfro

Polisi

2D Neuadd y Sir

Hwlfordd

SA61 1TP

Sylwch na fyddwn yn ymateb i sylwadau unigol heblaw pan fo angen gwneud hynny i sicrhau bod holl randdeiliaid yn cael y wybodaeth sydd arnynt ei hangen i gyfranogi yn yr ymgynghoriad (e.e. os oes angen rhagor o wybodaeth neu eglurhad ar y cynnig hwn).

Os hoffech sicrhau bod eich sylwadau'n cael eu derbyn, yr argymhelliad yw defnyddio gwasanaeth dosbarthiad a gofnodwyd.

7.5 Beth sy'n digwydd nesaf?

Ar ôl i'r cyfnod ymgynghori ddod i ben, bydd Cyngor Sir Penfro'n dadansoddi'r ymatebion ac yn cyhoeddi adroddiad yn crynhoi'r ymateb a gafwyd. Bydd yn nodi'r materion a themâu allweddol a ddaeth i'r amlwg drwy'r ymgynghori a sut mae'r maes awyr yn bwriadu rhoi sylw iddynt. Bydd gwybodaeth berthnasol ynghylch yr ymgynghori'n gyffredinol, ac unrhyw wybodaeth arall a allai fod yn ddefnyddiol, yn cael ei chrynhai hefyd. Bydd yr adroddiad yn cael ei gyhoeddi ar wefan Cyngor Sir Penfro o fewn cyfnod priodol ar ôl dyddiad cau'r ymgynghoriad.

Yn dilyn hyn, bydd y Cynnig Newid Gofod Awyr (ACP) ar sail y ddogfen ymgynghori hon a'r adroddiad ymateb, yn cael ei anfon at y CAA.

Yna bydd y CAA yn cwblhau ei asesiad rheoleiddiol o'r cynnig. Bydd y CAA yn penderfynu a oes ganddo deilyngdod, a bydd yn cyhoeddi penderfyniad ar ei wefan.

Dyddiad	Camau Gweithredu
20fed Tachwedd 2017	Dechrau'r cyfnod ymgynghori
26ain Chwefror 2018	Darfod y cyfnod ymgynghori
16eg Ebrill 2018	Cyhoeddi'r adroddiad ymgynghori cryno
Ch2 2018	Cyflwyno ACP llawn i'r CAA
Ch3 2018	Penderfyniad Rheoleiddiol y CAA
Ch1 2019	Gweithredu dynesiadau offerynnol

Tabl 2 Amserlen arfaethedig newid gofod awyr

8 Ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad

Mae defnyddio ffurflen safonol yn gwneud dehongli ymatebion yn rhwyddach sydd, yn ei dro, yn gwneud pob ymateb yn fwy effeithiol. Defnyddiwch y ffurflen ganlynol wrth ymateb i'r ymgynghoriad trwy e-bost neu lythyr. Yn eich sylwadau byddai'n ddefnyddiol cynnwys man neu fannau penodol lle credwch y byddai newidiadau i effaith oherwydd y cynnig hwn. Mae croeso i sylwadau hefyd os ydych yn meddwl na fyddai unrhyw newid i effaith.

<p>Llenwch y ffurflen hon a'i dychwelyd i Gyngor Sir Penfro trwy e-bost neu'r post.</p> <p>Enw:</p> <p>Yn cynrychioli (hunan neu sefydliad):</p> <p>Cyfeiriad:</p> <p>E-bost:</p> <p><input type="checkbox"/> Ticiwch y blwch hwn os NAD ydych eisiau rhannu eich gwybodaeth bersonol gyda'r CAA</p>	
<p>Dewisiadau Ymgynghori – Ticiwch y dewis yr hoffech ei gefnogi</p> <p>Dewis A Cyflwyno'r trefnau dynesu offerynnol at redfa 03 a 21 <input type="checkbox"/></p> <p>Dewis B Gwneud Dim <input type="checkbox"/></p>	
<p>Sylwadau: (ychwanegwch dudalennau fel bo angen os ydych yn cyflwyno ymatebion copi caled)</p>	
<p>Dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010 mae dyletswydd ar Gyngor Sir Penfro i asesu effaith unrhyw gynigion sy'n destun ymgynghori ar y rhai sy'n cael eu gwarchod dan y Ddeddf. Os ydych yn rhannu nodwedd sy'n cael ei gwarchod dan y Ddeddf ac os hoffech ddweud wrthym am unrhyw effeithiau arbennig, defnyddiwch y gofod isod:</p>	

