



Llywodraeth Cymru
Welsh Government



Ffordd Osgoi'r Drenewydd A483/A489

**Datganiad Amgylcheddol:
Crynodeb Annhechnegol**

Tachwedd 2014

A483/A489 Newtown Bypass

**Environmental Statement:
Non-Technical Summary**

November 2014

Ffordd Osgoi'r Drenewydd A483/A489

Datganiad Amgylcheddol:

Crynodeb Annhechnegol

Tachwedd 2014

A483/A489 Newtown Bypass

Environmental Statement:

Non-Technical Summary

November 2014

Cynnwys

Cyflwyniad	1
Pam Mae Angen y Cynllun	4
Hanes y Cynllun	4
Y Sefyllfa Bresennol	5
Amcan y Cynllun / Cynllunio	6
Y Cynllun	7
Ymgynghoriad	12
Asesiadau Amgylcheddol	13
Crynodeb	21
Beth sy'n Digwydd Nesaf?	22
Eich Barn	24

Contents

Introduction	1
Why the Scheme is Needed	4
History of Scheme	4
Existing Situation	5
Scheme / Planning Objectives	6
The Scheme	7
Consultation	12
Environmental Assessments	13
Summary	21
What Happens Next?	22
Your Views	24

Cyflwyniad

Cyffredinol

Mae Gweinidogion Cymru yn cynnig y dylid darparu Cefnffordd 6.5km o hyd i'r de o'r Drenewydd ym Mhowys, a fyddai'n cysylltu Cefnffyrdd yr A489 a'r A483. Enw'r cynllun arfaethedig yw Ffordd Osgoi'r Drenewydd A483/A489 (cyfeirir ato fel y "Cynllun").

Introduction

General

The Welsh Ministers propose to provide a 6.5km long Trunk Road to the south of Newtown in Powys, which would link the A489 and A483 Trunk Roads. The proposed scheme is entitled the A483/A489 Newtown Bypass (referred to as the "Scheme").



Lleoliad y Cynllun

Location Plan

Crynodeb Annhechnegol o'r Datganiad Amgylcheddol (DA) a luniwyd ar gyfer y Cynllun yw'r ddogfen hon. Mae'n crynhoi'r DA mewn iaith annhechnegol. Cynhelir Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol (AEA) mewn perthynas â'r prosiect yn unol ag Adran 105A o Ddeddf Priffyrdd 1980 (fel y'i diwygiwyd) a Chyfarwyddeb 2011/92/EU yr UE.

This document is a Non-Technical Summary of the Environmental Statement (ES) that has been prepared for the Scheme. It summarises the ES in non-technical language. This project is subject to an Environmental Impact Assessment (EIA) in accordance with Section 105A of the Highways Act 1980 (as amended) and EC Directive 2011/92/EU.



Golygfa o dirwedd i'r de o'r Drenewydd

View of landscape to the south of Newtown

Yn unol â Rheoliad 61 o Reoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010, paratowyd Datganiad i Lywio Asesiad Priodol (DLAP) ynglŷn ag effaith bosibl y Cynllun ar Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) Camlas Trefaldwyn. Mae hwn ar gael yn Atodiad E2 yng Nghyfrol 3 o'r DA.

Mae'r DA yn darparu gwybodaeth fanwl i helpu unrhyw un sydd â diddordeb yn y Cynllun i ddeall y cynigion ac i fynegi barn arnynt cyn i Weinidogion Cymru benderfynu a ddylid bwrw ymlaen â'r datblygiad.

Mae'r DA yn disgrifio'r cynigion, yn nodi'r prif effeithiau amgylcheddol ar yr amgylchedd artiffisial a'r amgylchedd naturiol ac yn disgrifio'r mesurau arfaethedig i osgoi, unioni neu leihau'r effeithiau a gwella'r amgylchedd lle y bo'n berthnasol.

Cyfeirir at y Datganiad Amgylcheddol mewn pedair Cyfrol:

- Y Crynodeb Annhechnegol hwn
- Cyfrol 1 – Adroddiad Asesiad Technegol
- Cyfrol 2 – Ffigurau
- Cyfrol 3 – Atodiadau Technegol

Cyfrol 1 yw'r prif adroddiad asesu technegol, sy'n cynnwys manylion am y methodolegau a chanlyniadau'r Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol. Mae'n nodi 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 dogfen Cyfrol 1. Cyfres o atodiadau technegol yw Cyfrol 3, i'w darllen ar y cyd â Chyfrol 1.

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

- **Gorchymyn Cefnffordd Abertawe i Fanceinion (yr A483) a Chefnffordd y Drenewydd i Aberystwyth (yr A489) (Ffordd Osgoi'r Drenewydd a thynnu statws Cefnffordd) 201-**
- **Gorchymyn Cefnffordd Abertawe i Fanceinion (yr A483) a Chefnffordd y Drenewydd i Aberystwyth (yr A489) (Ffyrdd Ymyl Ffordd Osgoi'r Drenewydd) 201-**

In accordance with Regulation 61 of The Conservation of Habitats and Species Regulations 2010, a Statement to Inform an Appropriate Assessment (SIAA) has been prepared on the possible impacts associated with the Scheme on the Montgomery Canal Special Area of Conservation (SAC). This is available in Appendix E2 in Volume 3 of the ES.

The ES provides detailed information to help anyone with an interest in the Scheme understand the proposals and express an opinion on them before the Welsh Ministers decide whether to proceed with the development.

The ES describes the proposals, identifies the main environmental effects on both the manmade and natural environment and describes the proposed measures to avoid, remedy or reduce impacts and provide environmental enhancement where relevant.

The ES is reported in four Volumes:

- This Non-Technical Summary
- 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.

