



Llywodraeth Cymru  
Welsh Government

# Pont newydd yr A487 dros Afon Dyfi

Datganiad Amgylcheddol:  
Crynodeb Annhechnegol

Medi 2017



# A487 New Dyfi Bridge

Environmental Statement:  
Non-Technical Summary

September 2017



## CYNNWYS

## CONTENTS

CYFLWYNIAD	<b>1</b>	INTRODUCTION
PAM MAE ANGEN Y CYNLLUN	<b>2</b>	WHY THE SCHEME IS NEEDED
HANES Y CYNLLUN	<b>3</b>	HISTORY OF THE SCHEME
Y SEFYLLFA BRESENNOL	<b>4</b>	THE EXISTING SITUATION
AMCANION Y CYNLLUN / CYNLLUNIO	<b>5</b>	SCHEME / PLANNING OBJECTIVES
Y CYNLLUN	<b>6</b>	THE SCHEME
ASESIADAU ARBENIGOL AMGYLCHEDDOL	<b>7</b>	ENVIRONMENTAL SPECIALIST ASSESSMENTS
BETH SY'N DIGWYDD NESAF?	<b>8</b>	WHAT HAPPENS NEXT?
EICH BARN	<b>9</b>	YOUR VIEWS

Rhif ISBN: 987-1-4734-9098-7 (argraffiad)

Rhif ISBN: 987-1-4734-9097-0 (electronig)

Cyfeirnod Llywodraeth Cymru: qA1134651

© Hawlfraint y Goron

[www.llyw.cymru](http://www.llyw.cymru)

ISBN Number: 978-1-4734-9098-7 (print)

ISBN Number: 987-1-4734-9097-0 (electronic)

Welsh Government Ref No: qA1134651

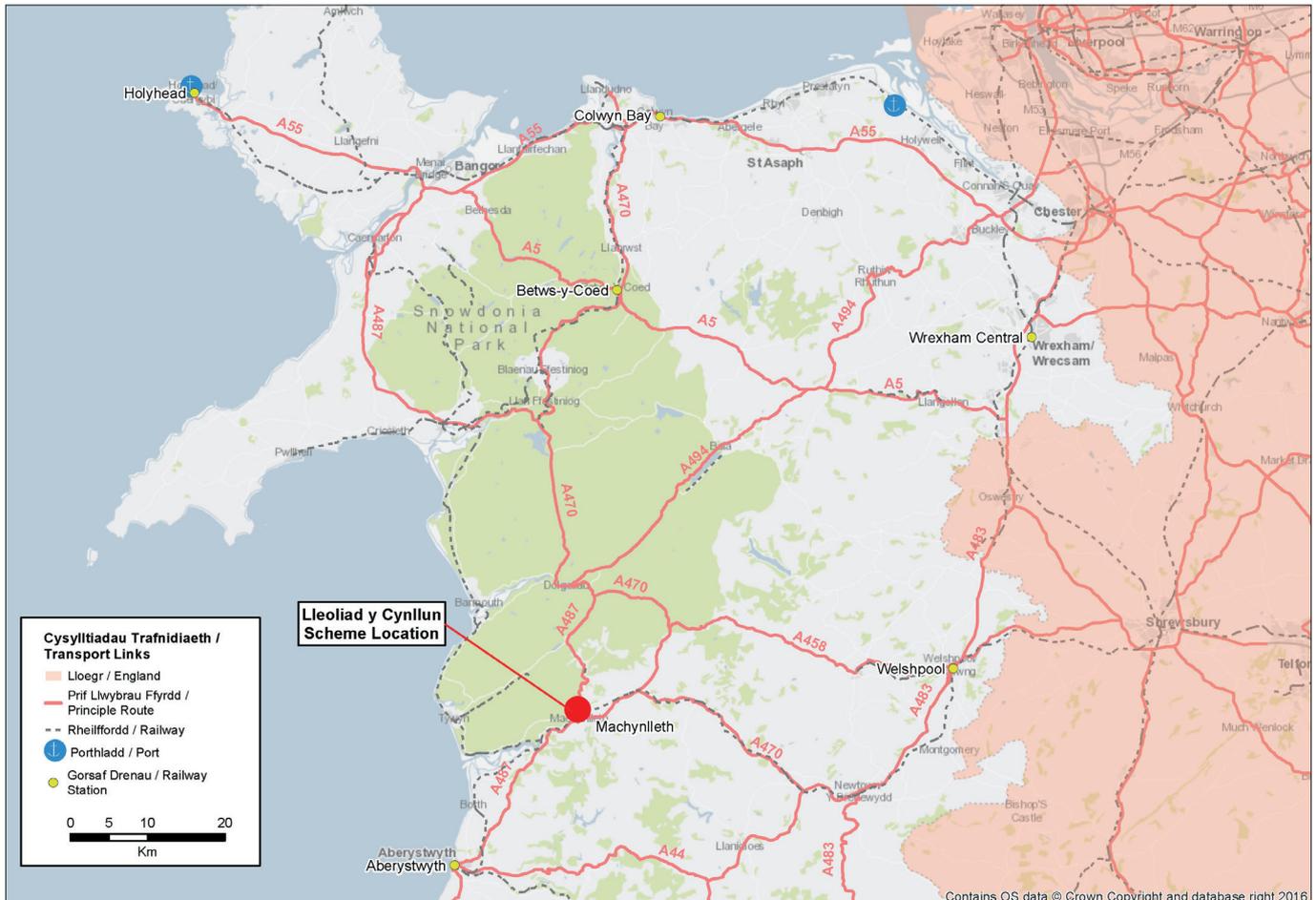
© Crown Copyright

[www.gov.wales](http://www.gov.wales)



Mae Gweinidogion Cymru yn cynnig y dylid darparu rhan 1.2km newydd o Gefnffordd i'r gogledd o Fachynlleth. Enw'r cynllun arfaethedig yw Pont newydd yr A487 dros Afon Dyfi (cyfeirir ato fel y "Cynllun"). Byddai'r Cynllun yn cynnwys traphont newydd 725m o hyd yn croesi Afon Dyfi a'i gorlifdir, 480m i fyny'r afon o'r bont bresennol, Pont-ar-Ddyfi.

The Welsh Ministers propose to provide a new 1.2km section of Trunk Road to the north of Machynlleth. The proposed scheme is entitled A487 New Dyfi Bridge (referred to as the "Scheme"). The Scheme would include a new 725m long viaduct crossing the Afon Dyfi and its floodplain, 480m upstream of the existing bridge, Pont-ar-Ddyfi.



### Lleoliad y Cynllun

Cynhaliwyd Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA) mewn perthynas â'r Cynllun yn unol ag Adran 105A Rhan VA Deddf Priffyrdd 1980 (fel y'i diwygiwyd) a Chyfarwyddeb 2011/92/EU, gan ystyried hefyd ofynion Cyfarwyddeb 2014/52/EU.

Yn unol â'r ddeddfwriaeth uchod, paratowyd Datganiad Amgylcheddol (DA) sy'n amlygu prif effeithiau amgylcheddol y Cynllun ac yn disgrifio'r mesurau arfaethedig i osgoi, unioni neu leihau'r effeithiau a gwella'r amgylchedd lle y bo'n ymarferol.

### Location Plan

The Scheme has been subject to an Environmental Impact Assessment (EIA) in accordance with Section 105A of Part VA of the Highways Act 1980 (as amended) and the Directive 2011/92/EU and having regard to the requirements of Directive 2014/52/EU.

In accordance with the above legislation an Environmental Statement (ES) has been prepared which identifies the main environmental effects of the Scheme and describes the proposed measures to avoid, remedy or reduce effects and provide environmental enhancement where practicable.

Mae'r DA yn sicrhau bod unrhyw un sydd â diddordeb yn y Cynllun, gan gynnwys y cyhoedd, yn deall y cynigion a'u bod yn cael cyfle i fynegi barn arnynt cyn i Weinidogion Cymru benderfynu a ddylid cadarnhau'r Gorchmynion Priffordd a Phrynu Gorfodol sy'n ofynnol ar gyfer y Cynllun.

Crynodeb Annhechnegol (CA) o'r Datganiad Amgylcheddol (DA) yw'r ddogfen hon. Mae'n disgrifio'r Cynllun ac mae'n rhoi golwg gyffredinol ar ganfyddiadau proses yr Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol mewn iaith annhechnegol.

Mae'r DA yn cael ei gofnodi mewn pedair Cyfrol:

- Y Crynodeb Annhechnegol (CA) hwn
- Cyfrol 1 – Adroddiad Asesu Technegol
- Cyfrol 2 – Ffigurau
- Cyfrol 3 – Atodiadau Technegol

Cyfrol 1 yw'r prif adroddiad asesu technegol, sy'n cynnwys manylion am fethodolegau a chanlyniadau'r Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol. Mae'n rhestru dulliau y gellir eu defnyddio i leihau'r effeithiau a nodwyd mewn modd effeithiol.

Set o ffigurau ategol yw Cyfrol 2, a dylid ei darllen ochr yn ochr â Chyfrol 1.

Cyfes o atodiadau technegol yw Cyfrol 3, i'w darllen ar y cyd â Chyfrol 1 hefyd.

Yn ogystal â'r DA, paratowyd Datganiad i Lywio Asesiad Priodol (DLAP) ar wahân ynglŷn ag effeithiau posibl y Cynllun ar Safleoedd Ewropeaidd hefyd. Mae hwn yn ofynnol yn unol â Chyfarwyddeb Cynefinoedd 92/43/EEC ar Warchod Cynefinoedd Naturiol a Phlanhigion ac Anifeiliaid Gwyllt (fel y'i diwygiwyd).

Mae'r Gorchmynion drafft canlynol wedi'u paratoi ar gyfer y Cynllun ac maent yn cael eu cyhoeddi ar yr un pryd â'r DA:

- Gorchymyn Cefnffordd Abergwaun i Fangor (A487) (Pont Newydd Afon Dyfi a Thyntu Statws Cefnffordd, Machynlleth) 201–

The ES ensures that all those with an interest in the Scheme, including the public, understand the proposals and are given an opportunity to express an opinion on them before the Welsh Ministers decide whether to confirm the Highway and Compulsory Purchase Orders required for the Scheme.

This document is the Non-Technical Summary (NTS) of the Environmental Statement. It describes the Scheme and provides an overview of the findings of the EIA process in non-technical language.

The ES is recorded in four Volumes:

- This Non-Technical Summary (NTS)
- Volume 1 – Technical Assessment Report
- Volume 2 – Figures
- Volume 3 – Technical Appendices

Volume 1 is the main technical assessment report, which details the methodologies and results of the EIA. It sets out ways in which identified impacts can be effectively mitigated.

Volume 2 is a set of supporting figures which should be read alongside Volume 1.

Volume 3 is a set of technical appendices which should also be read alongside Volume 1.

In addition to the ES, a separate Statement to Inform an Appropriate Assessment (SIAA) of the potential effects of the Scheme on European Sites has also been prepared. This is required in accordance with Habitats Directive 92/43/EEC on the Conservation of Natural Habitats and Wild Flora and Fauna (as amended).

The following draft Orders have been prepared for the Scheme and published together with the ES:

- The Fishguard to Bangor Trunk Road (A487) (New Dyfi Bridge and Detrunking, Machynlleth) Order 201–

- Gorchymyn Cefnffordd Abergwaun i Fangor (A487) (Pont Newydd Afon Dyfi, Machynlleth) (Ffyrdd Ymyl) 201 –

Mi fydd y Gorchymyn drafft canlynol yn cael ei gyhoeddi'n fuan.