Ffigur 9 Ffurflen ymateb i'r ymgynghoriad

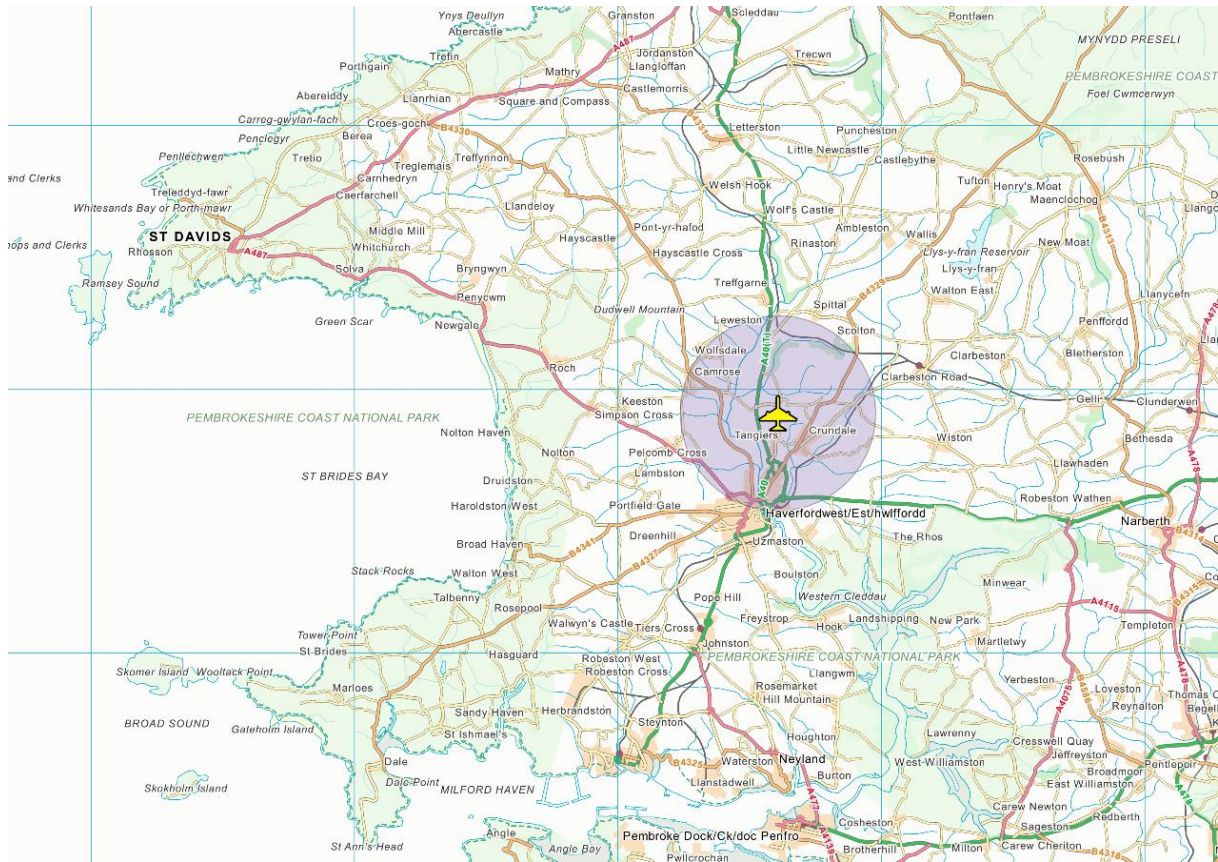
A Geirfa

ACP	Cynnig Newid Gofod Awyr	Cynnig a gyflwynir i'r Awdurdod Hedfan Sifil gan faes awyr neu ddarparwr gwasanaethau traffig awyr e.e. NATS (gwelwch isod), i newid neu gyflwyno gofod awyr rheoledig neu weithdrefnau awyrennau (cyhoeddedig).
AIP	Cyhoeddiad Hysbysrwydd Awyrennol	Hysbysrwydd hanfodol i lywio yn yr awyr sy'n cael ei ddiweddarau bob 28 diwrnod.
AOPA	Cymdeithas Perchenogion a Pheiloliaid Awyrennau	Mae Cymdeithas Perchenogion a Pheiloliaid Awyrennau'r DU, enw masnachu British Light Aviation Centre Limited, yn rhan o AOPA, y gymdeithas aelodaeth hedfan fwyaf a mwyaf dylanwadol yn y byd.
ATZ	Parth Traffig Maes Awyr	Gofod awyr o fesuriadau diffiniedig a sefydlwyd o gwmpas maes awyr er diogelu traffig y maes awyr.
CAA	Yr Awdurdod Hedfan Sifil	Corff llywodraethol hedfan yn y DU.
CAP	Cyhoeddiad Hedfan Sifil	Cyhoeddiadau a gynhyrchir gan yr Awdurdod Hedfan Sifil.
DME	Offer Mesur Pellter	Begwn llywio, fel arfer wedi ei gysylltu â begwn VOR, i alluogi awyrennau fesur eu sefyllfa o'i gymharu â'r begwn hwnnw.
FAS	Strategaeth Gofod Awyr y Dyfodol	Cynlluniau ar gyfer ffurf gofod awyr y DU yn y dyfodol.
GA	Hedfan Cyffredinol	Hediadau nad ydynt yn rhan o gludiant awyr masnachol.
GPS	Y System Leoli Fyd-eang	System lywio radio seiliedig ar y gofod ym meddiant llywodraeth y Taleithiau Unedig ac yn cael ei redeg gan Lu Awyr y Taleithiau Unedig.
GNSS	System Lloerennau Llywio Byd-eang	Fe all awyrennau lywio trwy ddefnyddio lloerennau (yn debyg iawn i'r llywio lloeren mewn ffôn neu gar).