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

- **The Swansea to Manchester Trunk Road (A483) and the Newtown to Aberystwyth Trunk Road (A489) (Newtown Bypass and de-trunking) Order 201-**
- **The Swansea to Manchester Trunk Road (A483) and the Newtown to Aberystwyth Trunk Road (A489) (Newtown Bypass Side Roads) Order 201-**

- **Gorchymyn Prynu Gorfodol Gweinidogion Cymru (Cefnffordd Abertawe i Fanceinion (yr A483) a Chefnffordd y Drenewydd i Aberystwyth (yr A489) Ffordd Osgoi'r Drenewydd) 201-**

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

- **Swyddfeydd Llywodraeth Cymru, Parc Cathays, Caerdydd, CF10 3NQ**
- **Swyddfeydd Llywodraeth Cymru, Tŷ Ladywell, Y Drenewydd, Powys SY16 1JB**
- **Cyngor Sir Powys, Neuadd y Sir, Llandrindod, Powys, LD1 5LG**
- **Cyngor Sir Powys, Neuadd Maldwyn, Ffordd Hafren, Y Trallwng, Powys SY21 7AS**
- **Llyfrgell y Drenewydd, Park Lane, Y Drenewydd, Powys SY16 1EJ**

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

**Cangen Gorchmynion,
Trafnidiaeth,
Llywodraeth Cymru,
Parc Cathays,
Caerdydd CF10 3NQ**

Ar gost o:

Cyfrol 1 (Adroddiad Asesu Technegol) – £50

Cyfrol 2 (Ffigurau) – £50

Cyfrol 3 Rhannau 1 i 4 (Atodiadau Technegol) – £50 (fesul rhan)

Gellir cael 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:

**www.cymru.gov.uk/trafnidiaeth
www.Newtownbypass.co.uk**

- **The Welsh Ministers (the Swansea to Manchester Trunk Road (A483) and the Newtown to Aberystwyth Trunk Road (A489) (Newtown Bypass) Compulsory Purchase Order 201-**

Copies of the ES and 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**
- **Welsh Government Offices, Ladywell House, Newtown, Powys SY16 1JB**
- **Powys County Council, County Hall, Llandrindod Wells, Powys, LD1 5LG**
- **Powys County Council, Neuadd Maldwyn, Severn Road, Welshpool, Powys SY21 7AS**
- **Newtown Library, Park Lane, Newtown, Powys SY16 1EJ**

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

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

These are as follows:

Volume 1 (Technical Assessment Report) – £50

Volume 2 (Figures) – £50

Volume 3 Parts 1 to 4 (Technical Appendices) – £50 (each part)

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 websites:

**www.wales.gov.uk/transport
www.Newtownbypass.co.uk**

Pam Mae Angen y Cynllun

Mae Cefnffyrdd yr A483/A489 yn y Drenewydd yn rhan o'r coridorau trafniadaeth rhwng y gogledd a'r de a'r dwyrain a'r gorllewin gan gysylltu ardaloedd megis Canolbarth Cymru a Gorllewin Canolbarth Lloegr. Mae'r Drenewydd yn fan cyfyng yn y rhwydwaith ac mae tagfeydd traffig yn digwydd yn rheolaidd ar gyffordd yr A483(T) a'r A489(T). Credir hefyd fod problemau traffig a thagfeydd yn rhwystro datblygiad diwydiannol pellach yn y Drenewydd.

Mae rhai o'r prif broblemau a wynebwr yn y Drenewydd yn deillio o uchdwr isel/lled is ar drosbontydd Ffordd Dolfor ar yr A483(T) a Rheilffordd Nantoer ar yr A489(T), tagfeydd traffig ar hyd New Road ar yr A483(T) a Pool Road ar yr A483(T) ac achosion o wrthdaro rhwng cerddwyr a cherbydau ar gyffordd Heol Dolfor ar yr A483(T) a Ffordd Llanidloes ar yr A489(T).

Er mwyn osgoi'r pontydd lle ceir uchdwr isel, mae Cerbydau Nwyddau Trwm a cherbydau amaethyddol ag ochrau uchel yn teithio drwy ardaloedd preswyl Garth Owen a Threowen. Mae hyn, yn ei dro, yn peryglu diogelwch preswylwyr lleol, ac yn arbennig blant ysgol sy'n mynd i Ysgolion Treowen a Chedewain.

Hanes y Cynllun

Cynhaliwyd cryn dipyn o waith yn y gorffennol i nodi problemau traffig yn y Drenewydd, gan ddechrau yn 1969. Cyhoeddwyd y Llwybr Dewisol yn 1973. Comisiynwyd astudiaeth bellach gan Lywodraeth Cymru i asesu'r problemau trafniadaeth a oedd yn gysylltiedig â'r A483(T) a'r A489(T) drwy'r Drenewydd yn 2006. Daeth i'r casgliad ei bod yn debygol mai gwella'r ffordd neu adeiladu ffordd osgoi, a fyddai'n osgoi'r cyfyngiadau uchdwr isel ac yn lleihau tagfeydd traffig yn y dref, fyddai'r unig ateb derbyniol i'r problemau dan sylw. O ganlyniad, cyhoeddwyd y Llwybr Dewisol yn 2010.

Yn dilyn ymchwiliadau pellach, cyhoeddwyd Llwybr Dewisol wedi'i addasu ym mis Mawrth 2014, sef yr aliniad y cyfeirir ato yn y Gorchmynion drafft ac a ddisgrifir yn y DA.

Why the Scheme is Needed

The A483/A489 Trunk Roads at Newtown form part of the north-south and east-west transport corridors linking areas such as Mid Wales and the West Midlands. Newtown is a pinch point on the network and the junction of the A483(T) and A489(T) regularly suffers from traffic congestion. Further industrial development of Newtown is believed to be hampered by transport and congestion issues.