- Gorchymyn Prynu Gorfodol Gweinidogion Cymru (Cefnffordd Abergwaun i Fangor (yr A487) (Pont Newydd Dros Afon Dyfi, Machynlleth)) 201-

Gallwch weld copïau o'r Datganiad Amgylcheddol a'r Gorchymynion drafft am ddim, yn ystod oriau swyddfa arferol yn ystod y cyfnod gwrthwynebu, fel y nodir yn yr Hysbysiad Cyhoeddus, yn y llefydd canlynol:

**Swyddfeydd Llywodraeth Cymru, Parc Cathays, Caerdydd CF10 3NQ**

**Cyngor Sir Powys, Neuadd y Sir, Spa Road East, Llandrindod, Powys, LD1 5LG;**

**Cyngor Gwynedd, Swyddfa Ardal Meirionnydd, Cae Penarlâg, Dolgellau, Gwynedd, LL40 2YB**

**Cyngor Gwynedd, Stryd y Jêl, Caernarfon, LL55 1SH**

**Y Plas, Machynlleth, Powys, SY20 8ER**

**Canolfan Hamdden Bro Dysynni, Stryd Fawr, Tywyn LL36 9AE**

Gallwch brynu copïau o'r DA gan Lywodraeth Cymru, Caerdydd, yn y cyfeiriad canlynol:

**Y Gangen Orchmynion, Trafnidiaeth, Adran yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, Llywodraeth Cymru, Parc Cathays, Caerdydd, CF10 3NQ**

Cyfrwl 1 (Adroddiad Asesu Technegol): £50

Cyfrwl 2 (Ffigurau): £40

Cyfrwl 3 (Atodiadau Technegol): £50

DLAP: £20

Gellir prynu copïau electronig o'r Datganiad Amgylcheddol am £5. Gellir cael copïau pellach o'r Crynodeb Annhechnegol hwn, am ddim, gan Lywodraeth Cymru yn y cyfeiriad a nodir uchod neu drwy'r wefan isod:

<http://gov.wales/topics/transport/roads/schemes/a487/new-dyfi-bridge/?lang=cy>

- The Fishguard to Bangor Trunk Road (A487) (New Dyfi Bridge, Machynlleth) (Side Roads) Order 201 –

The following draft Order will be published shortly.

- The Welsh Ministers (The Fishguard to Bangor Trunk Road (A487) (New Dyfi Bridge, Machynlleth)) Compulsory Purchase Order 201 –

Copies of the ES and the draft Orders may be inspected free of charge during normal office hours during the objection period as set out in the Public Notice, at the following premises:

**Welsh Government Offices, Cathays Park, Cardiff, CF10 3NQ**

**Powys County Council, County Hall, Spa Road East, Llandrindod Wells, Powys LD1 5LG**

**Gwynedd Council, Meirionnydd Area Office, Cae Penarlâg, Dolgellau, Gwynedd, LL40 2YB**

**Gwynedd Council, Shirehall Street, Caernarfon, LL55 1SH**

**Y Plas, Machynlleth, Powys, SY20 8ER**

**Bro Dysynni Leisure Centre, High Street, Tywyn LL36 9AE**

Copies of the ES can be purchased from the Welsh Government in Cardiff at the following address:

**Orders Branch, Transport, Department of Economy Science and Transport, Welsh Government, Cathays Park, Cardiff, CF10 3NQ**

Volume 1 (Technical Assessment Report): £50

Volume 2 (Figures): £40

Volume 3 (Technical Appendices): £50

SIAA: £20

Electronic copies of the ES can be purchased at a cost of £5. Further copies of this Non-Technical Summary may be obtained free of charge from the Welsh Government at the address shown above or via the following website:

<http://gov.wales/topics/transport/roads/schemes/a487/new-dyfi-bridge/?lang=en>

Cefnffordd Abergwaun i Fangor yr A487 yw'r prif lwybr strategol o'r de i'r gogledd ar hyd arfordir gorllewin Cymru. Mae'r gefnffordd i'r gogledd o Fachynlleth, sy'n croesi Afon Dyfi dros Bont-ar-Ddyfi, wedi dioddef cynnydd yn y traffig a llifogydd mynych er gwaethaf mesurau draenio gwell.

Mae natur gul, is-safonol Pont-ar-Ddyfi yn creu sefyllfa beryglus i ddefnyddwyr moduron a defnyddwyr heblaw modurwyr. Mae aliniad y bont a'r gwelededd arni yn wael, nid oes troedffyrdd ac mae cyffordd wael ar ben ogleddol y bont, y cyfan yn arwain at ddamweiniau traffig a cherbydau'n taro'r bont.



*Llifogydd wedi eu hachosi gan Afon Dyfi ar draws yr A487*  
Flooding caused by the Afon Dyfi across A487

Er 2006, mae'r bont wedi bod ar gau am bedwar diwrnod y flwyddyn ar gyfartaledd oherwydd llifogydd a cherbydau'n taro canllaw'r bont. Mae nifer y diwrnodau pan fydd y llwybr ar gau oherwydd llifogydd yn debygol o gynyddu yn y dyfodol o ganlyniad i'r newid yn yr hinsawdd.

Pan fo'r bont ar gau, rhaid i draffig ddargyfeirio am 10 milltir gan ddefnyddio'r B4404, tra bo'n rhaid i Gerbydau Nwyddau Trwm (HGV) deithio 20 milltir i Cross Foxes i ailymuno â ffordd yr A487.

The A487 Fishguard to Bangor Trunk Road is the principal strategic south to north route along the west coast of Wales. The trunk road north of Machynlleth, which crosses the Afon Dyfi on the Pont-ar-Ddyfi, has been subject to increased traffic flows and repeated flooding despite improved drainage measures.

The narrow sub-standard nature of Pont-ar-Ddyfi causes a hazardous situation for both motorised and non-motorised users. It has a poor alignment and visibility, no footways and a poor junction at the northern end all of which results in traffic collisions and bridge strikes.



*Damwain ar Bont-ar-Ddyfi*  
Accident on Pont-ar-Ddyfi

Since 2006, the bridge has been closed for an average of four days per year due to flooding and parapet strikes. The number of days that the route is closed due to flooding is likely to increase in the future as a result of climate change.

When the bridge is closed, traffic must follow a 10 mile diversion via the B4404, whilst Heavy Goods Vehicles (HGVs) must travel 20 miles to Cross Foxes to re-join the A487.

Oherwydd oedi a chynnydd mewn amserau teithio, mae costau i'r economi yn gysylltiedig â'r chau'r llwybr hwn. Mae cau'r bont yn effeithio ar allu'r gymuned i gyrraedd gwasanaethau allweddol, gan gynnwys gofal iechyd ac addysg, yn nhref Machynlleth a'r tu hwnt.

Ym mis Gorffennaf 2015, cyhoeddwyd Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 yn amlinellu amserlen gyflenwi, amcangyfrif o wariant a ffynonellau cyllid ar gyfer prosiectau trafndiaeth allweddol Llywodraeth Cymru i gefnogi ei blaenoriaethau economaidd a chymdeithasol. Mae'r cynllun hwn yn cynnwys yr A487 Pont-ar-ddyfi (R23) o dan "Seilwaith Ffyrdd Newydd – Cynlluniau i'w Hadeiladu" gyda chyfnod cyflenwi o 2015 – 2020.

There are costs to the economy associated with the closure of this route due to delays and increased journey times. Bridge closures affect the community's accessibility to key services including healthcare and education within the town of Machynlleth and beyond.

In July 2015 the National Transport Finance Plan 2015 was published which set out a timetable of delivery, estimated expenditures and sources of funding for the Welsh Government's key transport projects to support their economic and social priorities. This plan includes A487 Dyfi Bridge (R23) under "New Road Infrastructure – Schemes to be Constructed" with a delivery period of 2015 – 2020.

Er 2003, gwnaed nifer o astudiaethau i ystyried gwelliannau ar-lein ac all-lein. Paratowyd astudiaeth ddichonoldeb ac adroddiad asesu technegol ym 1996. Cyflawnwyd astudiaeth gynllunio yn unol â'r Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) yn 2012. Daeth yr astudiaethau hyn i'r casgliad bod angen gwella Pont-ar-Ddyfi a/neu adeiladu pont newydd.

Yn 2015, penododd Llywodraeth Cymru gontractwr i ddatblygu'r Cynllun, cynorthwyo â'r gweithdrefnau statudol a bwrw ymlaen i gam dyluniad manwl ac adeiladu o dan gontract Ymwneud Cynnar gan Gontractwr

Since 2003 several studies have been undertaken to consider online and off-line improvements. A feasibility study and a technical assessment report were produced in 1996. A Welsh Transport Appraisal Guidance (WelTAG) planning study was undertaken in 2012. These studies concluded that Pont-ar-Ddyfi requires improving and/or construction of a new bridge.

A contractor was appointed by Welsh Government in 2015 to develop the Scheme, assist with the statutory procedures and proceed to detailed design and construction under an Early Contractor Involvement (ECI) contract.

O gyrion gogleddol Machynlleth i Bont-ar-Ddyfi, mae'r gefnffordd bresennol yn cynnwys un ffordd gerbydau gyda throedffordd a llwybr beicio ar y cyd. Yna, mae'r gefnffordd yn croesi Afon Dyfi ar y bont garreg pum bwa o'r 19eg ganrif; mae'n strwythur rhestredig gradd II\* ac yn Heneb Gofrestredig. Mae strwythur y bont yn wael ac mae'n peri risg i ddefnyddwyr y ffordd oherwydd bod gwelededd wrth y gyffordd ar yr ochr ogleddol yn wael. Dros y deng mlynedd at diwethaf, oherwydd dirywiad parhaus y bont, bu'n rhaid cwblhau gwaith cryfhau'r strwythur ynghyd â gwneud atgyweiriadau parhaus i gadw'r bont yn weithredol.

Mae Afon Dyfi yn gorlifo'n fynych, gan wahanu'r cymunedau ar y naill ochr a'r llall i'r afon. Mae gwelliannau i ddraenio lleol wedi'u cyflawni dros y deugain mlynedd diwethaf, ond mae problemau sylfaenol llifogydd rhwng Machynlleth a Phont-ar-Ddyfi yn parhau.

Mae'r A487 yn ymlwybro trwy dirwedd wledig yn bennaf Dyffryn Dyfi ac mae'n gorwedd yn rhannol o fewn Parc Cenedlaethol Eryri, y mae ei ffin yn ymestyn i'r de o'r afon i gynnwys rhan o lawr y dyffryn. Hefyd, mae'n gorwedd o fewn Gwarchodfa Biosffer Dyfi Sefydliad Addysg, Gwyddoniaeth a Diwylliant y Cenhedloedd Unedig (UNESCO), ardal o ecosystemau daearol ac arfordirol/morol a gydnabyddir yn rhyngwladol.

From the northern edge of Machynlleth to Pont-ar-Ddyfi, the existing trunk road consists of a single carriageway with a separate shared footway and cycleway. The trunk road then crosses the Afon Dyfi on the 19th century five arch stone bridge; a grade II\* listed structure and Scheduled Monument. The structure of the bridge is poor and poses a risk to road users due to poor visibility at the junction on the northern side. In the last thirty years the continuing deterioration of the bridge has necessitated both the completion of strengthening works to the structure as well as on going repairs to keep the bridge operational.

The Afon Dyfi frequently floods severing the communities on either side of the river. Local drainage improvements have been carried out over the last forty years but the fundamental problem of flooding between Machynlleth and Pont-ar-Ddyfi remains.

The A487 passes through the predominately rural landscape of the Dyfi Valley and lies partly within the Snowdonia National Park, the boundary of which extends south of the river encompassing a part of the valley floor. It also lies within the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation (UNESCO) Dyfi Biosphere Reserve, an internationally recognised area of terrestrial and coastal/marine ecosystems.



