PENNOD 3
Senarios Polisi Cenedlaethol

CRYNODEB

Defnyddiwyd chwe Senario Polisi Cenedlaethol i ragweld y galw mewn meysydd awyr rhanbarthol.

Senarios Twf

Mae'r senarios hyn yn creu amrywiaeth o alw posibl mewn meysydd awyr rhanbarthol yn dibynnu a yw'r capasiti wedi'i gyfyngu neu a yw'r twf wedi'i hwyluso.

- *Senario Achos Cyfeirio RASCO (RRC)* – Rhagdybio parhad polisïau presennol ac felly'n gweithredu fel gwaelodlin ar gyfer gwerthuso. Rhagdybio y darperir capasiti rhedfa newydd sylweddol ym meysydd awyr De Ddwyrain Lloegr dros y deng mlynedd ar hugain nesaf (hyd at 300 mppa).
- *Senario Cyfyngedig De Ddwyrain Lloegr (SEC)* – Rhagdybio nad yw'r twf mewn meysydd awyr rhanbarthol wedi'i gyfyngu ond bod y capasiti ym meysydd awyr Llundain yn sefydlog ar tua 150 mppa, sef y lefel y darperir ar ei chyfer yn y system gynllunio eisoes.
- *Senario Cyfyngedig y DU Gyfan (UKC)* – Mae'r twf wedi'i gyfyngu'n fawr ym mhob rhan o'r DU. Mae'r datblygiad yn gyfyngedig i'r hyn a gynorthwywyd eisoes yn y system gynllunio ac a atgyfnerthwyd drwy'r defnydd o fesurau i gyfyngu ar yr effeithiau amgylcheddol cyn belled â phosibl. Felly mae hwn yn senario "gwneud y lleiaf posibl".
- *Y Senario Hwyluso Twf (FG)* – Rhagdybir nad yw'r twf yn gyfyngedig ac fe'i hanogir ym mhob maes awyr ar draws y DU er mwyn cynyddu'r buddiannau economaidd i'r eithaf. Byddai hyn yn golygu seilwaith mawr newydd yn cynnwys rhedfeydd mewn nifer o feysydd awyr presennol yn y rhanbarthau a datblygu digon o gapasiti ym meysydd awyr De Ddwyrain Lloegr fel eu bod yn parhau i fod heb eu cyfyngu.

Senarios Gofodol

Mae'r senarios hyn yn cynnwys ailddosbarthu'r galw o fewn rhanbarth drwy ymyrriad gan y Llywodraeth:

- *Y Senario Hedfan yn Lleol (FL)* – Yn annog twf ym mhob maes awyr rhanbarthol er mwyn diwallu cymaint o'r galw â phosibl yn lleol.
- *Y Senario Twf wedi'i Ganolbwyntio (CG)* – Canolbwyntir y twf ar nifer gyfyngedig o feysydd awyr o fewn rhanbarth fel y gall y maes(meysydd) awyr ddenu nifer uwch o deithwyr sy'n eu galluogi i ddenu gwasanaethau i fwy o gyrchfannau ac yn amlach.

Dulliau Polisïau ar gyfer Cyflenwi

Ymysg y prif lifrau polisi sydd ar gael, neu y gallai fod ar gael, i'r Llywodraeth mae:

- defnyddio'r system cynllunio defnydd tir i atal, cyfyngu neu hwyluso datblygiad (e.e. Datganiad Polisi Cenedlaethol, cynlluniau datblygu, pwerau Gorchmynion Prynu Gorfodol (CPO));
- annog gwasanaethau awyr i ddefnyddio meysydd awyr rhanbarthol drwy gefnogaeth ar gyfer marchnata, Hawliau 5ed Rhyddid, a symud tuag at Ardal Awyrennau Cyffredin Trawsatlantig (TCAA);
- annog neu gyfyngu slot mynediad o feysydd awyr rhanbarthol i brif ganolfannau drwy bolisi slotiau ym meysydd awyr De Ddwyrain Lloegr (e.e. arwerthiannau slot, Awdurdod Lleol yn prynu, neilltu'n benodol a cheisio diwygio rheolau'r GE ar flaenoriaethau slotiau);
- cyflwyno cymorth ariannol neu greu amgylchedd rheoleiddio sy'n annog neu'n cwtogi ar fuddsoddiad wrth ddatblygu meysydd awyr a seilwaith sy'n gysylltiedig â meysydd awyr (e.e. treth tanwydd i'r diwydiant awyrennau neu ardollau ar effeithiau sŵn neu allyriadau ansawdd awyr lleol);
- fframweithiau, rheoleiddiol neu wirfoddol cyfyngol (targedau neu derfynau allyriadau, terfynau ar amlinellau sŵn a rheoliadau sŵn yn ystod y nos);
- annog cystadleuaeth neu ddatblygu cyflenwol rhwng meysydd awyr cyfagos;
- rhoi blaenoriaeth i gynlluniau hygyrchedd ar y tir, hwyluso mwy o gyfran o drafnidiaeth gyhoeddus neu gyflwyno taliadau tagfeydd; a
- sicrhau bod digon o le yn yr awyr a bod capasiti rheoli traffig yn yr awyr ar gael, neu gyfyngu ar hyn.