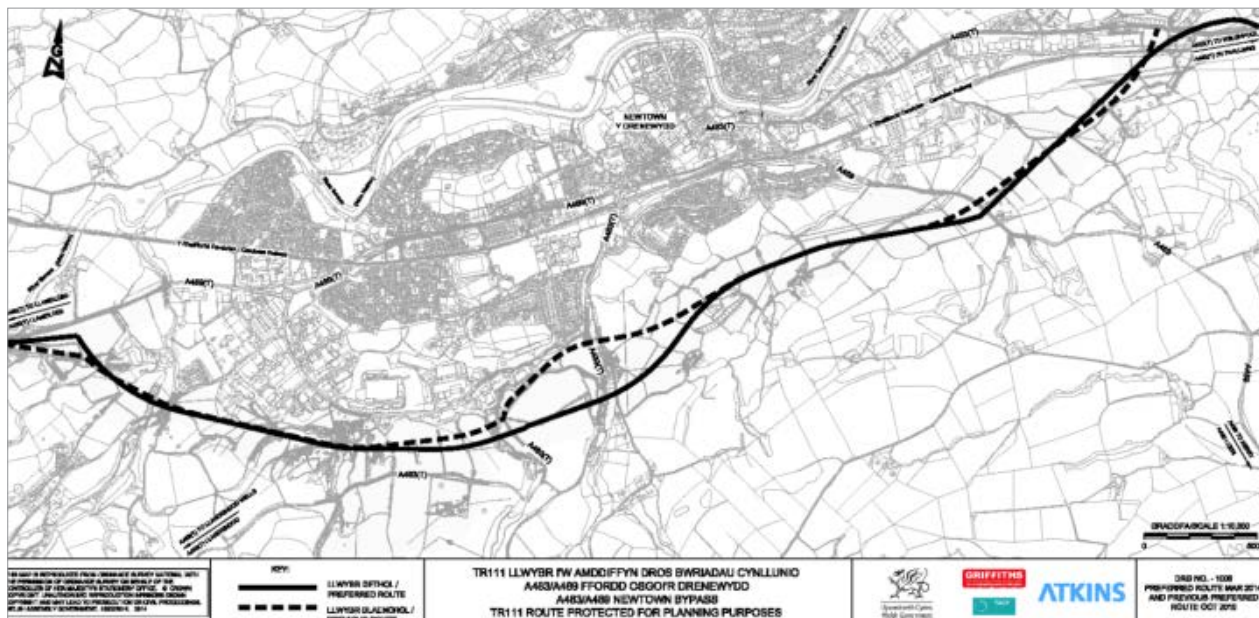
Some of the main problems experienced in Newtown arise from low headroom/reduced width on the A483(T) Dolfor Road and A489(T) Nantoer Railway overbridges, congestion along A483(T) New Road and A483(T) Pool Road and conflicts between pedestrians and vehicles at the A483(T) Dolfor Road/ A489(T) Llanidloes Road junction.

To avoid the low headroom bridges high sided Heavy Goods Vehicles and high sided agricultural vehicles divert through the residential areas of Garth Owen and Treowen. This in turn compromises the safety of local residents, and in particular school children attending the Treowen and Cedewain Schools.

History of the Scheme

Historically, extensive work has been undertaken to identify traffic problems in Newtown, dating back to 1969. A Preferred Route was announced in 1973. A further study was commissioned by the Welsh Government to assess the transport issues associated with the A483(T) and A489(T) through Newtown in 2006. It concluded that a road improvement or bypass option, which avoids the low headroom restrictions and reduces congestion within the town, was likely to be the only acceptable solution to the problems experienced. This resulted in a Preferred Route announcement in 2010.

Following further investigations a modified Preferred Route was announced in March 2014 which is the alignment referred to in the draft Orders and described in the ES.



Llwybr Dewisol 2010 a 2014

Preferred Route 2010 and 2014

Y Sefyllfa Bresennol

Ffordd unffrwd drefol yw'r ffordd bresennol drwy'r Drenewydd a cheir eiddo preswyl wrth ochr y ffordd sy'n cynnwys sawl mynedfa. Mae saith cyffordd ag arwyddion a dwy gylchfan sydd hefyd yn gwasanaethu tair ystad ddiwydiannol ac allfeydd adwerthu mawr. Nid oes unrhyw gyfleoedd i oddiweddyd ar hyd y gefnffordd 6.1km o hyd drwy'r dref ac yn gyffredinol, mae cerbydau yn teithio ar gyflymder cyfartalog o 20mya (30cya).

Mae'r tagfeydd traffig presennol wedi cael effaith andwyol ar ansawdd yr aer ar hyd Pool Road a New Road. Mae dau eiddo o fewn yr Ardal Rheoli Ansawdd Aer ac maent yn fwy na'r amcan ansawdd aer Llywodraeth Cymru.

The Existing Situation

The existing road through Newtown is an urban single carriageway with residential properties located adjacent to the road and with multiple accesses. There are seven signalised junctions and two roundabouts which also serve three industrial estates and large retail outlets. There are no overtaking opportunities along the 6.1km length of trunk road through the town and average speeds are generally in the order of 20mph (30kph).

The existing traffic congestion has caused poor air quality along Pool Road and New Road. Two properties are within the Air Quality Management Area and these exceed the Welsh Government air quality objective.



Canol y Dre
Newtown Town Centre



Lori yn taro'r bont reilffordd
Lorry strikes the railway bridge

Byddai'r Cynllun yn cael ei adeiladu ar hyd tir amaethyddol bryniog â golygfeydd o safon uchel ar y cyfan i'r de o'r Drenwydd. Mae Afon Hafren gerllaw'r A489(T) bresennol ar ei phen gorllewinol ac yn agos at yr A483(T) i'r dwyrain o'r Drenwydd. Mae llednentydd Afon Hafren gan gynnwys Nant Mochdre, y Nant Werdd a Nant Dolfor yn mynd drwy'r Drenwydd o'r de.

Mae safleoedd dynodedig ar gyfer cadwraeth natur a daeareg o fewn 2km ond ni fyddai'r Cynllun yn effeithio'n uniongyrchol ar yr un ohonynt.