*Golygfa bresennol o Bont-ar-Ddyfi*  
Existing view of Pont-ar-Ddyfi



*Golygfa bresennol o ffordd yr A487*  
Existing view of A487 Road

Nod Llywodraeth Cymru yw darparu ffordd fwy dibynadwy o groesi dyffryn Dyfi gyda thraphont newydd a fyddai'n gwella llif y traffig, cysylltedd a chydnerthedd y rhwydwaith.

Mae Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 'Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl' yn cyflwyno'r fframwaith polisi ar gyfer penderfyniadau ynghylch buddsoddi mewn trafnidiaeth ar hyd a lled Cymru.

Cytunwyd ar wyth Amcan Cynllunio Trafnidiaeth yn ymwneud yn benodol â'r cynllun yn ystod cam cynllunio WeITAG:

- Gwella dibynadwyedd croesi Afon Dyfi i bobl, nwyddau a cherbydau'r gwasanaethau brys ar goridor strategol yr A487.
- Gwella mynediad effeithlon a dibynadwy at wasanaethau allweddol, gan gynnwys cyfleoedd gwaith, gofal iechyd ac addysg.
- Sicrhau parhad rôl Machynlleth fel canolfan leol fywiog a chynaliadwy.
- Diogelu dyfodol hirdymor Pont-ar-Ddyfi.
- Lleihau nifer a difrifoldeb y damweiniau ac anafiadau ar ffordd yr A487 yn ardal yr astudiaeth.
- Sicrhau nad yw'r perygl o lifogydd i drydydd partïon yn cynyddu.
- Lleihau effaith gwelliannau i'r system drafnidiaeth ar y dirwedd, bioamrywiaeth, adnoddau dŵr a threftadaeth.
- Cynyddu'r cyfle ar gyfer cerdded a seiclo effeithlon, diogel a dibynadwy ar goridor yr A487 yn ardal yr astudiaeth.

The Welsh Government's aim is to provide a more reliable crossing of the Dyfi valley with a new viaduct which would improve traffic flow, connectivity and network resilience.

The Wales Transport Strategy 'One Wales: Connecting the Nation' sets out the policy framework for transport investment decisions across Wales.

Eight scheme specific Transport Planning Objectives (TPOs) were agreed during the WeITAG planning stage:

- To improve the reliability of crossing the Afon Dyfi for people, freight and emergency vehicles on the A487 strategic corridor.
- To improve efficient and reliable accessibility to key services including employment opportunities, healthcare and education.
- To maintain the role of Machynlleth as a vibrant and sustainable local centre.
- To preserve the long-term integrity of the Pont-ar-Ddyfi
- To reduce the number and severity of collisions and casualties on the A487 in the study area.
- To ensure that flood risk to third parties is not increased.
- To minimise the impact of transport improvements on the landscape, biodiversity, water resources and heritage.
- To increase the opportunity for efficient, safe and reliable travel by walking and cycling on the A487 corridor within the study area.

### Disgrifiad o'r Cynllun

Byddai'r Cynllun yn cynnwys ffordd unffrwd newydd 1.2km o hyd. Byddai y ffordd yn dechrau ar gyrion gogleddol Machynlleth, yn croesi gorlifdir Afon Dyfi ac yna'n ailymuno â ffordd bresennol yr A487 wrth Ffriddgate. Byddai'r ffordd yn cynnwys un lôn i bob cyfeiriad, gyda'r llain ar yr ochr orllewin yn cynnwys troedffordd / llwybr beiciau ar y cyd.

Byddai'r Cynllun yn dechrau i'r gogledd o Bont bresennol Rheilffordd Leiniau'r Cambrian ar gyrion Machynlleth ac yn dechrau codi ar arglawdd. Byddai cyffordd newydd i'r gorllewin, yn cysylltu â ffordd bresennol yr A487 wedi'i hail-alinio; ni fyddai hon yn gefnffordd mwyach. Yna, byddai cyffordd newydd i'r dwyrain, yn cynnig mynediad i Barc Eco Dyfi.

Byddai'r Cynllun yn parhau i godi ar arglawdd i uchder o 4.2m uwchlaw lefel bresennol y tir, cyn trosglwyddo i draphont ddyrchafedig 725m o hyd dros orlifdir Afon Dyfi a'r afon ei hun. Byddai'r draphont ar ffurf 18 rhychwant o adeiladwaith dur a choncrit, wedi'u cynnal gan barau o golofnau concrit crwn ar sylfeini pileri.

Ar ôl croesi'r gorlifdir, byddai'r draphont yn cyrraedd ei phwynt uchaf uwchlaw lefel bresennol y ddaear (9m) wrth yr afon. Tua 480m i fyny'r afon o Bont-ar-Ddyfi ar hyn o bryd, byddai gan y draphont un rhychwant 74m yn croesi Afon Dyfi.

Yna, byddai'r Cynllun yn cysylltu â ffordd bresennol yr A487 trwy gyffordd wrth Ffriddgate. Rhwng y gyffordd hon a Phont-ar-Ddyfi, ni fyddai'r A487 yn gefnffordd mwyach a byddai'n cael rhif newydd, sef yr A493.

Byddai mesurau Gostegu Traffig yn cael eu gosod ar yr A493, trwy adeiladu rhwystrau ymwithiol ar y ffordd gerbydau yn union i'r gogledd o Bont-ar-Ddyfi ger Bythynnod Pen-y-Bont. Byddai llinellau ildio yn creu lôn sengl flaenoriaethol a fyddai'n mynnu bod traffig sy'n teithio tua'r gorllewin yn rhoi blaenoriaeth i draffig sy'n teithio tua'r dwyrain.

### Scheme Description

The Scheme would consist of a new 1.2km long single carriageway road. The road would start at the northern edge of Machynlleth, traverse the Afon Dyfi floodplain and then re-join the existing A487 at Ffriddgate. The road would consist of one lane in each direction, with the verge on the western side incorporating a shared footway /cycleway.

The Scheme would commence north of the existing Cambrian Line Railway Bridge at the edge of Machynlleth and start to rise on an embankment. There would be a new junction to the west, connecting with the realigned existing A487 which would cease to be a trunk road. There would then be a new junction to the east, providing access to the Dyfi Eco Park.

The Scheme would continue to rise on an embankment to a height of 4.2m above existing ground level before passing onto a 725m long elevated viaduct over the floodplain of the Afon Dyfi and the river itself. The viaduct would comprise 18 spans of steel and concrete construction supported by pairs of round concrete columns on piled foundations.

After crossing the floodplain the viaduct would reach its highest point above existing ground level (9m) at the river. Located approximately 480m upstream of the existing Pont-ar-Ddyfi, the viaduct would have a 74m single span crossing over the Afon Dyfi.

The Scheme would then connect with the existing A487 with a junction at Ffriddgate. Between this junction and Pont-ar-Ddyfi, the existing A487 would cease to be a trunk road and would be renumbered as the A493.

A section of Traffic Calming would be introduced on the A493, by constructing build-outs into the carriageway immediately north of Pont-ar-Ddyfi at Pen-y-Bont cottages. Give Way lines would create a priority single lane requiring westbound traffic to give priority to opposing eastbound traffic.



*Golygfa yn edrych tua'r gorllewin o PRow gyda Phont y Mileniwm yn y pellter canol ym mlwyddyn 15 o'r Cynllun  
View looking west from PRow with the Millennium Bridge in the middle distance in Year 15 of the Scheme*

Byddai Pont-ar-Ddyfi'n cael ei chyfyngu, trwy gyfrwng Gorchymyn Cyfyngu Traffig, i ddefnyddwyr heblaw modurwyr a mynediad i gerbydau tiffeddianwyr a ganiateir yn ystod llifogydd yn unig (ac yn amodol ar derfyn pwysau priodol).

Byddai terfyn cyflymder o 40 mya, 200m o hyd, yn cael ei ddarparu ar ben deheuol y draphont wrth nesáu at yr ardal drefol 30 mya. Ni fyddai goleuadau stryd yn cael eu gosod ar y Cynllun, heblaw o fewn yr ardal drefol 30 mya.

### **System Ddraenio**

Byddai system ddraenio'r briffordd yn cynnwys mesurau atal llygredd i atal deunyddiau o ollyngiadau damweiniol rhag mynd i system yr afon.

### **Amddiffyn rhag Llifogydd**

Byddai bwnd rhag llifogydd yn cael ei adeiladu ar hyd ffin ogleddol Parc Eco Dyfi; byddai hwn, ar y cyd ag arglawdd newydd y ffordd, yn helpu i amddiffyn yr ardal hon rhag llifogydd. Byddai dwy system ddraenio newydd â phympiau'n cael eu gosod wrth Bont Rheilffordd Leiniau'r Cambrian ac wrth fythynnod Pen-y-Bont a bydd y rhain, ar y cyd â systemau draenio wedi'u huwchraddio, yn mynd i'r afael â phroblemau llifogydd yn y ddwy ardal hyn. Wrth Bont Rheilffordd Leiniau'r Cambrian, byddai'r bwnd gorllewinol yn atal llifogydd o'r afon rhag gorlifo dros y tir, a byddai'r system ddraenio â phympiau'n

Pont-ar-Ddyfi would be restricted, by means of a Traffic Restriction Order, to non-motorised users and vehicular access by permitted landowners during times of flooding only (and subject to an appropriate weight limit).

A 200m long 40mph speed limit would be provided on the southern end of the viaduct on the approach to the 30mph urban area. The Scheme would not have street lighting, apart from within the 30mph urban area.

### **Drainage System**

The highway drainage system would include pollution prevention measures to prevent materials from an accidental spillage incident from entering the river system.

### **Flood Protection**

A flood bund would be constructed along the northern boundary of the Dyfi Eco Park, which together with the new road embankment would help protect this area from flooding. Two new pumped drainage systems would be installed at the Cambrian Line Railway Bridge and Pen-y-Bont cottages which combined with upgraded drainage systems, where appropriate, will address flooding issues in both these areas. At the Cambrian Line Railway Bridge the western flood bund would prevent overland flow from river flooding, and the pumped drainage system would discharge to the west of the bund via the normal highway

gollwng dŵr i'r gorllewin o'r bwnd gan ddefnyddio gollyngfeydd draenio arferol y briffordd. Wrth fythynnod Pen-y-Bont, byddai'r system ddraenio dŵr wyneb bresennol yn cael ei huwchraddio a bydd system â phwmpiau'n gollwng dŵr i Afon Dyfi yn ystod stormydd.

### **Cyfleustodau**

Byddai'r Cynllun yn tarfu ar nifer o gyfleustodau yn yr ardal. Byddai angen dargyfeirio offer BT, ceblau trydan presennol uwchlaw'r ddaear a phrif bibell ddŵr. Byddai pibllinell nwy bresennol yn cael ei diogelu.

### **Cynlluniau Amgen a Ystyriwyd**

Cafodd yr opsiynau ar gyfer y Cynllun a mesurau trafndiaeth cysylltiedig eraill eu harfarnu gan ddefnyddio'r Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafndiaeth Cymru (WelTAG). Arfarnwyd yr opsiynau yn erbyn yr Amcanion Cynllunio Trafndiaeth, a'r tair elfen gynaliadwyedd: yr economi, yr amgylchedd a chymdeithas.

Roedd y cynlluniau amgen a ystyriwyd yn cynnwys opsiynau am lwybrau i fyny ac i lawr yr afon o'r bont bresennol, ail bont gyfochrog ar gyfer traffig unffordd ar bob pont a llwybrau a fyddai'n osgoi Machynlleth.