3.1 Cyflwyniad

3.1.1 Mae'r Bennod hon yn nodi ystod o opsiynau posibl ar gyfer datblygu meysydd awyr a gwasanaethau awyr, o hwyluso datblygiad meysydd awyr i gyfyngu ar hyn yn llwyr. Mae Achos Cyfeirio (RRC) yr Astudiaeth Cydlynu Gwasanaethau Awyr Rhanbarthol (RASCO) wedi'i seilio'n bennaf ar barhad y polisïau cyfredol ac fe'i defnyddir i gymharu â'r senarios eraill.

3.1.2 Dylid nodi nad yw'r holl opsiynau a archwilir o fewn y fframwaith cyfreithiol cyfredol ac y byddai angen cymryd camau penodol ar eraill er mwyn bodloni gofynion cyfreithiol. Felly nid yw'r senarios yn ystyried yr holl baramedrau cyfreithiol hyn ar hyn o bryd.

3.1.3 Dylid ystyried y senarios polisi a'r dulliau polisi fel opsiynau ar gyfer ymgynghori, nid cynigion pendant ar gyfer gweithredu.

3.2 Senarios Polisi

3.2.1 Er mwyn llywio trafodaeth ar ddarparu capasiti meysydd awyr, lluniwyd cyfres o senarios Polisi Cenedlaethol fel ffocws ar gyfer rhagweld a gwerthuso yn Astudiaeth RASCO ac ar gyfer deall y rhyngweithio

rhwng meysydd awyr o fewn rhanbarthau ac ar draws ffiniau rhanbarthol. Bwriedir i'r senarios hyn ddarparu offeryn cysyniadol i rai sy'n gwneud penderfyniadau a rhanddeiliaid â diddordeb i ystyried natur a graddau effeithiau'r gwahanol ymagweddau cenedlaethol a rhanbarthol posibl, yn gadarnhaol ac yn negyddol.

3.2.2 Mae ein senarios yn cwmpasu sbectrwm llawn y polisïau posibl (gweler Tabl 3.1 isod). Maent yn amrywio o anogaeth gan y Llywodraeth o ran twf y diwydiant awyrennau, i becynnau polisi sy'n lleihau graddau'r galw am wasanaethau awyr o fewn y DU drwy gyfyngu ar unrhyw ehangu o system meysydd awyr y DU. Yn ogystal â chwmpasu ystod eang o senarios twf posibl ar gyfer y dyfodol ar gyfer gwasanaethau awyr, mae'r senarios hefyd yn cwmpasu opsiynau gwahanol ar gyfer dosbarthu'r galw hwn o fewn rhanbarth yn ofodol.

3.2.3 Mae Tabl 3.1 yn darparu crynodeb o amcanion allweddol ein chwe senario Polisi Cenedlaethol:

Tabl 3.1: Senarios Polisi Cenedlaethol

[column 1]
Senario Polisi
Achos Cyfeirio RASCO
Senario Cyfyngedig De Dwyrain Lloegr
Senario Cyfyngedig y DU Gyfan
Hwyluso Twf
Hedfan yn Lleol
Twf wedi'i Ganolbwyntio

[column 2]
Disgrifiad
Rhagdybio parhad polisïau cyfredol, a chapasiti o 300 mppa yn Ne Ddwyrain Lloegr.
Cyfyngiadau sylweddol ar ddatblygu capasiti meysydd awyr De Ddwyrain Lloegr, heb unrhyw gyfyngiadau mewn meysydd awyr rhanbarthol.
Cyfyngiadau sylweddol ar ddatblygu capasiti meysydd awyr rhanbarthol a meysydd awyr De Ddwyrain Lloegr.
Ni roddir unrhyw gyfyngiadau ar ddatblygu meysydd awyr. Cymeradwyir cynlluniau cysylltiedig fydd yn annog twf meysydd awyr, megis cysylltiadau rheilffyrdd a gwella ffyrdd.
Cyfyngir datblygiad mewn prif feysydd awyr rhanbarthol i ddosbarthu gwasanaethau awyr yn fwy cyson. Hwylusir twf mewn meysydd awyr rhanbarthol ail haen, meysydd awyr rhanbarthol bach, ac mewn meysydd awyr rhanbarthol newydd.
Hwylusir datblygiad mewn meysydd awyr dethol, sydd â'r potensial o ddod yn ganolfannau rhanbarthol.