Mae Ffordd Rufeinig yn mynd drwy'r Drenwydd a byddai rhan ohoni yn croesi aliniad y Cynllun yn ei ben gorllewinol. Ceir bryngaer o'r Oes Haearn i'r de o'r Cynllun, gerllaw Coedwig Castell-y-Dail. Mae 10 adeilad rhestredig o fewn 200m i'r Cynllun.

The Scheme would pass through pre-dominantly undulating agricultural land of high scenic quality to the south of Newtown. The River Severn lies close to the existing A489(T) at its western end and near to the A483(T) to the east of Newtown. Tributaries to the River Severn including the Mochdre, Green and Dolfor Brooks pass through Newtown from the south.

There are designated sites for nature conservation and geology within 2km but none of these are directly affected by the Scheme.

A Roman Road passes through Newtown and a section of this would cross the Scheme alignment at its western end. An Iron Age hill fort is located just south of the Scheme, adjacent to Castell-y-Dail Woods. There are 10 listed buildings within 200m of the Scheme.

Amcan y Cynllun / Cynllunio

Nodwyd saith Amcan Cynllunio Trafnidiaeth penodol ar gyfer y Cynllun. Fe'u cyflawnir drwy'r Cynllun a thrwy fentrau cysylltiedig eraill a roddir ar waith gan gyrrff cyhoeddus eraill. Mae'r amcanion fel a ganlyn:

Amcan 1 – Cynnal sylfaen economaidd

Amcan 2 – Cyrraedd targedau amgylcheddol perthnasol

Amcan 3 – Gwyro traffig oddi ar ffordd lleol

Amcan 4 – Cynyddu'r defnydd o fathau o dtrafnidiaeth nad ydynt yn ymwneud â'r car

Amcan 5 – Integreiddio trafndiaeth gyhoeddus

Amcan 6 – Gwella cysondeb amser teithio (Gogledd-De Cymru, Dwyrain-Gorllewin Cymru)

Amcan 7 – Lleihau nifer y damweiniau yn y Drenwydd.

Scheme / Planning Objective

Seven specific Transport Planning Objectives (TPOs) have been identified for the Scheme. These will be delivered through the Scheme and through other associated initiatives to be delivered by other public bodies. These are:

Objective 1 – Maintain economic base

Objective 2 – Meeting relevant environmental targets

Objective 3 – Removing through traffic from local roads

Objective 4 – Increasing level of usage for non-car forms of transport

Objective 5 – Integration of public transport

Objective 6 – Improve journey time consistency (North-South, East-West)

Objective 7 – Reduction in accidents in Newton

Y Cynllun

Disgrifiad o'r Cynllun

Byddai'r Cynllun yn 6.5km o hyd a byddai'n cynnwys 5.8km o Ffordd 2+1 Unffrwd Llydan. Byddai hyn yn darparu dwy lôn i un cyfeiriad ac un lôn i'r cyfeiriad arall, wedi'u gwahanu gan ddwy linell wen solet, 1 metr ar wahân, gyda chroeslinellau ar arwyneb coch rhwng y llinellau. Yn ogystal, byddai'r cefnffyrdd ffordd unffrwd canlynol yn cael eu darparu: 0.3km yn y derfynfa orllewinol; 0.1km yn y derfynfa ddwyreiniol; ac 0.1km yn Ffordd Dolfor er mwyn cysylltu'r Cynllun â'r rhwydwaith Cefnffyrdd presennol.



Cyffyrdd Dolfor o'r awyr (Blwyddyn 15)

Byddai pum cyffordd cylchfan un lefel a 2.7km o ffyrdd ymyl unffrwd gwell a newydd hefyd yn cael eu darparu. Ar hyd y ffordd osgoi, dim ond ar y cylchfannau y byddai goleuadau ffordd. Bydd rhannau newydd neu gwyriadau o Hawliau Tramwy Cyhoeddus a Mynedfeydd Preifat yn cael eu rhoi yn lle rheini a effeithir gan y Cynllun.

Byddai systemau draenio'r ffyrdd yn cael eu darparu drwy systemau pibellau a fyddai'n gollwng i wyth pwll ar hyd y Cynllun. Byddai'r pyllau hyn yn gwanhau ac yn trin y dŵr wyneb a gasglwyd cyn ei ollwng i gyrsgiau dŵr sy'n bodoli eisoes.

Byddai'r Cynllun yn dechrau yn ei gysylltiad gorllewinol â'r A489(T) 0.3km i'r gorllewin o Gylchfan tair cangen Ffordd Llanidloes ar yr A489. Byddai cangen ddwyreiniol y gylchfan yn cysylltu â ffordd bresennol Ffordd Llanidloes sy'n arwain i'r Drenewydd. Byddai'r Cynllun yn parhau i'r de-ddwyrain ac yn teithio drwy Barc Cartrefi Gwyliau Glandulas. Câi trosbont ei hadeiladu er mwyn rhoi mynediad i ran orllewinol y Parc ac er mwyn i lwybr ceffylau a gaiff ei wro allu mynd drosti.

The Scheme

Scheme Description

The Scheme would be 6.5km in length and would comprise 5.8km of Wide Single 2+1 Road. This would provide two lanes in one direction and one lane in the opposite direction, separated by double solid white lines, 1 metre apart, with cross hatching on red surfacing between the lines. In addition, the following single carriageway trunk roads would be provided: 0.3km at the western terminal; 0.1km at the eastern terminal; and 0.1km at Dolfor Road to connect the Scheme into the existing Trunk Road network.

Aerial view of Dolfor Junctions (Year 15)

Five at-grade roundabout junctions and 2.7km of single carriageway new and improved side roads would also be provided. Along the bypass only the roundabouts would be lit. New or diverted lengths of Public Rights of Way and Private Means of Access would replace those affected by the Scheme.

Road drainage would be provided through piped systems which would discharge into eight ponds along the Scheme. These ponds would attenuate and treat the collected surface water prior to discharging it into existing watercourses.