IAF	Man Dechrau Dynesu	Y fan yn yr awyr lle bydd awyren yn dechrau dynesu at y tir.
IAP	Trefnau Dynesu Offerynnol	Cyfres o symudiadau penodedig ar gyfer trosglwyddo awyren yn drefnus dan amgylchiadau hediad offerynnol o ddechrau'r dynesiad dechreuol i laniad neu i fan lle mae modd gwneud glaniad yn weledol neu ddechrau'r drefn methu dynesiad.
IFR	Rheolau Hedfan Offerynnol	Llywio trwy ddefnyddio offerynnau caban peilot a diwniwyd i begynau radio a'r System Lloerennau Llywio Byd-eang (GNSS). Mae'r

awyrennau hyn yn gofyn trefnau offerynnol sy'n galluogi'r awyren i ddynesu a glanio mewn maes awyr.

MAP	Trefnau Methu Dynesiad	Pan nad oes modd parhau dynesiad i laniad llwyddiannus, am unrhyw reswm, caiff dynesiad a fethwyd neu droi o gwmpas ei hedfan. Trefn methu dynesiad yw'r drefn i'w dilyn os nad oes modd parhau dynesiad. Mae'n pennu man lle mae'r dynesiad a fethwyd yn dechrau, a man neu uchder lle mae'n darhod.
NATMAC	Pwyllgor Ymgynghorol Cenedlaethol Rheoli Traffig Awyr	Corff cyngori anstatudol yw'r Pwyllgor Ymgynghorol Cenedlaethol Rheoli Traffig Awyr (NATMAC) dan nawdd y Cyfarwyddwr Polisi Gofod Awyr (DAP). Ymgynghorir â'r Pwyllgor i gael cyngor a barn ar unrhyw fater o bwys sy'n ymwneud â rheoli gofod awyr.
NDB	Begwn Anghyfeiriol	Trosglwyddydd radio mewn sefyllfa gyhoeddedig hysbys a ddefnyddir fel cymorth llywio awyrennau.
PBN	Llywio Seiliedig ar Berfformiad	Llywio awyrennau trwy ddefnyddio lloerennau llywio a systemau cyfrifiadurol ar yr awyrennau.
RNAV	Llywio Ardal	Fe all awyrennau hedfan unrhyw gwrs heb orfod pennu llwybr dros begwn ar y tir.
VFR	Rheolau Hedfan Gweledol	Llywio a glanio trwy gyfeirio'n weledol at y tir a thirnodau.