3.2.4 Disgrifir pob un o'r chwe senario Polisi Cenedlaethol yn eu tro isod, ochr yn ochr ag amlinelliad bras o'r rhagdybiaethau allweddol sy'n eu hategu a'r dull polisi posibl sydd ar gael i'r Llywodraeth i helpu i'w

darparu. Ceir manylion y rhagolygon a ddefnyddiwyd i asesu eu heffeithiau ar alw am wasanaethau awyr rhanbarthol mewn meysydd awyr rhanbarthol drwy'r DU ym Mhennod 4.

3.3 Disgrifiad o'r Senarios

ACHOS CYFEIRIO RASCO (RRC)

3.3.1 Prif nod y senario hwn yw darparu gwaelodlin ar gyfer cymhariaeth deg a chyson o effeithiau senarios eraill. Mae rhagolwg Achos Cyfeirio RASCO (RRC), yn rhagdybio lefel 'canolbwynt' o alw am wasanaethau awyr erbyn 2030, yn ogystal â chaniatáu capasiti ar gyfer tua 300 miliwn o deithwyr y flwyddyn (mppa) ym meysydd awyr De Ddwyrain Lloegr erbyn 2030. Mae'r lefel hon o gapasiti ym meysydd awyr De Ddwyrain Lloegr ychydig yn llai na'r galw a ddisgwylir ar gyfer y meysydd awyr hynny (yn union fel y mae'r capasiti yn Ne Ddwyrain Lloegr heddiw yn llai na'r galw).

Dulliau Polisi Posibl

- Mae'r senario hwn yn rhagdybio y bydd y fframweithiau amgylcheddol, cyllidol ac awyr-wleidyddol yn parhau'n weithredol.
- Caniateir datblygiad newydd pan fydd cydbwysedd derbyniol rhwng ystyriaethau economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol.
- Caiff effeithiau amgylcheddol datblygiadau newydd eu lleihau mor bell ag y bo'n rhesymol ymarferol.
- Mae'r cyfundrefnau polisi a threth rheoleiddiol cyfredol sy'n effeithio ar y diwydiant awyrennau yn parhau i fod yn weddol debyg. (h.y. cyflwyno treth ar danwydd awyrennau neu drethi amgylcheddol eraill)
- Mae'r confensiynau a chytundebau rhyngwladol presennol, yn rhyngwladol ac yn ddwyochrog (fel Bermuda II) a sefydliadau (fel ICAO ac IATA) yn parhau i fod yn berthnasol.
- Mae'r Undeb Ewropeaidd yn parhau i gymhwyso ei Bolisi Trafnidiaeth yn yr Awyr cyffredin, wedi'i ddatblygu dros y deng mlynedd diwethaf. Rhyddhawyd y farchnad mewn tri phecyn o fesurau, yn cynnwys rheoliadau Goblygiadau Gwasanaeth Cyhoeddus (PSO) a rheolau cyffredin ar gyfer dyrannu slotiau mewn meysydd awyr cymunedol. Ymysg y mentrau cyfredol mae system Rheoli Traffig yn yr Awyr Ewropeaidd unedig i sicrhau bod capasiti gofod awyr digonol yn parhau i gael ei weithredu ac y caiff gohiriadau eu cadw ar lefelau derbyniol.
- Y datganiad diweddaraf mwyaf cynhwysfawr o bolisi meysydd awyr y DU yw Papur Gwyn Polisi Meysydd Awyr 1985.
- Mae meysydd awyr yn cyfrannu at gost seilwaith hygyrchedd ar y tir sydd ei angen i gynorthwyo capasiti newydd i feysydd awyr i'r graddau y maent yn elwa.

SENARIO CYFYNGEDIG DE DDWYRAIN LLOEGR (SEC)

3.3.2 Prif nod y senario hon yw archwilio goblygiadau cyfyngu ar gapasiti meysydd awyr yn Ne Ddwyrain Lloegr ond nid mewn rhanbarthau eraill. Mae Senario Cyfyngedig De Ddwyrain Lloegr yn rhagweld (fel gydag Achos Cyfeirio RASCO) galw canolbwynt yn Rhagolygon Traffig yn yr Awyr 2000 DETR, ond hefyd y cyfyngir y capasiti ym meysydd awyr Llundain 150 mppa h.y. i'r hyn sydd eisoes yn y system gynllunio (yn cynnwys cynlluniau a gymeradwywyd).[14]

3.3.3 Caiff effeithiau'r senario hon eu gwanhau rywfaint ond ni fyddant yn newid llawer os defnyddir achos Senario Cyfyngedig De Ddwyrain Lloegr yn astudiaeth SERAS ac astudiaethau Rhan 3 ar gyfer Canolbarth Lloegr a'r Alban. Mae'r rhagdybiaethau o dan y senario hon yn wahanol yn yr astudiaethau hynny gan ei fod yn rhagdybio'r defnydd uchaf posibl o redfeydd presennol yn Ne Ddwyrain Lloegr; mae hyn yn cynnwys datblygiadau terminal yn Heathrow (nid oedd Terminal 5 wedi cael caniatâd cynllunio pan gynhaliwyd ein dadansoddiad RASCO) yn ogystal â Stansted a Luton.