The Scheme would commence at its western connection with the A489(T) 0.3km west of the three-arm A489 Llanidloes Road Roundabout. The eastern roundabout arm would link into the existing Llanidloes Road leading to Newtown. The Scheme would continue south eastwards and pass through the Glandulas Holiday Home Park. An overbridge would be provided to access the western section of the Park and to carry a diverted bridleway.

Byddai'r Cynllun yn mynd drwy gloddiad hyd at 15m o ddyfnder cyn mynd dros Nant Mochdre ar hyd pont rychwant clir. Byddai'r strwythur hwn hefyd yn croesi Lôn Mochdre a Lôn Mochdre Uchaf.

The Scheme would enter a section of cutting up to 15m deep before passing over the Mochdre Brook on a clear span bridge. This structure would also cross Mochdre Lane and Upper Mochdre Lane.



Pont Mochdre (Blwyddyn 1)

Câi dwy danffordd eu darparu i'r dwyrain o Bont Mochdre er mwyn hwyluso mynediad i'r de o'r Cynllun i Goleg Powys. Byddai llwybr ceffylau wedi'i wro hefyd yn mynd ar hyd y danffordd ddwyreiniol.

Wedyn byddai'r Cynllun yn croesi caeau amaethyddol ar argloddiau hyd at 16m o uchder yn cynnwys cloddiadau wrth iddo fynd ar hyd y tirffurf fryniog.

Yng Nghoedwig Castell y Dail, byddai cloddiad hyd at 28m o ddyfnder ar yr ochr ddeheuol. Byddai hyn i'r gogledd o'r fryngaer o'r Oes Haearn ac i'r de o Dŷ Castell y Dail (Strwythur Rhestredig). Câi cilfan ei darparu ar y ffordd i'r dwyrain i'r dwyrain o Goedwig Castell y Dail.

Byddai'r Cynllun yn parhau i'r de o Ystad Ddiwydiannol Mochdre hyd at y Gylchfan pedair cangen newydd ar Ffordd Dolfor ar yr A483 ger Fferm Black Hall. Byddai cangen ogleddol y gylchfan hon yn cysylltu â Chylchfan pedair cangen newydd Ffordd Dolfor Isaf. O'r gylchfan hon, byddai modd cael mynediad i Ystad Ddiwydiannol Mochdre ar hyd Heol Ashley, i'r Drenewydd ar hyd ffordd bresennol Ffordd Dolfor ac i Ffordd Dolfor Ganol.

Mochdre Bridge (Year 1)

Two underpasses would be provided to the east of the Mochdre Bridge to facilitate access south of the Scheme for Coleg Powys. The eastern underpass would also accommodate a diverted bridleway.

The Scheme would then cross agricultural fields on embankment up to 16m high and in cutting as it traverses the undulating landform.

At Castell y Dail Wood there would be a cutting up to 28m deep on the southern side. This would lie to the north of the Iron Age fort and to the south of Castell y Dail House (Listed Structure). An eastbound lay-by would be provided east of Castell y Dail Wood.

The Scheme would continue to the south of Mochdre Industrial Estate to the new four-arm A483 Dolfor Road Roundabout located near Black Hall Farm. The northern arm of this roundabout would link to the new four-arm Lower Dolfor Road Roundabout. Access would be provided from this roundabout into the Mochdre Industrial Estate along Heol Ashley, into Newtown along the existing Dolfor Road and into Middle Dolfor Road.



Tanbont Dolfor

Dolfor Underbridge

I'r dwyrain o Gylchfan Ffordd Dolfor yr A483, byddai'r Cynllun yn torri drwy ardal o dir uchel mewn cloddiad hyd at 23m o ddyfnder cyn croesi Ffordd Dolfor Ganol ar bont tri rhychwant. Wedyn byddai'n mynd o dan Ffordd Dolfor Uchaf a fyddai'n croesi dros y Cynllun gan ddefnyddio trosbont.

Byddai'r Cynllun yn parhau i'r gogledd-ddwyrain mewn cloddiad hyd at 21m o ddyfnder drwy dir amaethyddol ac wedyn ar arglawdd 21m o uchder gan groesi dros Danffordd Fferm Brimmon a Thanffordd Lôn Brimmon. Byddai llwybr troed cyhoeddus a llwybr ceffylau wedi'u gwyro yn mynd ar hyd y strwythurau hyn. I'r dwyrain o'r strwythurau hyn, byddai'r Cynllun yn mynd ar hyd cloddiad isel cyn Gylchfan pedair cangen newydd Ffordd Ceri ger Fferm Brimmon Isaf.

Byddai'r gylchfan hon yn cysylltu â ffordd bresennol Ffordd Ceri gan arwain i'r Drenewydd i'r gogledd ac â Ffordd Ceri sef ffordd bresennol yr A489 i'r de o Ceri. Byddai'r Cynllun yn parhau i'r gogledd-ddwyrain mewn cloddiadau o dan Drosbont Wern Ddu. Câi cilfan ei darparu ar y ffordd i'r gorllewin i'r dwyrain o Lôn Wern Ddu.

East of the A483 Dolfor Road Roundabout, the Scheme would cross through an area of high ground in a cutting up to 23m deep prior to going over Middle Dolfor Road on a three span bridge. It would then pass under Upper Dolfor Road which would cross over the Scheme via an overbridge.

The Scheme would continue north-eastwards in cutting up to 21m deep through agricultural land and then on embankment 21m high crossing over Brimmon Farm Underpass and Brimmon Lane Underpass. These structures would accommodate a diverted public footpath and a bridleway. East of these structures the Scheme would pass in slight cutting prior to the new four-arm Kerry Road Roundabout located near Lower Brimmon Farm.

The roundabout would connect to the existing Kerry Road leading to Newtown to the north and with the existing A489 Kerry Road south to Kerry. The Scheme would continue north-eastwards in cutting passing under Wern Ddu Overbridge. A westbound lay-by would be provided east of Wern Ddu Lane.