Yn ystod yr arfarniad, cynhaliwyd gweithdai ymgysylltu â rhanddeiliaid yn 2011 gyda chynrychiolwyr o Lywodraeth Cymru, Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri, Cyngor Sir Powys, Cyngor Gwynedd, Cadw, Asiantaeth yr Amgylchedd, Sustrans, Asiantaeth Cefnffyrdd Canolbarth Cymru ac eraill.

Daeth yr arfarniad i'r casgliad mai llwybr yn croesi'r afon tua 480m i fyny'r afon o Bont-ar-Ddyfi oedd yr opsiwn gorau. Ers dyfarnu'r contract ar gyfer Ymwneud Cynnar gan Gontractwr yn 2015, gwnaed gwaith i ddatblygu dyluniad y cynllun. O bwys arbennig yw'r gofyniad i sicrhau nad yw'r cynllun yn cynyddu perygl llifogydd. Mae'r gofyniad hwn wedi arwain at ostwng hyd gwreiddiol y ffordd arfaethedig ar arglawdd a chynyddu hyd y draphont fel y gall mwy o ddŵr llifogydd lifo heibio i'r strwythur pan fydd llifogydd.

drainage outfalls. At Pen-y-Bont cottages, the existing surface water drainage would be upgraded and a pumped system will discharge to the Afon Dyfi during storm events.

### **Utilities**

There are a number of utilities in the area which would be impacted by the Scheme. Diversions of BT apparatus, existing overhead electricity cables and water mains would be required. An existing gas pipeline would be protected.

### **Alternatives Considered**

Options for the Scheme and other associated transport measures were appraised using Welsh Transport Appraisal Guidance (WelTAG). The Options were appraised against the Transport Planning Objectives, and the three elements of sustainability: the economy, environment, and society.

Alternatives considered included route options upstream and downstream of the existing bridge, a second parallel bridge for one-way traffic on each bridge and routes to bypass Machynlleth.

During the appraisal, stakeholder engagement workshops were held in 2011 involving representatives from Welsh Government, Snowdonia National Park Authority, Powys County Council, Gwynedd Council, Cadw, Environment Agency, Sustrans, Mid Wales Trunk Road Agency and others.

The appraisal concluded that a route crossing the river approximately 480m upstream of Pont-ar-Ddyfi was the best option. Since award of the early contractor involvement (ECI) contract in 2015 work has been undertaken to develop the scheme design. Of particular note is the requirement to ensure that the scheme does not increase the risk of flooding. This requirement has resulted in reducing the original length of the proposed road on embankment, and increasing the length of the viaduct to allow greater amounts of flood water through the structure in times of flood.

## Adeiladu

Rhagwelir y bydd y cam adeiladu yn para am 25 mis. Ar ôl cwblhau'r gwaith adeiladu, byddai camau lliniaru amgylcheddol yn cael eu rheoli a'u monitro am dair blynedd.

Byddai gweithgareddau adeiladu cychwynnol yn cynnwys sefydlu mynediad i'r safle, ffensys, canolfannau a dechrau'r gwaith o glirio llystyfiant.

Er mwyn lleihau'r effeithiau amgylcheddol a chyfyngu ar y gwaith adeiladu o fewn y gorlifdir, byddai'r draphont yn cael ei hadeiladu gan ddefnyddio dull 'gwrthio cynyddol'. Byddai'r dull hwn yn cael ei gyflawni trwy adeiladu pen deheuol y cynllun mewn ffordd draddodiadol trwy osod dec y ffordd wedi'i gynnal gan bileri a cholofnau, gyda gweddill dec y ffordd yn cael ei wrthio allan yn raddol dros y pileri wedi'u rhagadeiladu sy'n rhan o'r draphont a gwblhawyd eisoes. Byddai'r bont newydd ar draws yr afon yn cael ei chodi i'w lle gan graen.

Byddai materion amgylcheddol, gan gynnwys dŵr arwyneb ffo, rheoli llygredd, sŵn, llwch, gwastraff wedi'i gynhyrchu o'r safle ac amddiffyn cynefinoedd, yn cael eu rheoli trwy weithredu Cynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu, gyda datganiadau dull yn ymwneud â safleoedd penodol yn rheoli materion sy'n dod i'r amlwg.

Gallai cerbydau sy'n defnyddio'r ffyrdd presennol wynebu cyfyngiadau ar gyflymder a theithio un ffordd gyda goleuadau traffig.

Byddai cyn lleied â phosibl o waith yn ystod y nos a goleuadau diogelwch ac adeiladu er mwyn lleihau effeithiau'r gwaith adeiladu ar drigolion lleol, ar fywyd gwyllt lleol ac ar statws Gwarchodfa Awyr Dywyll Parc Cenedlaethol Eryri.

Ni fyddai unrhyw eiddo'n cael ei ddymchwel er mwyn adeiladu'r Cynllun.

## Ymgynghoriad

Bu ymgysylltu unigol â Chyrff Amgylcheddol Statudol a rhanddeiliaid eraill, a bu cyfarfodydd rheolaidd gyda'r Grŵp Cyswllt

## Construction

The construction phase is anticipated to extend for 25 months. Following construction the environmental mitigation would be managed and monitored for three years.

Early construction activities would include setting up the site access, fencing, compounds and starting vegetation clearance.

To minimise the environmental impacts and to limit construction works within the floodplain, the viaduct would be installed using a 'push launch' method. This method would be undertaken by constructing the southern end of the scheme in a traditional manner by the installation of a road deck supported by piles and columns with the remaining part of the road deck being gradually pushed out over the pre-constructed piers from the already completed section of viaduct. The new bridge across the river would be lifted into place by a crane.

Environmental issues including surface water runoff, pollution control, noise, dust, site waste generation, and habitat protection would be controlled and managed through the implementation of a Construction Environmental Management Plan (CEMP), with emerging issues being managed by specific site related method statements.

Vehicles using the existing roads maybe subject to speed restrictions and single way traffic movements with traffic lights.

Night work would be kept to a minimum as would security and construction lighting so as to minimise the effects of the construction works on local residents, the local wildlife and Snowdonia National Park's Dark Skies Reserve status.

No properties would be demolished to enable construction of the Scheme.

## Consultation

There has been individual engagement with Statutory Environmental Bodies and other stakeholders and as a part of the project

Amgylcheddol (GCA) fel rhan o ddatblygiad y prosiect.

Mae'r GCA yn cynnwys cynrychiolwyr Cadw, Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri, Cyngor Sir Powys, Cyfoeth Naturiol Cymru ac Asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru. Byddai'r GCA yn parhau i gyfarfod yn rheolaidd drwy gydol y cam cyn adeilad, y cam adeiladu a'r cam ôl-ofal.

Cynhaliwyd arddangosfa gwybodaeth i'r cyhoedd yn y Plas, Machynlleth ym mis Hydref 2015 i roi gwybod i'r cyhoedd am y Cynllun.

Cyflwynwyd y Cynllun i Gomisiwn Dylunio Cymru ac mae ei sylwadau wedi'u hymgorffori yn y dyluniad.

I leihau effeithiau'r Cynllun, bu cydweithio â thirfeddianwyr a phobl y byddai'r Cynllun yn effeithio'n uniongyrchol ar eu heiddo neu fynedfeydd preifat.

Yn ogystal, ymgynghorwyd â Network Rail, Trenau Arriva Cymru a chwmnïau cyfleustodau ynghylch dargyfeiriadau ac amddiffyn seilwaith.

development regular meetings with the Environmental Liaison Group (ELG).

The ELG includes representatives from Cadw, the Snowdonia National Park Authority, Powys County Council, Natural Resources Wales (NRW) and the North & Mid-Wales Trunk Road Agency (NMWTRA). The ELG would continue to meet regularly throughout the pre-construction, construction and aftercare period.

A public information exhibition was held in Y Plas, Machynlleth in October 2015 to inform the public about the Scheme.

The Scheme was presented to the Design Commission for Wales and their comments have been incorporated into the design.

To minimise the Scheme effects there has been collaboration with landowners and people whose properties or private accesses would be directly affected by the Scheme.

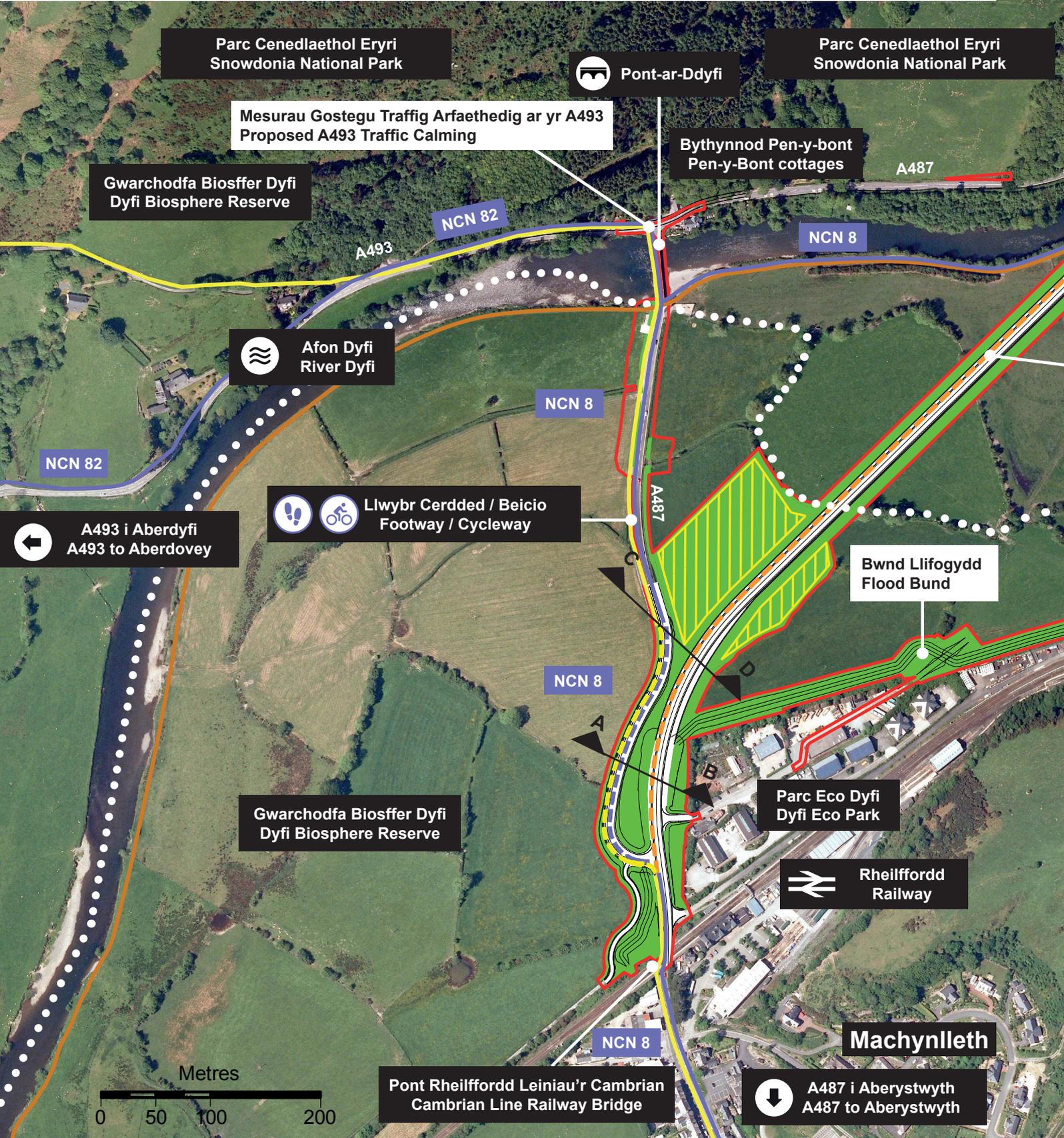
Consultations have also been undertaken with Network Rail, Arriva Trains Wales and utility companies regarding diversions and protection of infrastructure.