Dulliau Polisi Posibl

- Gallai'r system gynllunio hepgor datblygu unrhyw seilwaith mawr pellach ym meysydd awyr De Ddwyrain Lloegr, gan osod terfyn ar gapasiti yn system De Ddwyrain Lloegr fwy neu lai. Mewn cydweithrediad â hyn, gallai'r fframwaith cynllunio ffafrio datblygu seilwaith mewn meysydd awyr rhanbarthol penodol er mwyn gwasanaethu'r gorlif o feysydd awyr De Ddwyrain Lloegr.
- Byddai cwmnïau awyrennau sy'n awyddus i gael y gwerth gorau o'u slotiau cyfyngedig, yn debygol o ddefnyddio awyrennau mwy (ar adegau o'r dydd pan fo capasiti terminal sbâr) gyda meysydd awyr De Ddwyrain Lloegr yn cynyddu eu cyfran o draffig pwynt i bwynt teithiau hir. Ni fyddai llawer o draffig teithiau byr a chanolig (yn cynnwys teithiau siarter a theithiau 'dim ffrils') bellach yn gallu gweithredu o feysydd awyr De Ddwyrain Lloegr. Mae ein dadansoddiad yn nodi y byddai tua hanner y traffig hwn yn symud i feysydd awyr y tu allan i system De Ddwyrain Lloegr, gan gynyddu eu hamrywiaeth o lwybrau teithio pwynt i bwynt a gwasanaethu rhynglinellu, a byddai'r hanner arall yn cael ei golli o system meysydd awyr y DU yn gyfan gwbl.
- Mewn amgylchedd â slotiau cyfyngedig, byddai gwasanaethau teithiau hir yn dylanwadu'n gynyddol ar brif feysydd awyr Llundain. Yn yr amgylchiadau hyn mae'n debyg y byddai mwy o wasanaethau awyr rhanbarthol i Lundain yn cael eu symud o Heathrow i feysydd awyr eraill yn Llundain, gan leihau hygyrchedd rhanbarthol i wasanaethau

[14] Paratowyd y rhagolygon o'r galw ar gyfer astudiaeth RASCO cyn penderfyniad ar T5 ac felly cyfyngir y capasiti yn Heathrow i 70 mppa. Bydd y gymeradwyaeth gynllunio ar gyfer T5 yn caniatáu i'r ffigur hwn godi i 90 mppa. Er y bydd y capasiti hwn yn cael ei gynyddu heb os nid ydym yn credu y bydd y cynnydd hwn mewn capasiti yn effeithio'n faterol ar ganlyniad cyffredinol y dadansoddiad a gynhaliwyd, oherwydd byddai o leiaf rhywfaint o'r rhai fydd bellach yn hedfan wedi bod yn draffig ataliedig yn yr achos 150 mppa, neu byddant wedi rhynglinellu dros ganolfan Ewropeaidd. Felly mae'n debygol mai effaith net fach fydd ar feysydd awyr rhanbarthol o'r cynnydd hwn yng nghapasiti De Ddwyrain Lloegr.

teithiau hir. Gallai'r Llywodraeth ganiatáu datblygu canolfan ranbarthol i leihau'r ddibyniaeth ar Lundain ar gyfer rhynglinellu a chael mynediad i amrywiaeth eang o wasanaethau symud ymlaen, ond byddai canolfan o'r fath yn darparu cysylltiadau llawer gwaeth i lwybrau teithiau hir na Heathrow.

SENARIO CYFYNGEDIG Y DU GYFAN

3.3.4 Prif nod y senario hon yw dangos effaith cyfyngiadau difrifol ar gapasiti meysydd awyr drwy'r DU. Ategir y rhagolwg hwn gan y rhagdybiaeth mai ychydig iawn o dwf mewn capasiti a ganiateir ym meysydd awyr De Ddwyrain Lloegr neu feysydd awyr rhanbarthol, neu fel amrywiad i hyn, y caniateir twf dim ond os na fyddai'n effeithio llawer ar yr amgylchedd. Yn y senario hon ni fyddai'r capasiti yn uwch yn Ne Ddwyrain Lloegr yn 2030 nag yn 2015 a byddai'r capasiti yn y rhanbarthau wedi'i gyfyngu i gynlluniau cyfredol (yn cynnwys cynlluniau a gymeradwywyd). Gan na chaniateir llawer o dwf, bydd yn lleihau'r effeithiau ar yr amgylchedd sy'n gysylltiedig â thwf meysydd awyr i'r eithaf. Mae hyn yn ffurfio'r sail ar gyfer rhagolwg senario Cyfyngedig y DU Gyfan ym Mhennod 4.