B ATZ Maes Awyr Hwlffordd



Figur 10 ATZ Maes Awyr Hwlffordd

C Gweithrediad nodweddiadol awyrennau ym Maes Awyr Hwlfordd

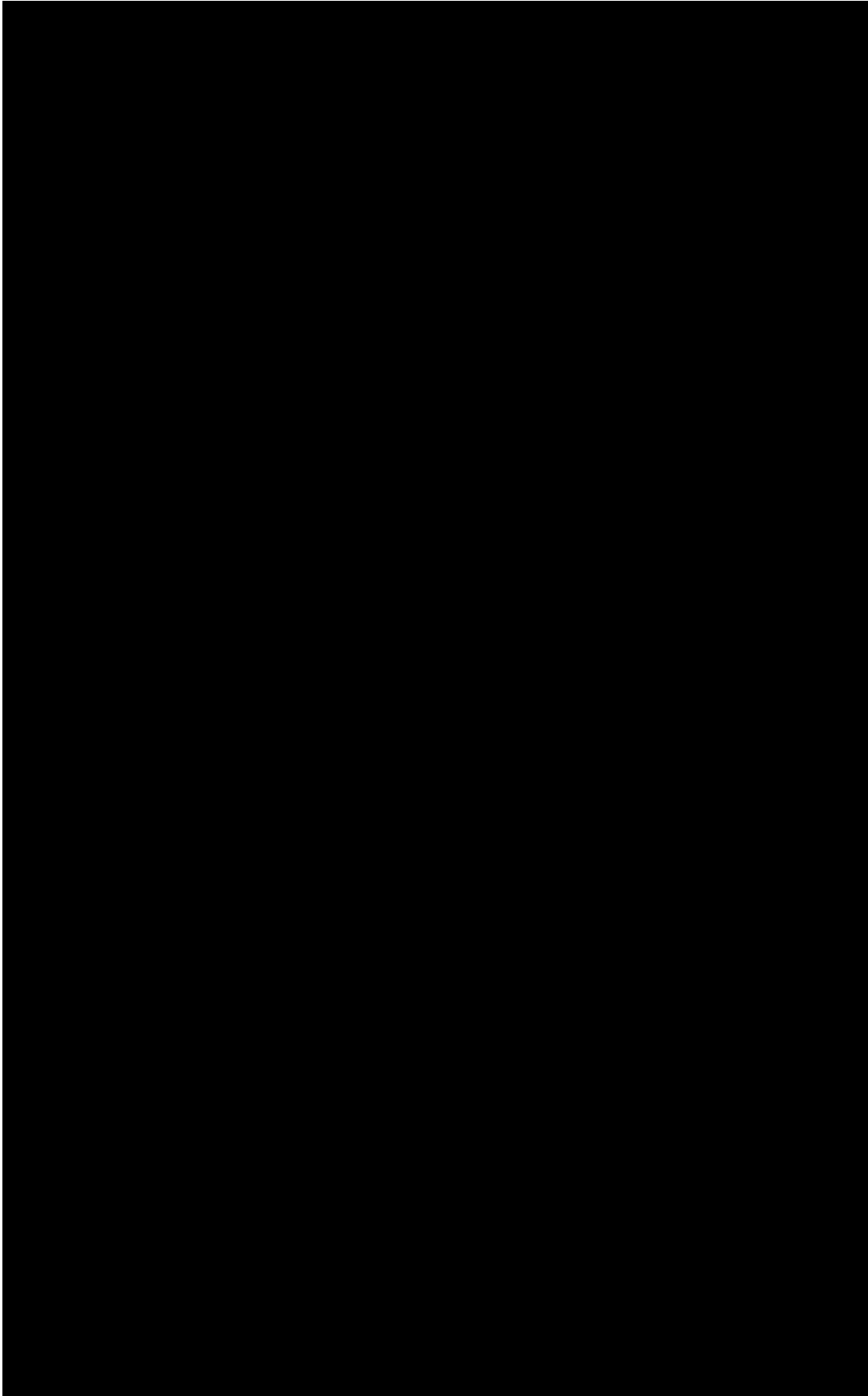


Ffigur 11 Beech Super King Air 200

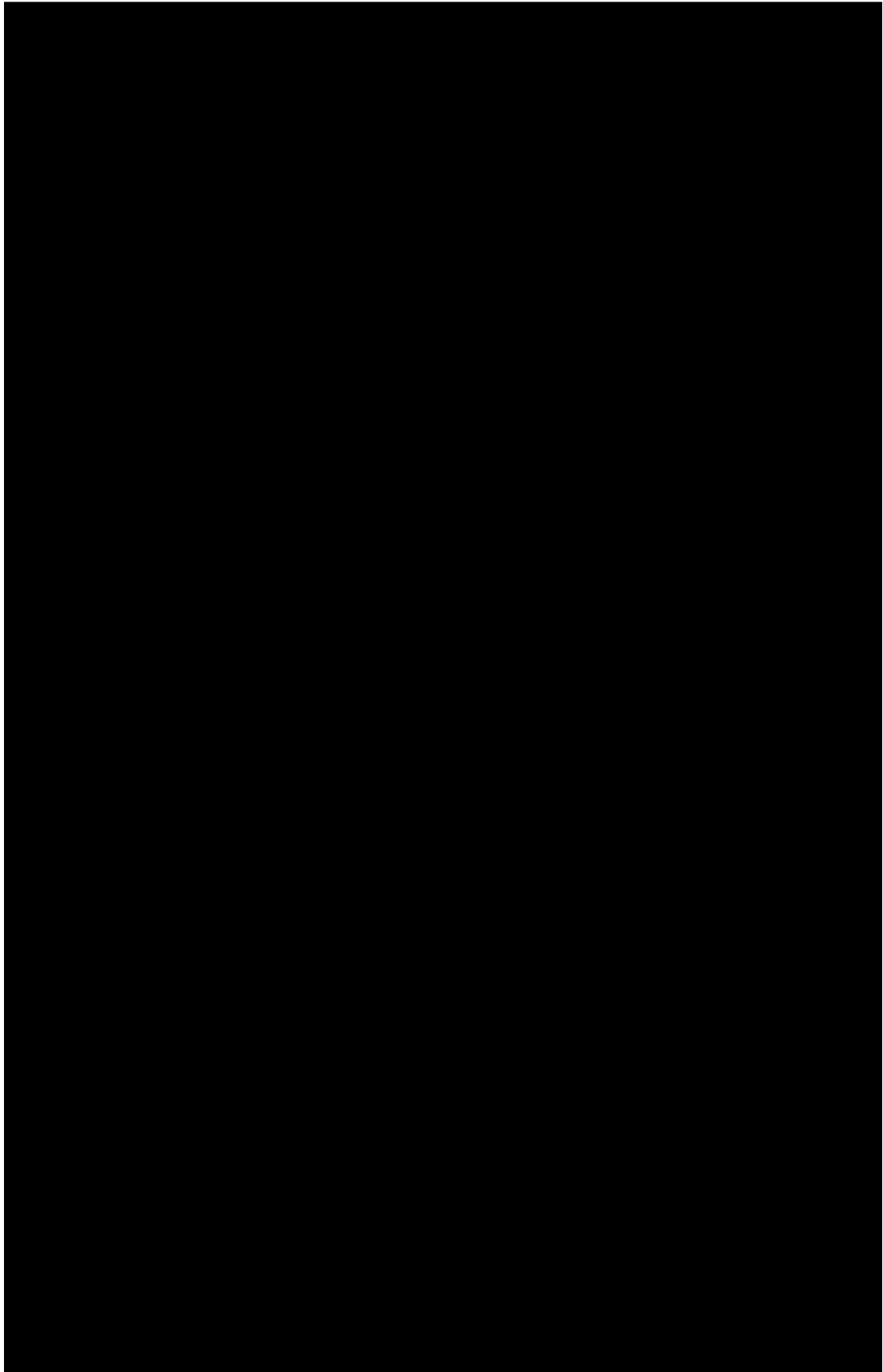


Ffigur 12 Cessna R172 Skyhawk

D Siartiau dynesiad offerynnol



Ffigur 13 Drafft o drefn ddynesu offerynnol at redfa 03



Ffigur 14 Drafft o drefn ddynesu offerynnol at redfa 21

E Rhestr ymgynghorion

E.1 Ymgynghorion hedfan

Grŵp defnyddwyr gofod awyr a meysydd awyr

Ymgynghorai	Disgrifiad	Cyswllt
Fly Wales Air Charter and Flying School	Llogi awyrennau ac ysgol hedfan	http://www.flywales.co.uk/
Clwb Hedfan Sir Benfro	Clwb hedfan	http://www.pembrokeshireflyingclub.co.uk/
Fly Heli Wales	Llogi hofrenyddion ac ysgol hedfan	info@flyheliwales.co.uk
EMRTS Cymru	Gwasanaeth Argyfwng Adennill a Throsglwyddo Meddygol	emrts@wales.nhs.uk