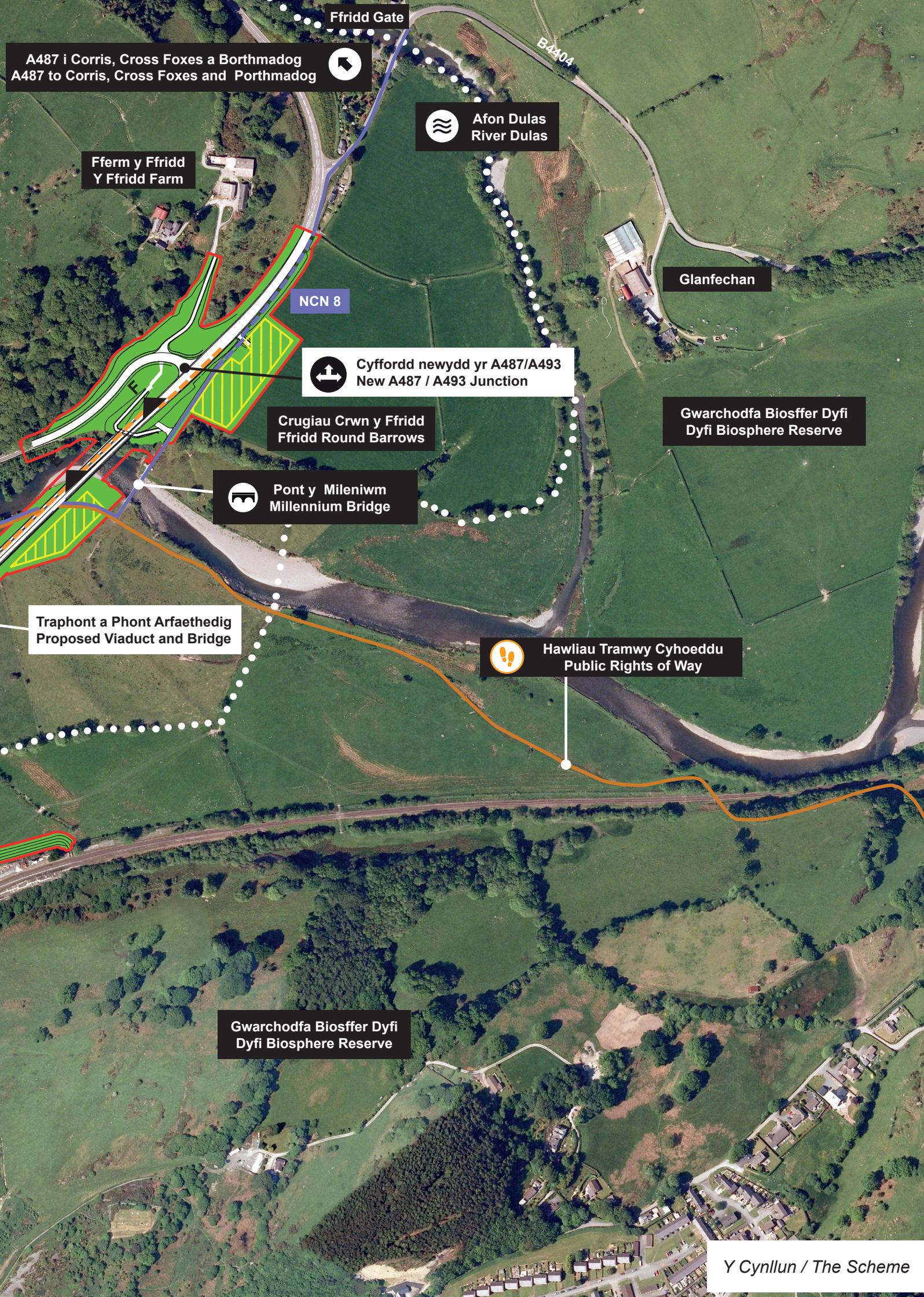


*Arddangosfa Gyhoeddus ym mis Hydref 2015  
Public Exhibition in October 2015*

**Allwedd / Legend**

-  Ffin Dros Dro a Pharhaol y Cynllun  
Permanent and Temporary Scheme Boundary
-  Cynllun Arfaethedig  
Proposed Scheme
-  Ffin Parc Cenedlaethol Eryri  
Snowdonia National Park Boundary
-  Ardaloedd Arfaethedig o Fesurau Lliniaru Amgylcheddol  
Proposed Environmental Mitigation Measure Areas
-  Llwybr Arfordir Cymru  
Wales Coast Path
-  Mannau Adeiladu Arfaethedig  
Proposed Construction Works / Areas
-  Hawliau Tramwy Cyhoeddus  
Public Rights of Way
-  Adliniad Arfaethedig Llwybr Arfordir Cymru  
Proposed Wales Coastal Path Realignment
-  Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol 8/82  
National Cycle Network 8/82
-  Adliniad Arfaethedig Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol  
Proposed National Cycle Network Realignment
-  Croestoriadau  
Cross Sections
-  Llwybr Cerdded / Beicio Arfaethedig  
Proposed Footway / Cycleway





A487 i Corris, Cross Foxes a Borthmadog  
A487 to Corris, Cross Foxes and Porthmadog



Ffridd Gate

B4404



Afon Dulas  
River Dulas

Fferm y Ffridd  
Y Ffridd Farm

NCN 8

Glanfechan



Cyffordd newydd yr A487/A493  
New A487 / A493 Junction

Crugiau Crwn y Ffridd  
Ffridd Round Barrows

Gwarchodfa Biosffer Dyfi  
Dyfi Biosphere Reserve



Pont y Mileniwm  
Millennium Bridge

Traphont a Phont Arfaethedig  
Proposed Viaduct and Bridge



Hawliau Tramwy Cyhoeddu  
Public Rights of Way

Gwarchodfa Biosffer Dyfi  
Dyfi Biosphere Reserve

### Cyflwyniad

Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn darparu'r wybodaeth sy'n ofynnol yn ôl deddfwriaeth berthnasol ac mae'n ystyried arweiniad o'r Llawlyfr Dylunio Ffyrdd a Phontydd. Ystyriwyd newidiadau i amodau amgylcheddol yn y dyfodol, gan gynnwys y newid yn yr hinsawdd.

### Ansawdd Aer

Mae'r crynodiadau presennol o lygryddion yn ardal y Cynllun yn isel ac mae amcanion ansawdd aer yn cael eu bodloni ar hyn o bryd. Nid oes unrhyw Ardaloedd Rheoli Ansawdd Aer yn agos at y Cynllun.

Nid yw'r Cynllun yn creu traffig ychwanegol ond mae'n ailddosbarthu cerbydau o ffordd bresennol yr A487 i'r Cynllun arfaethedig.

Mae'r effeithiau adeiladu wedi'u hasesu a daethpwyd i'r casgliad, gydag arfer da priodol, nad yw'n debygol y byddai unrhyw effaith arwyddocaol o'r gweithgareddau adeiladu a'r gweithgareddau sydd â'r potensial i greu llwch.

Aseswyd na fyddai'r effeithiau posibl pan fydd y Cynllun wedi'i gwblhau yn rhai sylweddol, oherwydd bod y crynodiadau llygredd sydd wedi'u cyfrifo ymhell o fewn amcanion ansawdd aer y Deyrnas Unedig.

### Treftadaeth Ddiwylliannol

Mae ardal astudiaeth y Cynllun yn cynnwys dwy Heneb Gofrestredig: Pont-ar-Ddyfi a chrugiau crwn y Ffridd. Yn ogystal, mae'r cynllun yn cynnwys 27 adeilad rhestredig, gan gynnwys bythynnod Pen-y-Bont. Mae ardal gadwraeth Machynlleth o fewn ardal yr astudiaeth hefyd.

### Introduction

The Environmental Statement provides the information required by relevant legislation and takes into account guidance from the Design Manual for Roads and Bridges. Consideration has been given to changes to future environmental conditions, including climate change.

### Air Quality

Existing pollutant concentrations in the area of the Scheme are low and air quality objectives are currently met. There are no Air Quality Management Areas close to the Scheme.

The Scheme does not generate additional traffic but redistributes vehicles from the existing A487 to the proposed Scheme.

The construction effects have been assessed and concluded that, with appropriate good practice, there is likely to be no significant effect from the construction and potential dust-generating activities.

Potential impacts when the Scheme is complete have been assessed to be not significant, as calculated pollutant concentrations are well within the UK's air quality objectives.

### Cultural Heritage

The Scheme study area includes two Scheduled Monuments: Pont-ar-Ddyfi and Ffridd round barrows. The scheme also includes 27 listed buildings including Pen-y-Bont cottages. The Machynlleth conservation area is also within the study area.

Byddai symud offer a gweithgareddau adeiladu eraill, o rai golygon, yn arwain at fân effaith andwyol dros dro yn ardal bythynnod Pen-y-Bont cottages, Pont-ar-Ddyfi a chrugiau crwn y Ffridd.

Yn ogystal, byddai cam adeiladu'r cynllun yn cael mân effeithiau andwyol parhaol ar olion archaeolegol claddedig. Cynigir y byddai 'cadwraeth trwy gofnod' yn cynnig camau lliniaru ar gyfer yr effeithiau hyn. Byddai briff gwyllo archaeolegol yn cael ei gynnal mewn ardaloedd lle mae'r uwchbridd yn cael ei dynnu.

Ar ôl agor, byddai'r Cynllun yn arwain at fân effeithiau buddiol i leoliad Pont-ar-Ddyfi a bythynnod Pen-y-Bont oherwydd y gostyngiad yn y traffig. Byddai Pont-ar-Ddyfi yn elwa trwy gael gwared ar yr holl draffig cerbydol, ac eithrio mynediad i dirfeddianwyr penodol.

Byddai mân effaith newidiol ar grugiau crwn y Ffridd o ganlyniad i'r gyffordd 'T' arfaethedig, a fyddai i'w gweld o'r crugiau ond na fyddai'n newid eu lleoliad gwledig.

### **Effaith Weledol ac Effaith ar y Dirwedd**

Mae'r Cynllun o fewn tirwedd sy'n enwog am ei harddwch naturiol a'i gwerth hamdden. Mae'r ardal yn cynnwys Parc Cenedlaethol Eryri â'i statws fel Gwarchodfa Awyr Dywyll, a Gwarchodfa Biosffer Dyfi.

Mae llwybrau hamdden pwysig yn y dyffryn sy'n defnyddio Pont-ar-Ddyfi a Phont y Mileniwm, gan gynnwys llwybrau 8 ac 82 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol a Llwybr Arfordir Cymru.

Byddai'r Cynllun yng ngorlifdir amaethyddol agored Afon Dyfi, er y byddai'r topograffi lleol yn cyfyngu ar y golygfeydd. Byddai cyflwyno cloddiadau ac argloddiau wrth bennau gogleddol a deheuol y Cynllun yn gwrthgyferbynnu â'r topograffi presennol hwn a'r lleoliad gwledig a byddai'n arwain at rai effeithiau hirdymor ar gymeriad y dirwedd.

The movement of plant and other construction activities would, from some views, result in a temporary minor adverse impact within the setting of Pen-y-Bont cottages, Pont-ar-Ddyfi and Ffridd round barrows.

Scheme construction would also have permanent minor adverse effects upon buried archaeological remains. It is proposed that 'preservation by record' would provide mitigation for these impacts. An archaeological watching brief would be maintained in areas of topsoil stripping.