Dulliau Polisi Posibl

- Yn hanfodol mae'r rhain yr un fath ag yn senario Cyfyngedig De Ddwyrain Lloegr ond cânt eu cymhwyso ar draws y DU. Hefyd gellid cael ffocws arbennig ar reoli effeithiau ar yr amgylchedd gyda mesurau rheoleiddiol sy'n cwmpasu cyfyngiadau sŵn yn ystod y dydd ac yn ystod y nos, cyfyngiadau ar barcio ceir a/neu godi tâl am fynediad i geir.
- Os caiff y cyfyngiadau eu llacio ar yr ymylon, gellid gwneud hyn drwy ganiatáu datblygiad mewn meysydd awyr gyda 'chapasiti cario' amgylcheddol ond atal datblygiad pellach yn y safleoedd hynny lle mae'r effaith ar yr amgylchedd yn ddifrifol.
- Ni wnaeth y rhagdybiaethau rhagweld galw a ddefnyddiwyd yn y model i archwilio'r senario hon ragdybio unrhyw gyfyngiad pendant ar alw (h.y. defnyddiwyd rhagolygon canolbwynt cenedlaethol). Gallai'r Llywodraeth geisio cyfyngu ar y galw (er enghraifft, drwy fesurau cyllidol fel treth tanwydd i'r diwydiant awyrennau neu drethi amgylcheddol eraill) er mwyn cydbwyso galw a chapasiti ar y lefelau cyfyngedig a awgrymwyd yn y senario hon. Fodd bynnag, byddai angen lefelau treth llym iawn i gyflawni hyn, gan fynd ymhell y tu hwnt i'r rhai sy'n angenrheidiol i sicrhau bod y diwydiant awyrennau yn cwmpasu ei gostau amgylcheddol. Ceir dadansoddiad o'r effeithiau posibl ar alw gan lefelau gwahanol o dreth amgylcheddol ym Mhennod 7 – Materion Allweddol.

HWYLUSO TWF

3.3.5 Prif nod y senario hon yw profi goblygiadau annog y diwydiant awyrennau. Mae'r senario hon yn rhagdybio y caiff y broses gynllunio

ei symleiddio ac y caiff y gwaith o ddatblygu meysydd awyr ei hwyluso gan y drefn gynllunio. Mae hyn yn golygu na chyfyngir ar ddatblygiad meysydd awyr, yn Ne Ddwyrain Lloegr a'r rhanbarthau, a'i bod yn debygol y cymeradwyir ceisiadau am gapasiti newydd, yn cynnwys datblygu safleoedd newydd a rhedfeydd ychwanegol.

Dulliau Polisi Posibl

- Llacio rheolau, er enghraifft drwy gynnig 5ed rhyddid unochrog o feysydd awyr rhanbarthol a thrwy greu TCAA sy'n cyfateb â'r hyn sy'n bodoli eisoes yn y GE.
- I gynorthwyo'r mentrau hyn gallai Papur Gwyn Trafnidiaeth Awyr ddarparu fframwaith clir ar gyfer cynorthwyo'r gwaith o gymeradwyo ceisiadau cynllunio ar gyfer seilwaith meysydd awyr i ddarparu capasiti ychwanegol mewn amrywiaeth eang o feysydd awyr, yn ogystal â chynorthwyo'r gwaith o ddatblygu safleoedd newydd.
- Gellid cynorthwyo hyn drwy gael y sector cyhoeddus i helpu i hybu projectau hygyrchedd ar y tir sy'n gwasanaethu meysydd awyr a hwyluso'r gwaith o ddatblygu mewn meysydd awyr neu gerllaw iddynt ar gyfer defnyddwyr y diwydiant awyrennau a'r rhai nad ydynt yn ei ddefnyddio fel rhan o gynllun strategol ehangach i gynyddu gwerth tir a buddiannau economaidd drwy fuddsoddi mewn meysydd awyr.
- Cymorth ariannol ar gyfer projectau sy'n darparu buddiannau economaidd da, ond nad ydynt yn ymarferol yn ariannol.
- Cymorth gan Awdurdod Datblygu Cymru ar gyfer gwaith ymchwil a marchnata wrth ddatblygu llwybrau teithio; byddai cael cymorth i hyfforddi sgiliau, gallu i gynnal a chadw, penodi meysydd awyr fel canolfannau clystyrau economaidd hefyd yn ddefnyddiol.

SENARIOS GOFODOL (HEDFAN YN LLEOL A THWF WEDI'I GANOLBWYNTIO)

3.3.6 Yn ogystal â'r senarios craidd a amlinellir uchod, dyfeisiwyd dwy senario gofodol rhanbarthol hefyd, sy'n canolbwyntio ar ddosbarthu'r galw am wasanaethau awyr rhwng meysydd awyr rhanbarthol. Felly o ran egwyddor gellid eu defnyddio mewn cyfuniad ag unrhyw un o'r senarios eraill, er bod ein dadansoddiad yn canolbwyntio ar eu goblygiadau o dan senario Achos Cyfeirio RASCO.