Tanbont Pool Road (Blwyddyn 15)

Byddai'r Cynllun yn teithio dros Rheilffordd Cambria drwy Bont y Rheilffordd ar arglawdd hyd at 13m o uchder. Wedyn byddai'n troi i'r dwyrain gan groesi dros Danbont Pool Road cyn cysylltu â Chylchfan tair cangen Pool Road yr A483. Byddai cangen ddeheuol y gylchfan hon yn troi i'r gorllewin ac yn cysylltu â ffordd bresennol Pool Road gan arwain i'r Drenewydd. Byddai'r gangen ddwyreiniol 0.1km o hyd yn cysylltu â ffordd bresennol yr A483(T) gan arwain i'r Trallwng yn nherfynfa ddwyreiniol y Cynllun.

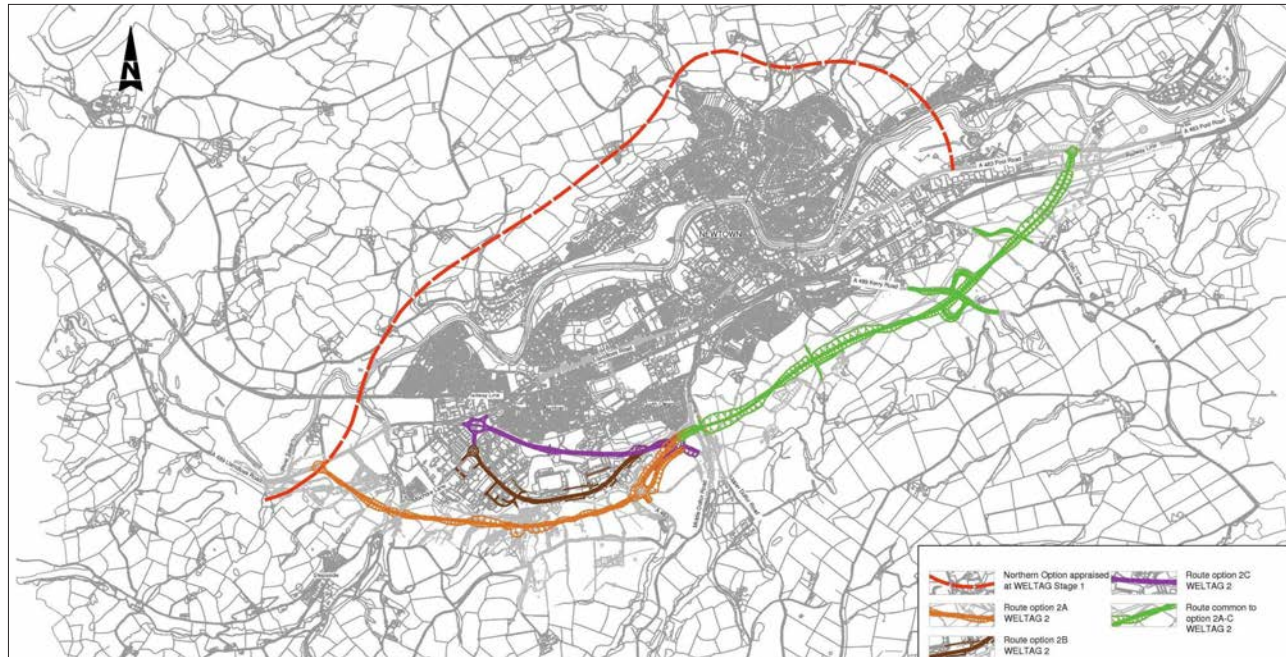
Pool Road Underbridge (Year 15)

An embankment up to 13m high would take the Scheme over the Cambrian Railway via the Railway Bridge. It would then curve eastwards crossing over Pool Road Underbridge before connecting into the three-arm A483 Pool Road Roundabout.

The southern arm of this roundabout would curve westwards and connect with the existing Pool Road leading to Newtown. The 0.1km long eastern arm would connect into the existing A483(T) leading to Welshpool at the Scheme's eastern termination.

Cynlluniau Amgen a Ystyriwyd

Arfarnwyd opsiynau ar gyfer y Cynllun a mesurau trafndiaeth cysylltiedig eraill fel rhan o astudiaeth 2006, gan arwain at y Llwybr Dewisol a gyhoeddwyd yn 2010 ar gyfer y Cynllun.



Opsiynau Llwybr gwerthuso yn ystod Cynnod Allweddol 2

Arfarnwyd opsiynau eraill yn erbyn Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth y cytunwyd arnynt, meini prawf yn ymwneud â Meysydd Effaith Cymru a meini prawf eraill yn ymwneud â'u derbynioldeb i'r cyhoedd a rhanddeiliaid, dichonoldeb, risg a fforddiadwyedd. Mae Meysydd Effaith Cymru yn cynrychioli'r tair elfen o gynaliadwyedd sy'n ategu polisi yng Nghymru:

- Yr economi,
- Yr amgylchedd,
- Cymdeithas.

Ystyriwyd 21 o opsiynau fel rhan o'r astudiaeth a oedd yn cynnwys ffordd osgoi i'r gogledd ac i'r de fel cynlluniau annibynnol ac wedi'u cyfuno hefyd â gwelliannau ar-lein i ffyrdd presennol yr A483(T)/A489(T) drwy'r Drenewydd a mesurau trafndiaeth lleol.

Fel rhan o gcontract ECI, adolygwyd dyluniad y Llwybr Dewisol 2010 drwy broses Arfarnu Opsiynau fanwl.

Alternatives Considered

Options for the Scheme and other associated transport measures were appraised as part of the 2006 study. This resulted in the 2010 Preferred Route for the Scheme.

Route Options appraised during Key Stage 2

Options were appraised against agreed Transport Planning Objectives, criteria relating to the Welsh Impact Areas and other criteria relating to public and stakeholder acceptability, feasibility, risk and affordability. The Welsh Impact Areas represent the three elements of sustainability which underline policy in Wales:

- The economy,
- The environment, and
- Society.