After opening, the Scheme would result in minor beneficial effects upon the setting of Pont-ar-Ddyfi and Pen-y-Bont cottages due to the reduction of traffic. Pont-ar-Ddyfi would benefit from the removal of all vehicular traffic, with the exception of specific landowner access.

There would be a minor adverse effect on Ffridd round barrows as a result of the proposed T-junction, which would be visible from the barrows but would not alter their rural setting.

### **Landscape and Visual Impact**

The Scheme is within a landscape noted for its natural beauty and recreational value. The area includes the Snowdonia National Park with its International Dark Skies Reserve status, and the Dyfi Biosphere Reserve.

There are important recreational routes in the valley which use Pont-ar-Ddyfi and the Millennium Bridge including National Cycle Network (NCN) routes 8 and 82 and the Wales Coast Path.

The Scheme would lie within an open agricultural floodplain of the Afon Dyfi, although views would be limited by the local topography. The introduction of cuttings and embankments at the north and southern ends of the Scheme would contrast with this prevailing topography and rural setting and would result in some long term impacts on landscape character.



Yn ystod y cam adeiladu, byddai cymeriad y dirwedd leol yn dioddef effeithiau andwyol ysgafn i gymedrol oherwydd gweithgareddau adeiladu a natur ddyrchafedig y strwythur. Byddai cerddwyr, pysgotwyr a beicwyr sy'n defnyddio llwybrau hamdden o fewn 100m o'r bont newydd arfaethedig yn dioddef effeithiau andwyol cymedrol i fawr ar eu hamwynder gweledol.

Byddai mesurau lliniaru wrth y cyffyrdd gogleddol a deheuol, ynghyd â chadw llystyfiant presennol lle bynnag y bo modd, yn helpu i integreiddio'r Cynllun i'r dirwedd o fewn 15 mlynedd o'i agor.

Ar ôl agor, byddai'r Cynllun yn cael effaith andwyol gymedrol ar gymeriad tirwedd dyffryn Afon Dyfi a'r rhan hon o Barc Cenedlaethol Eryri.

Ar ôl agor y Cynllun, byddai effaith andwyol fawr ar amwynder gweledol cerddwyr, pysgotwyr a beicwyr sy'n defnyddio llwybrau hamdden o fewn 100m o'r Cynllun.

### **Ecoleg a Chadwraeth Natur**

Mae'r Cynllun wedi'i leoli 4.6km i'r gogledd ddwyrain o nifer o safleoedd dynodedig – Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) Pen Llŷn a Sarnau, safle RAMSAR Cors Fochno a Dyfi, Ardal Gwarchodaeth Arbennig Aber Dyfi a Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig Dyfi. Mae ACA Coedydd Derw a Safleoedd Ystumod Meirionydd wedi'i lleoli 15km o ardal yr astudiaeth.

Yn ystod y gwaith adeiladu, mae'n bosibl y bydd angen trwyddedau rhywogaethau a warchodir a byddai'r rhain yn cael eu trefnu gyda Cyfoeth Naturiol Cymru cyn dechrau ar y gwaith.

Byddai mesurau lliniaru yn ystod y cyfnod adeiladu, a fyddai'n lleihau'r effaith i lefelau nad ydynt yn arwyddocaol, yn cynnwys:

- Amseru'r gwaith yn sensitif, gan gynnwys amseru gwaith clirio'r llystyfiant i osgoi tarfu ar rywogaethau a warchodir ac ar adar

During the construction phase, the character of the local landscape would be subject to slight to moderate adverse effects due to construction activities and the elevated nature of the structure. Pedestrians, anglers and cyclists using recreational routes within 100m of the proposed new bridge would be subject to moderate to large adverse effects on their visual amenity.

Mitigation measures at the northern and southern junctions, together with the retention of existing vegetation wherever possible, would assist the integration of the Scheme into the landscape within 15 years of opening.

After opening, the Scheme would have a moderate adverse effect on the landscape character of the Afon Dyfi valley and this part of the Snowdonia National Park.

After opening of the Scheme, there would be a large adverse effect on the visual amenity enjoyed by walkers, anglers and cyclists using recreational routes within 100m of the Scheme.

### **Ecology and Nature Conservation**

The Scheme is located 4.6km north east of a number of designated sites – Lleyn Peninsula and Sarnau Special Area of Conservation (SAC), the Cors Fochno & Dyfi RAMSAR site, the Dyfi Estuary Special Protection Area (SPA) and the Dyfi Site of Special Scientific Interest (SSSI). The Meirionydd Oakwoods and Bat Sites SAC is located 15km from the study area.

During construction, protected species licences may be required and would be obtained from Natural Resources Wales prior to the commencement of works.

Construction period mitigation measures which would reduce the impact to levels that are not significant would include:

- Sensitive timing of works, including vegetation clearance to avoid disturbance to protected species and birds

- Amddiffyn ardaloedd cynefin bywyd gwyllt
- Arolygon cyn adeiladu o ystumod, dyfrgwn a moch daear
- Draenio ardaloedd dyfrol dan oruchwyliaeth ecolegydd
- Mesurau rheoli gwaddodion a llygredd adeiladu
- Cynllun Rheoli Rhywogaethau Ymledol i sicrhau nad yw rhywogaethau planhigion fel clymog Japan yn cael eu lledaenu'r tu hwnt i'r ardaloedd gweithio
- Lleihau gweithio yn ystod y nos a goleuadau gerllaw Afon Dyfi i leihau'r tarfu ar fywyd gwyllt
- Protecting wildlife habitat areas
- Pre-construction bat, otter and badger surveys
- The draining down of waterbodies supervised by an ecologist
- Construction pollution and sediment control measures
- An Invasive Species Management Plan to ensure that plant species such as Japanese Knotweed are not spread outside of the working areas
- Minimising night working and lighting close to the Afon Dyfi to minimise disturbance to wildlife

Byddai'r mesurau lliniaru canlynol yn cael eu hymgorffori i ddyluniad y cynllun i leihau graddau effeithiau ar ôl agor y ffordd:

- Ar lan ogleddol yr afon, gwaith plannu er mwyn cynnal llinellau hedfan ystumod, ffensys mamaliaid a thanffordd i annog mamaliaid i groesi o dan y Cynllun;
- Gosod cynefin merddwr newydd; a
- Mesurau rheoli llygredd a dull i amffibiaid ddianc o'r system ddraenio.

Ar ôl agor y Cynllun, ni fyddai'r effeithiau yn sylweddol.

### **Daeareg a Phriddoedd**

Lleolir y Cynllun ar orlifdir Afon Dyfi ac mae'r ddaear waelodol yn cynnwys cyfuniad o dywodydd, graean a chleiau dros graigwely o gerrig llaid. Mae rhai mân ddatguddiadau o greigiau yn ardal ogleddol y Cynllun ar hyd llwybr presennol yr A487.

Nid yw'r Cynllun mewn ardaloedd sy'n cael eu hystyried yn bwysig yn rhyngwladol neu'n lleol o safbwynt daeareg, er ei fod o fewn Parc Cenedlaethol Eryri yn rhannol. Mae'r Cynllun mewn ardaloedd o bwysigrwydd daearegol lleol.

The following mitigation measures would be incorporated in to the scheme design to reduce the scale of effects after road opening:

- On the northern river bank, planting to maintain bat flight lines, mammal fencing and an underpass to encourage mammals to cross beneath the Scheme;
- Replacing standing water habitat; and
- Pollution control measures and a means of escape for amphibians in the drainage system.

After opening the Scheme, the impacts would not be significant.

### **Geology and Soils**

The Scheme is located in the floodplain of the Afon Dyfi with the underlying ground comprising a mixture of sands, gravels and clays overlying bedrock of mudstones. There are some minor rock exposures in the northern Scheme area along the existing A487.

The Scheme is not located within areas considered to be of international or national importance with respect to geology, although it lies partly within Snowdonia National Park. The Scheme lies within areas of local geological importance.

Byddai cyrsiau dŵr yn cael eu hamddiffyn rhag unrhyw lygru posibl yn ystod y gwaith adeiladu trwy roi Cynllun Rheoli Dŵr Wyneb ar waith a mabwysiadu Cynllun Rheoli Amgylcheddol.

Mae'n bosibl y caiff deunyddiau wedi'u cloddio eu hailddefnyddio o fewn y Cynllun neu, os na fyddant yn addas, byddent yn cael eu trin neu eu gwaredu oddi ar y safle, mewn cyfleuster trwyddedig.

Byddai gweithredu'r Cynllun yn arwain at effaith andwyol niwtral, neu fân effaith andwyol ar y ddaear waelodol, ansawdd y priddoedd a dŵr daear. Byddai mesurau atal llygredd yn lleihau'r risg i ddaear a phriddoedd i lefel nad yw'n sylweddol.

### **Deunyddiau**

Mae angen llawer iawn o ddeunydd crai i adeiladu'r Cynllun a byddai'r gwaith adeiladu'n cynhyrchu rhywfaint o wastraff. Ar hyn o bryd, amcangyfrifir y byddai cyfanswm o oddeutu 9,500m<sup>3</sup> o ddeunydd crai. Byddai'r gofynion pennaf am ddeunydd crai yn gysylltiedig â'r camau cloddio a gwaith adeiladu. Byddai mwyafrif y deunydd cloddio yn dod o'r safle ei hun, gyda deunydd ychwanegol yn dod o gyflenwyr lleol.

Byddai Cynllun Rheoli Gwastraff Safle'n cael ei roi ar waith i sicrhau bod cyfleoedd yn cael eu hamlygu i aildefnyddio, ailgylchu ac adfer gwastraff adeiladu cyn y dewis olaf, sef ei waredu ar safle tirlenwi. Byddai'r gwastraff sy'n deillio o gyfnod gweithredu'r ffordd yn gyfyngedig.

Daeth yr asesiad i'r casgliad na fyddai'r defnydd ar adnoddau materol na chynhyrchu a rheoli gwastraff sy'n deillio o waith adeiladu a gweithredu'r Cynllun yn arwain at unrhyw effeithiau amgylcheddol andwyol sylweddol.

### **Sŵn a Dirgryniad**

Ar hyn o bryd, mae traffig dros Afon Dyfi yn croesi Pont-ar-Ddyfi gerllaw sawl eiddo preswyl ar lan ogleddol yr afon.

Watercourses would be protected from any potential contamination during construction through the implementation of a Surface Water Management Plan and adoption of an Environmental Management Plan

Excavated materials may be reused within the Scheme, or if not suitable, they would be either treated or disposed of off-site to a licenced facility.

Operation of the Scheme would result in a neutral to slight adverse impact on the underlying ground, quality of soils and groundwater. Pollution prevention measures would reduce the risk on geology and soils to a non-significant level.

### **Materials**

The construction of the Scheme requires a large amount of raw material and would generate some waste. It is currently estimated that the total quantity of raw material would be approximately 9,500m<sup>3</sup>. The bulk of the raw material requirements would be associated with the earthworks and construction stages. The majority of the earthworks material would be sourced on-site, with additional material sourced from local suppliers.

A Site Waste Management Plan would be implemented to ensure that opportunities are identified for the reuse, recycle and recovery of construction waste prior to the last option of disposal at landfill. The waste arising from the operation of the road would be limited.

The assessment concluded that the use of material resources and the generation and management of waste resulting from the construction and operation of the Scheme would not result in any significant adverse environmental effects.

### **Noise and Vibration**

Traffic crossing the Afon Dyfi currently passes over Pont-ar-Ddyfi near a number of residential properties on the north bank of the river.