3.3.7 Mae'r ddau senario gofodol yn rhagdybio ymyrriad gan y sector cyhoeddus yn y farchnad meysydd awyr a gwasanaethau awyr i ddarparu dosbarthiad gofodol dewisol o gapasiti a gwasanaethau awyr, yn hytrach na gadael i hynny ddod i'r amlwg o farchnad rydd a chystadleuol. O dan amodau'r farchnad rydd bydd y cwmnïau awyrennau yn darparu gwasanaethau i'r meysydd awyr hynny ac ar y llwybrau teithio hynny y maent yn ystyried eu bod yn ymarferol. Felly byddai angen cyfiawnhau ymyrraeth gan y Llywodraeth drwy ddadleuon bod diffygion sy'n atal y system gyfredol rhag darparu'r buddiannau gorau i ddefnyddwyr, neu gwrdd ag amcanion pwysig eraill, fel buddiannau economaidd ehangach, lles cymdeithasol, neu

ddiogelu'r amgylchedd. Byddai angen ystyried unrhyw effeithiau annymunol posibl o ymyrraeth.

3.3.8 Byddai graddfa unrhyw drethi neu reoliadau amgylcheddol yn cael eu cyfyngu i sicrhau bod y diwydiant awyrennau yn cwrdd â'i gostau allanol ym mhob maes awyr a bod datblygiadau newydd yn hollol gynaliadwy; gallai hyn arwain at effeithiau gwahaniaethol ymysg meysydd awyr.

Y SENARIO HEDFAN YN LLEOL

3.3.9 Prif nod y senario Hedfan yn Lleol yw archwilio goblygiadau annog twf pob maes awyr rhanbarthol i gwrdd â chymaint â phosibl o'r galw lleol am deithio yn yr awyr, drwy ddarparu isafswm rhwydwaith o wasanaethau i bob maes awyr. Mae'r senario hon yn rhagdybio y bydd pob maes awyr rhanbarthol yn darparu gwasanaethau craidd wedi'u trefnu ar ganolfannau, a gwasanaethau siarter neu 'heb ffrils' i gyrchfannau gwyliau allweddol, yn ogystal â chyfleusterau awyrennau cludo nwyddau ac awyrennau busnes. O ganlyniad byddai twf ym mhob maes awyr (yn enwedig meysydd awyr rhanbarthol bach a chanolig eu maint), gan ganiatáu i fuddiannau sy'n gysylltiedig â meysydd awyr gael eu lledaenu mor eang â phosibl ar draws y rhanbarth. Fodd bynnag, mae'n bosibl er y gallai'r senario hon arwain at ystod ehangach ac amlach o wasanaethau craidd o feysydd awyr lleol unigol, gallai arwain at ystod llai a llai aml o wasanaethau ar draws y rhanbarth yn gyffredinol. Mae hyn am na fyddai'r meysydd awyr mwy yn cyrraedd y más critigol o alw ar gyfer denu llwybrau teithio a gwasanaethau newydd nad ydynt yn rhai craidd.

Dulliau Polisi Posibl

- Gellid defnyddio'r system gynllunio i osod cyfyngiadau difrifol ar y meysydd awyr mwy, a chymeradwyo'r gwaith o ddatblygu seilwaith mewn meysydd awyr rhanbarthol llai (y rhai hynny gyda dalgylchoedd digonol i wneud lefel darpariaeth y gwasanaeth a nodwyd yn uwch na chynnig ymarferol).
- Gallai'r Llywodraeth weithredu i sicrhau bod capasiti digonol ym mhrif meysydd awyr Llundain (a Heathrow yn enwedig) ar gyfer gwasanaethau o ystod mor eang â phosibl o feysydd awyr rhanbarthol (ond byddai hyn yn dueddol o weithio yn erbyn y gwaith o ddatblygu gwasanaethau eraill o'r meysydd awyr rhanbarthol hynny). Gellid defnyddio rheoliad PSO i warantu'r gwasanaethau hyn mewn amgylchiadau lle efallai na fyddant yn ymarferol yn fasnachol.
- Gellid canolbwyntio cymorth ariannol (fel yn y Senario Hwyluso Twf) ar feysydd awyr lleol llai. Gellid canolbwyntio cymorth Awdurdod Datblygu Cymru ar ddatblygu llwybrau teithio ar y meysydd awyr llai hefyd.
- Gallai'r Llywodraeth ddarparu'r arian sy'n angenrheidiol ar gyfer gwella hygyrchedd ar y tir i roi mynediad cyflym a dibynadwy i

boblogaethau dalgylch lleol i'w maes awyr lleol, gyda meysydd awyr bach yn cael eu ffafrio'n benodol cyn meysydd awyr mawr.