Maes Awyr Gorllewin Cymru	Maes awyr trwyddedig a chanolfan Gweithredu Systemau heb Griw	enquiries@flyuav.co.uk
Western Power Distribution	Gweithredwr hofrenyddion archwilio gwifrau trydan	wpdhelicopterunit@westernpower.co.uk

Y Pwyllgor Ymgynghorol Cenedlaethol Rheoli Traffig Awyr (NATMAC)

Ymgynghorai	Acronym
Aircraft Owners & Pilots Association	AOPA UK
Airfield Operators Group	AOG
Airlines UK	
Airport Operators Association	AOA
Aviation Environment Federation	AEF
British Aerospace Systems	BAE Systems
British Air Transport Association	BATA
British Airline Pilots Association	BALPA
British Airways	BA
British Balloon & Airship Club	BBAC
British Business & General Aviation Assc	BBGA
British Gliding Association	BGA
British Hang Gliding & Paragliding Assc	BHPA
British Helicopter Association	BHA
British Microlight Aircraft Association	BMAA
British Model Flying Association	BMFA
British Parachute Association	BPA
Civil Aviation Authority	CAA
Defence Airspace & Air Traffic Management	DAATM
Future Airspace Strategy VFR Implementation Group	FASVIG
GAA	
General Aviation Safety Council	GASCo
Guild of Air Pilots & Air Navigators	GAPAN

Ymgynghorai	Acronym
Guild of Air Traffic Control Officers	GATCO
Heathrow Airport Ltd	HAL
Heavy Airlines	
Helicopter Club of Great Britain	HCGB
Honourable Company of Air Pilots	
Isle of Man	IoM
Light Aircraft Association	LAA
Light Airlines	
Low Fares Airlines	LFA
Military Aviation Authority	MAA
Ministry of Defence	MoD
National Air Traffic Services	NATS
PPL/IR	
UK Airprox Board	UKAB
UK Flight Safety Committee	UKFSC
Unmanned Aerial Vehicles Association	UAVS

E.2 Ymgynghoreion heblaw hedfan

Awdurdodau lleol

Ymgynghorai	Cyswllt
Cyngor Sir Penfro	enquiries@pembrokeshire.gov.uk
Awdurdod Parc Cenedlaethol Arfordir Penfro	info@pembrokeshirecoast.org.uk