*Golygfa yn edrych tua'r gogledd-ddwyrain o PRoW a Llwybr 8 NcN tuag at Bont y Mileniwm ym mlwyddyn 15 o'r Cynllun*

*View looking northeast from PRoW and NCN Route 8 towards the Millennium Bridge in Year 15 of the Scheme*

Mae sŵn traffig y ffordd, ynghyd â sŵn yr afon, yn effeithio ar anheddau a hawliau tramwy cyhoeddus gerllaw'r afon. Nid oes unrhyw Ardaloedd Blaenoriaeth Cynlluniau Gweithredu ynghylch Sŵn wedi'u hamlygu o fewn ardal astudiaeth y Cynllun.

Byddai arfer orau safonol yn cael ei mabwysiadu yn ystod y cam adeiladu. Byddai gwaith adeiladu yn ystod y nos yn cael ei osgoi ar gyfer mwyafrif y gwaith arfaethedig, er y gall fod angen hynny ar gyfer gweithgareddau penodol. Felly, mae'n annhebygol y byddai effeithiau sŵn sylweddol.

Yn gyffredinol, byddai gostyngiad mewn sŵn lle y caiff y Cynllun ei ail-alinio rhag eiddo gerllaw Pont-ar-Ddyfi, ond bydd dau eiddo gerllaw pen gogleddol y Cynllun, Fferm Y Ffridd a Glan-fechan, yn gweld cynnydd achlysurol mewn sŵn.

Byddai sŵn o'r Cynllun gorffenedig yn cael ei leihau trwy ddefnyddio arwyneb sŵn isel. Ar sail effeithiau'r newid mewn sŵn, ni wnaeth yr asesiad amlygu unrhyw effeithiau gweithredu sylweddol ac, felly, nid oes unrhyw gamau lliniaru ychwanegol yn cael eu cynnig.

Road traffic noise, combined with that of the river, affects dwellings and the public rights of way near to the river. There are no identified Noise Action Planning Priority Areas (NAPPA) within the Scheme study area.

Standard best practice would be adopted during the construction phase. Night-time construction would be avoided for the majority of the proposed works, although it may be required for specific activities. It is therefore unlikely that there would be significant noise effects.

Overall there are noise decreases where the Scheme is realigned away from properties near the Pont-ar-Ddyfi, but isolated noise increases at two properties near the northern end of the Scheme, Fferm Y Ffridd and Glan-fechan.

Noise from the completed Scheme would be reduced by using low-noise surfacing. Based on the noise change impacts, the assessment identified no significant operational effects and therefore no additional mitigation is proposed.

Ni ragwelir y bydd unrhyw eiddo'n dioddef lefelau sŵn traffig y ffordd a fyddai'n cyfiawnhau cynnig statudol i ddarparu ynysu rhag sŵn o dan y Rheoliadau Ynysu Rhag Sŵn.

### **Effeithiau ar Bob Teithiwr**

Mae nifer o Hawliau Tramwy Cyhoeddus a llwybrau beicio yn agos at y Cynllun, fel Llwybr Arfordir Cymru a llwybrau 8 ac 82 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol. Nid oes unrhyw arosfannau bysiau yng nghyffiniau'r Cynllun.

Oherwydd culni Pont-ar-Ddyfi, mae gyrwyr yn aml yn gorfod oedi ac aros i draffig o'r cyfeiriad arall glirio'r strwythur. Ond, o bell ffordd, mae'r rhwystredigaeth fwyaf i yrwyr yn digwydd adeg llifogydd, pan fydd hi'n amhosibl croesi'r afon oherwydd bod llifogydd yn rhwystro'r ffordd.

Yn ystod gwaith adeiladu, byddai'r Cynllun yn cael mân effaith andwyol ar nifer o Hawliau Tramwy Cyhoeddus a llwybrau beicio ar hyd lan ddeheuol Afon Dyfi ac ar hyd yr A487 ar ben gogleddol a phen deheuol y Cynllun. Byddai dargyfeiriadau a manau croesi dros dro'n cael eu darparu yn ystod y gwaith adeiladu. Byddai ychydig o gynnydd yn lefelau straen gyrwyr yng nghanol tref Machynlleth oherwydd tagfeydd wedi'u hachosi gan reolaeth leol ar y traffig a thraffig adeiladu, ond byddai'r rhain yn para am amser byr yn unig. Byddai mân effeithiau andwyol dros dro ar olygfeydd ar hyd yr A487 oherwydd gweithgareddau adeiladu.

Ar ôl i'r Cynllun agor, byddai'n dileu traffig o Bont-ar-Ddyfi ac yn cyfyngu mynediad i gerbydau tiffeddianwyr a ganiateir yn ystod llifogydd. Mae Llwybr Arfordir Cymru a Llwybr Beicio Cenedlaethol Rhif 82 yn mynd ar draws Pont-ar-Ddyfi, a byddai cyfyngu traffig cerbydol ar y rhan hon o fudd cymedrol i feicwyr/ cerddwyr.

No properties are predicted to experience road traffic noise levels that would justify a statutory offer of noise insulation under the Noise Insulation Regulations.

### **Effects on All Travellers**

There are a number of Public Rights of Ways and cycle paths adjacent to the Scheme, such as the Wales Coast Path, National Cycle Network (NCN) route 8 and route 82. There are no request bus stops within the vicinity of the Scheme.

The narrowness of Pont-ar-Ddyfi bridge often results in drivers being forced to stop and wait for oncoming traffic to clear the structure. By far the greatest driver frustration can occur during flood conditions when passage across the river is made impossible by severance of the road due to flooding.

During construction, the Scheme would have a slight adverse effect on a number of Public Rights of Way and cycle paths along the southern bank of the Afon Dyfi and along the A487 at the Scheme's northern and southern ends. Temporary diversions and crossing places would be provided during construction. There would be a slight increase in driver stress levels in Machynlleth town centre due to congestion caused by localised traffic management and construction traffic however these would only operate for short durations. There would be temporary minor adverse effects on views from along the A487 due to construction activities.

After opening the Scheme would remove traffic from Pont-ar-Ddyfi with vehicular access restricted to permitted landowners during times of flood. The Wales Coast Path and NCN route 82 run across Pont-ar-Ddyfi, and the restriction of vehicular traffic in this section would be of moderate benefit to cyclists/ pedestrians.

Byddai mesur gostegu traffig llif sengl yn cael ei osod ar yr A493 ger Bythynnod Pen-y-Bont, a fyddai'n galluogi darparu llwybr troed wedi'i godi ar hyd blaen Bythynnod Pen-y-Bont, a man croesi mwy diogel i Ddefnyddwyr Heblaw Modurwyr ar Lwybr Arfordir Cymru a Llwybr Beicio Cenedlaethol Rhif 82. Byddai'r mesur gostegu traffig yn cael effaith fuddiol gymedrol ar ddiogelwch Defnyddwyr Heblaw Modurwyr.

Byddai'r Cynllun yn cynnwys llain 2.5m o led ar ochr orllewinol y ffordd gerbydau, yn ymgorffori troedffordd a llwybr beicio cyfunol a fyddai'n cael effaith fuddiol trwy leihau'r rhwystrau sy'n cael eu hachosi gan draffig y ffordd rhwng ardaloedd preswyl, cyfleusterau cymunedol a mannau gwaith. Gallai llai o rwystr annog mwy o deithio yn ardal Machynlleth.

Byddai'r Cynllun yn cynnig golygfeydd buddiol cymedrol y tu hwnt i'r ffordd i deithwyr mewn cerbydau oherwydd byddai'r ffordd wedi'i dyrchafu uwchlaw llawr y dyffryn, felly byddai gan deithwyr mewn cerbydau olygfa fwy agored o dirwedd llawr y dyffryn a'r golygfeydd y tu hwnt.

Ar ôl ei agor, byddai'r Cynllun yn cynnig hygyrchedd effeithlon a dibynadwy i wasanaethau allweddol, gan gynnwys cyfleoedd gwaith, gofal iechyd ac addysg yn nhref Machynlleth a'r tu hwnt. Hefyd, byddai'r Cynllun yn arwain at ostyngiad yn lefelau straen gyrrwyr oherwydd llai o dagfeydd, arwyneb o ansawdd gwell, llai o rwystredigaeth a llai o ofn damweiniau.

### **Asedau Cymunedol a Phreifat**

Mae'r tir y mae'r Cynllun yn effeithio arno wedi'i ddsbarthu fel tir amaethyddol Gradd 4. Ni fyddai unrhyw dir sydd wedi'i neilltuo ar gyfer tai neu waith yn y Cynllun Datblygu Unedol a Fabwysiadwyd gan Bowys yn cael ei gaffael ar gyfer y Cynllun ac ni fyddai'r Cynllun yn arwain at ddymchwel unrhyw eiddo preifat.

Byddai Parc Eco Dyfi yn dioddef mân effeithiau andwyol dros dro oherwydd sŵn a llwch yn ystod y gwaith adeiladu. Byddai rhwystr dro i dir yn effeithio ar fusnesau fferm, oherwydd gwaith adeiladu'r Cynllun.

A single flow traffic calming measure would be introduced on the A493 at Pen-y-Bont cottages, which would enable a raised footway to be provided along the front of the Pen-y-Bont cottages, and a safer NMU crossing point on the Wales Coast Path and National Cycle Route No.82. The traffic calming measure would have a moderate beneficial effect on the safety of NMUs.

The Scheme would have a 2.5m wide verge on the west side of the carriageway which incorporates a combined footway and cycleway which would have a beneficial effect by reducing severance caused by road traffic between residential areas, community facilities and places of employment. This reduction in severance may encourage increased travel within the area of Machynlleth.

The Scheme would offer the vehicle traveller moderate beneficial views from the road as it would be elevated above the valley floor so would allow vehicle travellers a more open view of the valley floor landscape and to the wider scenes beyond.

After opening, the Scheme would provide efficient and reliable accessibility to key services including employment opportunities, healthcare and education within the town of Machynlleth and beyond. The Scheme would also result in a reduction in drivers' stress levels due to reduced congestion, enhanced surface quality, reduced frustration and fear of accidents.

### **Community and Private Assets**

The land affected by the Scheme is classified as Grade 4 agricultural land. No land allocated for housing or employment under the Powys Adopted Unitary Development Plan would be acquired for the Scheme, and the Scheme would not result in the demolition of any private properties.

The Dyfi Eco Park would experience temporary minor adverse effects from noise and dust during construction. There would be temporary land severance affecting farm businesses arising from the construction of the Scheme.



*Golygfa yn edrych tua'r de-ddwyrain o'r A487 bresennol, NCN 82 a Llwybr Arfordir Cymru fel mae'n croesi Afon Dyfi ar Bont ar Ddyfi ym mlwyddyn 15 o'r Cynllun*  
*View looking southeast from the existing A487, NCN 82 and the Wales Coast Path as it crosses the Afon Dyfi on the Pont-ar-Dyfi in Year 15 of the Scheme*

Ni fyddai effaith uniongyrchol ar fynediad i gyfleusterau cymunedol yn ystod y gwaith adeiladu. Byddai pysgotwyr yn dioddef mân effaith andwyol oherwydd sŵn adeiladu a mynediad cyfyngedig i lan yr afon o amgylch ôl troed y draphont.

Ar ôl agor y ffordd, byddai tir yn cael ei gymryd yn barhaol o ffermydd ac o dir amaethyddol oherwydd pileri'r draphont a byndiau rhag llifogydd. Byddai'r camau lliniaru arfaethedig, ar ffurf tanffyrdd a mynedfeydd newydd, yn gostwng yr effaith o effaith gymedrol i fân effaith.

Ni fyddai unrhyw effaith uniongyrchol ar fynediad at gyfleusterau cymunedol yn ystod y cyfnod gweithredu. Ar ôl agor y ffordd, byddai pysgotwyr yn gallu parcio i'r de o Bont-ar-Ddyfi i fynd at yr afon.