Y SENARIO TWF WEDI'I GANOLBWYNTIO

3.3.10 Mae'r senario hon yn ei hanfod yn gwrthgyferbynnu â'r senario 'Hedfan yn Lleol'. Y prif nod fyddai cyfeirio'r mwyafrif o'r twf i nifer cyfyngedig o feysydd awyr penodol er mwyn cynyddu ystod y llwybrau teithio awyr sydd ar gael i'r eithaf o un maes awyr o leiaf ym mhob un o'n hardaloedd astudio rhanbarthol. Mewn rhai o ranbarthau'r DU gellid cynorthwyo hyn gan wasanaethau bwydo o feysydd awyr llai o fewn y rhanbarth. Mae'n rhagdybio bod y capasiti wedi'i ganoli mewn meysydd awyr gyda chyfle ar gyfer datblygiad sylweddol. Byddai hyn yn cynnwys y meysydd awyr hynny gyda hygyrchedd da ar y tir a dalgylchoedd cryf, amlwg. Byddai'r senario hon yn cynorthwyo'r meysydd awyr "twf" i gyrraedd más critigol ar gyfer ystod fwy o wasanaethau. Byddai'n golygu bod y buddiannau economaidd wedi'u canoli yn hytrach na'u bod wedi'u dosbarthu ar draws y rhanbarth. Byddai hefyd yn gorfodi llawer o deithwyr i deithio ymhellach i fanteisio ar wasanaethau, a thrwy hynny gynyddu'r amseroedd teithio ac effeithiau amgylcheddol o deithiau hygyrchedd ar y tir hirach.

Dulliau Polisi Posibl

- Gallai'r Papur Gwyn Trafnidiaeth Awyr nodi'r meysydd awyr 'twf' a chynorthwyo'r gwaith o ddatblygu'r capasiti angenrheidiol yn y meysydd awyr hynny.
- Gellid canolbwyntio ymdrech i ddatblygu llwybrau teithio ar gyflawni ystod ehangach o lwybrau teithio i 'faes awyr twf' y rhanbarth.
- Byddai datblygu seilwaith hygyrchedd ar y tir i gynorthwyo'r canolfannau rhanbarthol 'sylfaenol' hyn yn hanfodol ac yn debygol o fod angen arian gan y Llywodraeth ganolog. Er mwyn rhoi'r dalgylch mwyaf posibl iddynt, rhaid iddynt ymddangos fel y gellid eu cyrraedd yn gyflym.

3.4 Casgliad

3.4.1 Symudodd polisi'r Llywodraeth yn y 1980au yn gadarn oddi wrth berchenogaeth 'genedlaethol' o seilwaith meysydd awyr a chwmnïau awyrennau tuag at amgylchedd lle mae marchnadoedd cystadleuaeth a marchnadoedd rhyddfrydol yn hollbwysig a lle mae rheoleiddiad wedi'i gyfyngu i ardaloedd lle mae tystiolaeth prima facie o fethiant yn y farchnad neu o rwystrau rhag gweithredu dulliau'r farchnad yn rhydd. Er hyn mae darparu seilwaith meysydd awyr a gwasanaethau awyr o ddiddordeb sylweddol i'r cyhoedd o hyd oherwydd:

- maent yn cynrychioli ffactorau cynhyrchu pwysig i'r economi;
- nid ydynt yn gweithredu mewn amgylchedd cynllunio defnydd tir na chaiff ei reoleiddio; a

- maent yn cael effaith, yn enwedig ar yr amgylchedd, sy'n rhaid ei gydbwyso yn erbyn y buddiannau cymdeithasol ac economaidd a ddaw yn eu sgîl.

3.4.2 Dyna pam bod gan y Llywodraeth rôl bwysig o hyd wrth sefydlu fframwaith polisi cenedlaethol eang, lle y gall y diwydiant a rhanddeiliaid allweddol eraill gynllunio ar gyfer datblygiad hir dymor. Mae'r senarios a nodwyd uchod yn dangos ystod o gyfeiriadau polisi eang y gallai'r Llywodraeth eu cymryd. Nid yw'r amgylchedd rhyngwladol a'r amgylchedd deddfwriaethol Ewropeaidd y mae'r diwydiant awyrennau yn gweithredu ynddo yn annog, nac yn caniatáu mewn sawl achos, ymyrraeth uniongyrchol gan y Llywodraeth, ond fel y dengys pob senario a Thabl 3.2 yn eglur, gall y Llywodraeth ddefnyddio nifer o liferi polisi o hyd.