Cynghorau Tref a Chymuned

Ymgynghorai	Cyswllt
Cyngor Tref Hwlfordd	julietraymond@haverfordwest-town-council.co.uk
Cyngor Tref Aberdaugleddau	townclerk@milfordhaventowncouncil.co.uk
Cyngor Tref Abergwaun ac Wdig	clerk@fishguardgoodwick-tc.gov.wales
Cyngor Cymuned Dinas Cross	norman.thomas7@btinternet.com
Cyngor Cymuned Cwm Gwaun	gwenno.eynon@yahoo.co.uk
Cyngor Cymuned Maenclochog	Mr D Williams (Clerc) Gwalia, Tufton, Clarbeston Road, SA63 4TU
Cyngor Cymuned Sceddau	sceddaucc@hotmail.com
Cyngor Cymuned Cas-mael	punchestoncc@btinternet.com
Cyngor Cymuned Treletert	letterstoncc@outlook.com
Cyngor Cymuned Cas-blaidd	Parchgeoff@gmail.com

Cyngor Cymuned Treamlod	amblestoncc@btinternet.com
Cyngor Cymuned y Mot	Mrs M Thomas (Clerc) Erwlas, Y Mot, Clarbeston Road, SA63 4SA
Cyngor Cymuned Cas-lai	leejwilkins4@gmail.com
Cyngor Cymuned Spital	cwillsspitalcc@aol.co.uk
Cyngor Cymuned Cas-wis	phsammy@btinternet.com
Cyngor Cymuned Nolton a'r Garn	noltonrochcc@outlook.com
Cyngor Cymuned Camros	trisha.Camrosecc@yahoo.co.uk
Cyngor Cymuned Rudbaxton	gselcock@yahoo.co.uk
Cyngor Cymuned Uzmaston, Boulston a Slebeats	uzmastonboulstonlebech@gmail.com
Pont Fadlen Cyngor Cymuned	merlinsbridgecc@live.co.uk
Cyngor Cymuned yr Hafan	christine@havenscommunities.org.uk
Cyngor Cymuned Tiers Cross	tierscrosscc@yahoo.co.uk
Cyngor Cymuned Johnston	johnstoncommunitycouncil@gmail.com
Cyngor Cymuned Freystrop	freystropcc@yahoo.com
Cyngor Cymuned Rhosfarced	rosemarketcommunitycouncil@tesco.net
Cyngor Cymuned Castell Gwalchmai	walwyns@btinternet.com
Cyngor Cymuned Llanstadwel	janeclark2009@hotmail.co.uk
Cyngor Cymuned Llanisan-yn-Rhos	mikecottam@hotmail.com
Cyngor Cymuned Herbranston	herbrandstoncc@yahoo.co.uk

Aelodau Seneddol

Ymgynghorai	Cyswllt
Steven Crabb AS, Aelod dros Breseli Sir Benfro	stephen.crabb.mp@parliament.uk
Simon Hart AS, Aelod dros Orllewin Caerfyrddin a De Sir Benfro	simon.hart.mp@parliament.uk
Paul Davies AC, Aelod Cynulliad dros Breseli Sir Benfro	Paul.Davies@cynulliad.cymru
Angele Burns AC, Aelod Etholaethol dros Orllewin Caerfyrddin a De Sir Benfro	Angela.Burns@cynulliad.cymru
Neil Hamilton AC, Aelod Rhanbarthol dros Ganolbarth a Gorllewin Cymru	Neil.Hamilton@cynulliad.cymru
Joyce Watson AC, Aelod Rhanbarthol dros Ganolbarth a Gorllewin Cymru	Joyce.Watson@cynulliad.cymru
Eluned Morgan AC, Aelod Rhanbarthol dros Ganolbarth a Gorllewin Cymru	Eluned.Morgan@cynulliad.cymru
Simon Thomas AC, Aelod Rhanbarthol dros Ganolbarth a Gorllewin Cymru	Simon.Thomas@cynulliad.cymru