Twenty one options were considered as part of the study comprising a northern and southern bypass as stand-alone schemes and also combined with online improvements to the existing A483(T)/A489(T) through Newtown and local transport measures.

As part of the ECI contract the 2010 Preferred Route design was reviewed through a detailed Options Appraisal process.

Nodwyd meysydd allweddol lle yr ystyriwyd opsiynau amgen a allai ychwanegu budd i'r Cynllun cyffredinol. Roedd y rhain yn cynnwys:

- Cylchfan Ffordd Llanidloes
- Cyffyrdd Ffordd Dolfor a ffyrdd cyswllt
- Cyffordd Ffordd Ceri
- Croesfan rheilffordd/Cylchfan Pool Road
- Dau aliniad i'r de-orllewin o Barc Cartrefi Gwyliau Glandulas
- Fersiwn ddiwygiedig o'r Llwybr Brown yn Astudiaeth 2006 drwy Ystad Ddiwydiannol Mochdre

Ystyriwyd bod yr opsiynau amgen a aseswyd ar gyfer y pedwar maes allweddol cyntaf uchod yn well na'r Llwybr Dewisol 2010 ac o ganlyniad, cyhoeddwyd y Llwybr Dewisol 2014

Adeiladu

Rhagwelir y bydd y cam adeiladu yn para am 30 mis. Ar ôl cwblhau'r gwaith adeiladu, byddai camau lliniaru amgylcheddol yn cael eu rheoli a'u monitro am bum mlynedd.

Ar ddechrau'r cam adeiladu, byddai ffens yn cael ei chodi o amgylch y safle a byddai'r gwaith o glirio'r safle yn dechrau.

Byddai pob rhan o'r gwaith yn cael ei rheoli'n ofalus a'i rhaglennu yn unol â'r cyfyngiadau amgylcheddol perthnasol. Byddai trwyddedau rhywogaethau gwarchodedig yn cael eu trefnu ar gyfer ystlumod, moch daear a phathewod yn ôl yr angen. Byddai caniatâd draenio a chaniatadau amgylcheddol eraill dros dro a pharhaol yn cael eu trefnu yn ôl y galw.

Byddai gwaith ar y prif bontydd a'r cwlffertau yn cael blaenoriaeth er mwyn sicrhau y byddai'r prif waith daear yn dechrau yn ystod Gwanwyn 2016.

Byddai dau eiddo ac ysgubor yn cael eu dymchwel er mwyn gallu adeiladu'r Cynllun. Mae'r rhain ar Ffordd Dolfor Ganol a Pool Road.

Câi'r brif ffordd osgoi a'r holl gyffyrdd eu hadeiladu ar wahân i'r rhwydwaith ffyrdd presennol. Câi traffig ei reoli er mwyn lleihau unrhyw achosion o darfu ar y cyhoedd sy'n teithio. Dim ond y cysylltiadau â'r rhwydwaith presennol fyddai'n destun mesurau rheoli traffig.

Key areas were considered where alternative options could add benefits to the overall Scheme. These included:

- Llanidloes Road Roundabout
- Dolfor Road Junctions and link roads
- Kerry Road Junction
- Railway crossing/Pool Road Roundabout
- Two alignments to the south west of Glandulas Holiday Home Park
- An amended version of the 2006 Study Brown Route through the Mochdre Industrial Estate

Alternative options assessed for the first four of the above key areas performed better than the 2010 Preferred Route and this resulted in the 2014 Preferred Route.

Construction

The construction phase is anticipated to extend for 30 months. Following construction the environmental mitigation would be managed and monitored for five years.

At the start of construction the site would be fenced and site clearance would commence.

All works would be carefully managed and programmed in accordance with the relevant environmental constraints. Protected species licences would be obtained for bats, badgers and dormice as necessary. Temporary and permanent drainage and other environmental consents would be obtained where required.

Works on the main bridges and culverts would be prioritised so that the main earthworks would commence in the Spring of 2016.

Two properties and a barn would be demolished to enable construction of the Scheme. These are on Middle Dolfor Road and Pool Road.

The main bypass and all the junctions would be constructed away from the existing road network. Traffic would be managed to minimise disruption to the travelling public. Traffic management would be limited to the connections with the existing network.

Ymgynghoriad

Ymgynghorwyd â Chyrff Amgylcheddol Statudol a rhanddeiliaid eraill yn unigol ac fel rhan o Grŵp Cyswllt Amgylcheddol (GCA) wrth ddatblygu dyluniad y Cynllun.

Mae'r GCA yn cynnwys cynrychiolwyr o Cadw, Cyngor Sir Powys, Cyfoeth Naturiol Cymru, Ymddiriedolaeth Archeolegol Clwyd-Powys ac Asiantaeth Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru. Y bwriad yw y byddai'r GCA yn parhau i gyfarfod yn rheolaidd drwy gydol y cam cyn adeiladu, y cam adeiladu a'r cam ôl-ofal.

Cyflwynwyd manylion y Cynllun i Gomisiwn Dylunio Cymru ac ymdriniwyd â'i sylwadau.

Ymgynghorwyd â darparwyr gwasanaethau ynghylch gwyradau a diogelu seilwaith. Cynhaliwyd trafodaethau manwl gyda Network Rail hefyd.

Ymgynghorwyd â thirfeddianwyr a phobl y byddai'r Cynllun yn effeithio'n uniongyrchol ar eu heiddo neu fynedfeydd preifat.



*Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd
Public Information Exhibition*

Rhoddwyd gwybodaeth i'r cyhoedd ehangach drwy gyfrwng dwy Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd a gynhaliwyd ym mis Gorffennaf 2013 a mis Ebrill 2014.

Gwnaed cyflwyniadau i Gyngor y Dref, Cyngor Cymuned Mochdre a Chyngor Cymuned Penstrowed a chynrychiolwyr etholedig.

Ystyriwyd y materion a godwyd yn ystod yr ymgynghoriadau hyn wrth i'r gwaith dylunio a'r gwaith o lunio'r Gorchymynion drafft fynd rhagddo.