Tabl 3.2 Liferi Polisi

	Dulliau Polisi/Offer	**Amcan**
System Gynllunio	• Datganiad Polisi Cenedlaethol • RPG, Cynlluniau Datblygu Lleol • Caniatâd ac Amodau Cynllunio • Fframweithiau a Chytundebau Cynllunio Gwirfoddol • Pwerau CPO	Hwyluso neu gyfyngu ar ddatblygiad meysydd awyr a datblygiadau cysylltiedig – yn genedlaethol, yn rhanbarthol neu'n lleol.
Mesurau Cyllidol	• APD, treth paraffin • Ardoll amgylcheddol • Arwerthiant trwyddedau/cwotâu allyriadau • Taliadau tagfeydd/parcio • Grantiau'r DU a'r UE tuag at wella seilwaith hygyrchedd ar y tir.	Annog neu leihau galw teithwyr. Annog datblygu meysydd awyr.
Mesurau Rheoleiddiol	• Rheoleiddio economaidd (annog buddsoddiad cyfalaf neu daliadau cap) • Polisi slotiau – arwerthiannau, y gymuned leol yn prynu, neilltuo'n benodol, blaenoriaethu • Targedau	Hwyluso neu gyfyngu ar gapasiti meysydd awyr. Annog cystadleuaeth neu hybu datblygiad cyflenwol.

	allyriadau/safonau rhagori • Dyranu a defnyddio gofod yn yr awyr • 5ed rhyddid, symud tuag at TCAA • Polisi cystadlu – perchenogaeth, datblygiad cyflenwol	
Arall	• Ymchwil a chymorth marchnata ar gyfer y gwaith o ddatblygu llwybrau teithio • Cymorth ar gyfer hyfforddiant a chyfleusterau cynnal a chadw • Arian a blaenoriaethau hygyrchedd ar y tir (y cyhoedd yn erbyn cyfraniadau meysydd awyr)	Denu cwmnïau awyrennau, mynnu gwerth gorau neu gyfraniad tuag at y gwaith o ddatblygu meysydd awyr a cheisio cael buddiannau economaidd i'r rhanbarth.

Cwestiynau ar Senarios Polisi Cenedlaethol

Er na fwriedir i'n Senarios Polisi Cenedlaethol gael eu gweld fel datganiadau pendant o bolisi posibl gan y Llywodraeth, maent yn darparu modd o archwilio ymagweddau polisi eang amgen.

- Pa rai, os o gwbl, o'r Senarios Polisi Cenedlaethol y credwch ddylai ffurfio sail strategaeth meysydd awyr Llywodraeth y DU hyd at 2003 a pham?
  Gallai'r ystyriaethau gynnwys:
  - gwella dewis y defnyddiwr a hygyrchedd i wasanaethau awyr;
  - meithrin diwydiant awyrennau cryf a chystadleuol;
  - hwyluso'r ffordd i fusnesau presennol gystadlu'n effeithiol mewn marchnadoedd byd-eang;
  - denu mewnfuddsoddiad a mewndwristiaeth;
  - sicrhau bod y diwydiant awyrennau yn datblygu'n gynaliadwy a lleihau effeithiau twf ar yr amgylchedd;
  - lleihau'r pellter y mae'n rhaid i bobl ei deithio i'r eithaf;
  - lleihau tagfeydd; ac
  - annog defnydd o drafnidiaeth gyhoeddus.

- Os ydych yn credu y dylid darparu capasiti ychwanegol yn Ne Ddwyrain Lloegr i ddiwallu anghenion teithwyr yn yr awyr rhanbarthol sy'n rhynglinellu neu sy'n defnyddio gwasanaethau o feysydd awyr Llundain drwy ddulliau teithio ar y tir:

    - faint o gapasiti rydych chi'n credu y dylid ei ddarparu; a
    - ble yn Ne Ddwyrain Lloegr y dylid ei leoli?
- Pa rai o'r senarios fydd yn gwella'r dewis i ddefnyddwyr a hygyrchedd i wasanaethau yn:
    - y DU gyfan
    - Cymru
- A oes unrhyw senarios polisi eraill, yn cynnwys unrhyw gyfuniad o'r rhai a nodwyd yn y ddogfen, a fyddai'n cwrdd â'ch dyheadau ar gyfer datblygu gwasanaethau awyr rhanbarthol a meysydd awyr yng Nghymru orau?
- Mae'r Llywodraeth yn ymrwymedig i gyflwyno polisïau ar gyfer y diwydiant awyrennau sifil a meysydd awyr sy'n gynaliadwy. Esboniwch pam y credwch mai eich dewis senario sy'n cynorthwyo amcan cynaliadwy'r Llywodraeth orau?
- Pa rai o'r dulliau polisi a nodwyd ym Mhennod 3 y credwch sy'n hanfodol wrth ddarparu eich dewis senario? A oes unrhyw rai y credwch y gallai eich cynorthwyo wrth wneud hynny ond na chredwch eu bod yn hanfodol? A oes unrhyw ddulliau polisi na chânt eu cwmpasu ym Mhennod 3 y credwch y dylid eu hystyried?