Yn gyffredinol, ni fyddai effaith gyffredinol y Cynllun yn ystod gwaith adeiladu yn sylweddol a mân effaith andwyol fyddai yn ystod y cyfnod gweithredu.

### **Draenio Ffyrdd a'r Amgylchedd Dŵr**

Mae nifer o nodweddion dŵr wyneb wedi'u lleoli ar hyd y Cynllun, gan gynnwys Afon Dyfi, nifer o lednentydd a ffosydd draenio. Nid oes unrhyw ardaloedd dŵr daear sensitif yn ardal yr astudiaeth.

Access to community facilities would not be directly affected during construction. Anglers would experience a minor adverse effect from construction noise and restricted access to the river bank around the footprint of the viaduct.

After road opening, there would be permanent land take from farm holdings and agricultural land due to the viaduct piers and flood bunds. The proposed mitigation, in the form of underpasses and new accesses, would reduce the impact from moderate to minor adverse.

There would be no direct effect on access to community facilities during operation. After road opening, anglers would be able to park to the south of Pont-ar-Ddyfi to access the river.

Generally, the overall impact of the Scheme during construction would not be significant, and during operation would be minor adverse.

### **Road Drainage and Water Environment**

A number of surface water features are located along the Scheme including the Afon Dyfi, several tributaries and drainage ditches. There are no sensitive groundwater areas within the study area.

Yn ystod y gwaith adeiladu, mai'r risg y bydd digwyddiad sy'n llygru dŵr wyneb neu ddŵr daear wedi'i hasesu'n risg niwtral a chaiff y risg ei rheoli gan ddefnyddio systemau triniaeth priodol. Cedwir cyn lleied â phosibl o ardaloedd o bridd agored er mwyn atal gwaddodion ffo, yn enwedig yn ystod llifogydd. Byddai ychydig o effaith andwyol dros dro ar forffoleg gorlifdir a ffosydd draenio Dyfi, y byddai angen gosod cwlferei dros dro ar eu cyfer. Byddent yn effeithiau dros dro ac ni fyddent yn cael effaith hirdymor ar yr amgylchedd dŵr.

Mae llifogydd wedi cael eu modelu ar gyfrifiadur ar gyfer y Cynllun. Ar ôl i'r ffordd agor, mae'r modelu'n dangos effaith fuddiol trwy leihau perygl llifogydd i Barc Eco Dyfi. Fodd bynnag, byddai llifogydd ychydig yn ddyfnach mewn caeau amaethyddol o amgylch y draphont arfaethedig ac eiddo i fyny'r afon o Bont-ar-Ddyfi, er na fyddai cynnydd mewn amllder na pharhad llifogydd.

Cynigir mesurau amddiffyn rhag llifogydd a draenio gwell ar y briffordd i ddiogelu'r A493 bresennol ac eiddo preswyl cyfagos yn union i lawr yr afon o Bont-ar-Ddyfi.

Mae strategaeth ddraenio wedi'i datblygu i reoli dŵr arwyneb ffo'r Cynllun arfaethedig yn ystod y cyfnod gweithredu, gydag effaith niwtral ar yr amgylchedd dŵr o ganlyniad. Byddai mesurau gwella i atal dŵr ffo llygredig o'r ffordd yn cael eu gosod lle y mae'r briffordd yn draenio i'r amgylchedd naturiol.

Mae camau lliniaru i atal effaith y Cynllun ar geomorffoleg Afon Dyfi yn ystod y cyfnod gweithredu yn cynnwys clirio cyn lleied o goed â phosibl o'r lan ogleddol a chladdu cap y piler sydd agosaf at yr afon islaw isafbwynt lefel llif yr afon. Pan fydd y rhain yn eu lle, asesir mai mân effaith andwyol fydd ar geomorffoleg.

During construction, the risk of a pollution incident to surface or ground waters is assessed as neutral and will be managed using appropriate treatment systems. Exposed areas of earth will also be kept to a minimum to prevent sediment runoff, particularly during floods. There would be a temporary slight adverse impact on the morphology of the Dyfi floodplain and drainage ditches that will be temporarily culverted. The impacts would be temporary and would not have a long term effect on the water environment.

Computerised flood modelling has been undertaken for the Scheme. After road opening, the modelling indicates that there would be a beneficial effect in reducing flood risk to the Dyfi Eco park. However, agricultural fields surrounding the proposed viaduct and properties upstream of Pont-ar-Ddyfi would have a slight increased depth of flooding, although with no increase in frequency or duration of flooding.

Flood protection and improved highway drainage are proposed to protect the existing A493 and adjacent residential properties immediately downstream of Pont-ar-Ddyfi.

A drainage strategy has been developed to manage the proposed Scheme's surface water runoff during operation, resulting in a neutral impact on the water environment. Enhancement measures to contain polluted road runoff will be installed where the highway drains into the natural environment.

Mitigation measures to reduce the impact of the Scheme on the geomorphology of the Afon Dyfi during operation include minimising tree clearance on the northern bank, and burying the pile cap nearest the river below the minimum river flow level. With these in place the impact on geomorphology is assessed as slight adverse.

## Crynodeb

Byddai'r Cynllun: yn darparu croesfan ddibynadwy a diogel dros Afon Dyfi ar gyfer cerbydau a theithwyr heblaw modurwyr; yn cynnal mynediad at wasanaethau allweddol adeg llifogydd; yn cynnal Machynlleth fel canolfan leol fywiog a chynaliadwy ac yn helpu i ddiogelu dyfodol hirdymor Pont-ar-Ddyfi.

Mae'r DA wedi dangos y byddai rhai effeithiau ar yr amgylchedd lleol o ganlyniad i'r Cynllun. Lle nodwyd effeithiau, mae'r rhain wedi'u lliniaru fel rhan o'r dyluniad. Cafodd y mesurau lliniaru eu datblygu ar y cyd â'r Cyrff Amgylcheddol Statudol, tirfeddianwyr a rhanddeiliaid allweddol eraill.

Dyluniwyd y Cynllun gan ddilyn egwyddorion cynaliadwyedd a byddai'n ailddfenyddio deunyddiau a gâi eu cloddio fel rhan o'r Cynllun.

I leihau risgiau llygredd yn ystod y gwaith adeiladu ac ar ôl agor y ffordd, mae mesurau i ddiogelu cyrsiau dŵr wedi'u cynnwys yn y Cynllun, fel darparu strwythur rhychwant clir dros yr afon.

Dyluniwyd mesurau lliniaru i adlewyrchu cymeriad tirwedd yr ardal, er mwyn darparu rhywfaint o sgrinio gweledol a lliniaru a gwella ecolegol.

Yn ogystal, mae'r DA wedi ystyried effeithiau'r Cynllun ar y cyd â datblygiadau arfaethedig eraill yn ardal Machynlleth ac mae wedi dod i'r casgliad na fyddai unrhyw effeithiau cronol.

## Summary

The Scheme would: provide a reliable and safe crossing of the Afon Dyfi for vehicle and non-motorised travellers; maintain access to key services in times of flood; maintain Machynlleth as a vibrant and sustainable local centre and help to preserve the long-term integrity of Pont-ar-Ddyfi.

The ES has determined that there would be some impacts on the local environment as a result of the Scheme. Where impacts have been identified these have been mitigated as a part of the design. The mitigation measures have been developed in close collaboration with the Statutory Environmental Bodies, landowners and other key stakeholders.

The Scheme has been designed following the principles of sustainability and would reuse excavated materials within the Scheme.

To minimise pollution risks during construction and after road opening, measures to protect watercourses have been included in the Scheme such as providing a clear span structure over the river.

Mitigation measures have been designed to reflect the landscape character of the area, to provide some visual screening, ecological mitigation and enhancement.

The ES has also considered the effects of the Scheme in combination with other proposed developments in the Machynlleth area and has concluded that there would be no cumulative effects.

Gall unrhyw unigolyn neu sefydliad wrthwynebu neu gefnogi'r Gorchmynion drafft neu gyflwyno cynigion amgen, neu roi sylwadau ar y Datganiad Amgylcheddol a/ neu'r Datganiad i Lywio Aseiad Priodol.

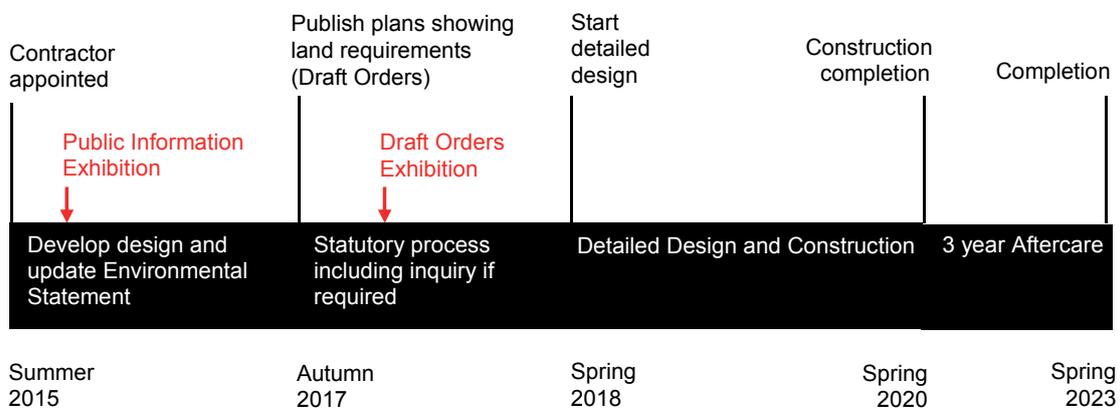
Any person or organisation can object, support or suggest alternatives to the draft Orders, or comment on the Environmental Statement and/or the Statement to Inform an Appropriate Assessment.

Bydd Gweinidogion Cymru wedyn yn ystyried ymatebion ac yn penderfynu p'un ai i gynnal Ymchwiliad Cyhoeddus Lleol, lle y byddai Arolygydd annibynnol yn ystyried y dystiolaeth ac yn gwneud argymhelliad. Byddai Gweinidogion Cymru yna'n penderfynu p'un ai i ddechrau'r gwaith adeiladu. Gallai gwaith ddechrau yn 2018, gyda'r ffordd newydd yn agor yn 2020.

Welsh Ministers will then consider responses and decide whether to hold a Public Local Inquiry, where an independent Inspector would consider the evidence and make a recommendation. Welsh Ministers would then decide whether to begin construction. Work could start in 2018 with the new road opening in 2020.



Llinell Amser y Cynllun



Scheme Time Line

Os hoffech chi gefnogi, cyflwyno sylwadau neu wrthwynebu'r Gorchmynion drafft, cyflwyno cynigion amgen, neu gyflwyno sylwadau am y Datganiad Amgylcheddol a/neu'r Datganiad i Lywio Asesiad Priodol, dylech ysgrifennu at Lywodraeth Cymru yn y cyfeiriad isod:

**Y Gangen Orchmynion, Trafnidiaeth  
Llywodraeth Cymru, Parc Cathays  
Caerdydd, CF10 3NQ**

Dylech sicrhau bod pob gohebiaeth a anfonir yn cyrraedd y cyfeiriad uchod erbyn diwedd y cyfnod a nodir yn yr Hysbysiad Cyhoeddus fan bellaf.

If you wish to support, comment or object to the draft Orders, put forward alternative proposals, or comment on the Environmental Statement and/or the Statement to inform an Appropriate Assessment you should write to the Welsh Government at the address below:

**Orders Branch, Transport  
Welsh Government, Cathays Park  
Cardiff, CF10 3NQ**

All such correspondence should be sent to arrive at the above address no later than the end of the period set out in the Public Notice.