Consultation

Statutory Environmental Bodies and other stakeholders have been consulted individually and as part of an Environmental Liaison Group (ELG) during the development of the Scheme's design.

The ELG brings together representatives from Cadw, Powys County Council, Natural Resources Wales (NRW), Clwyd-Powys Archaeological Trust (CPAT), and the North and Mid-Wales Trunk Road Agency (NMWTRA). It is intended that the ELG would continue to meet regularly throughout the pre-construction, construction and aftercare period.

Scheme details have been presented to the Design Commission for Wales and their comments have been addressed.

Service providers have been consulted regarding diversions and protection of infrastructure. Detailed discussions have also taken place with Network Rail.

Landowners and people whose properties or private accesses would be directly affected by the Scheme have been consulted.



*Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd
Public Information Exhibition*

The wider public have been informed by two Public Information Exhibitions held in July 2013 and April 2014.

Presentations have been made to the Town Council, Mochdre and Penstrowed Community Council and elected representatives.

Issues raised during these consultations have been considered as the design and draft Orders have been developed.

Asesiadau Amgylcheddol

Cynhaliwyd asesiadau amgylcheddol arbenigol, sy'n nodi ac yn asesu effeithiau posibl y Cynllun a'r mesurau i'w rhoi ar waith er mwyn lleihau'r effeithiau hyn ac ychwanegu gwerth lle y bo'n briodol.

Nodir crynodeb o'r asesiadau hyn fel a ganlyn:

Ansawdd Aer

Mae sawl eiddo preswyl o fewn 350m i'r Cynllun y gallai llwch effeithio arnynt dros dro yn ystod y cam adeiladu. Bach iawn fydd effaith y llwch adeiladu, gyda champau lliniaru priodol ar waith i atal a rheoli allyriadau llwch.

Noda'r asesiad o'r effaith ar ansawdd aer yn ystod cyfnod gweithredu'r ffordd mai bach iawn fyddai'r effaith gyffredinol ar lwch a llygredd a gaiff eu cludo yn yr aer.

Disgwylir y bydd ansawdd aer eiddo ar hyd y cefnffyrdd presennol o fewn y Drenewydd yn gwella'n sylweddol.

Treftadaeth Ddiwylliannol

Byddai effaith y Cynllun ar yr adnodd treftadaeth ddiwylliannol yn gyfyngedig. Byddai effeithiau ffisegol uniongyrchol ar nifer fach o safleoedd archeolegol hysbys, gan gynnwys ffordd Rufeinig ar ben gorllewinol y Cynllun.

Disgwylir i'r gwaith gael effeithiau anuniongyrchol ar y broses o bennu Adeiladau Rhestredig mewn tri lleoliad sef: Neuadd Glanhafren (Ffordd Llanidloes), Fferm Black Hall a Thŷ Glan Hafren (Pool Road).

Environmental Assessments

Specialist environmental assessments have been undertaken, which identify and assess the potential impacts of the Scheme and measures to be put in place to minimise these impacts and to add value where appropriate.

A summary of these assessments is set out as follows:

Air Quality

There are a number of residential properties within 350m of the Scheme that could be affected temporarily by dust during construction. The impact of construction dust is expected to be negligible, with appropriate mitigation to prevent and control dust emissions.

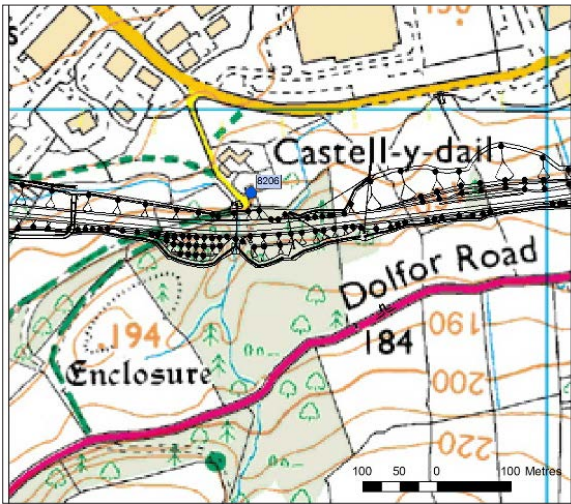
The assessment of air quality impacts during the operation of the road indicates that the overall impact on concentrations of airborne dust and pollution would be negligible.

Properties located along the existing trunk roads within Newtown are expected to experience a substantial improvement in air quality.

Cultural Heritage

The impact of the Scheme on the cultural heritage resource would be limited. There would be direct physical impacts upon a small number of known archaeological sites, including a Roman road at the western end of the Scheme.

Indirect impacts are expected upon the setting of Listed Buildings at three locations namely: Glanhafren Hall (Llanidloes Road), Black Hall Farm and Glan Hafren House (Pool Road).



*Y Cynllun ger y Gaer Oes Haearn
Scheme adjacent to the Iron Age Fort*

Câi camau lliniaru archeolegol ar gyfer yr effeithiau ffisegol eu rhoi ar waith drwy raglen ymchwilio a chofnodi fesul cam. Mae dyluniad y Cynllun yn cynnwys mesurau i leihau'r effeithiau posibl ar yr adeiladau Rhestredig ac felly ni fyddai'r effaith arnynt yn sylweddol.

Tirwedd

O ran gwelededd y Cynllun, byddai'r topograffi cyffredinol yn helpu i leihau gwelededd y Cynllun o unrhyw leoliad unigol.

Byddai'r Cynllun yn mynd ar draws tir bryniog drwy gyfres o gloddiau ac argloddiau. Byddai effeithiau sylweddol a pharhaus ar ardaloedd â nodweddion tirwedd a gâi eu newid yn ffisegol gan y Cynllun drwy gyflwyno ffurfiau artiffisial i dirwedd wledig gyda'r newidiadau cysylltiedig o ran y dirffurf.



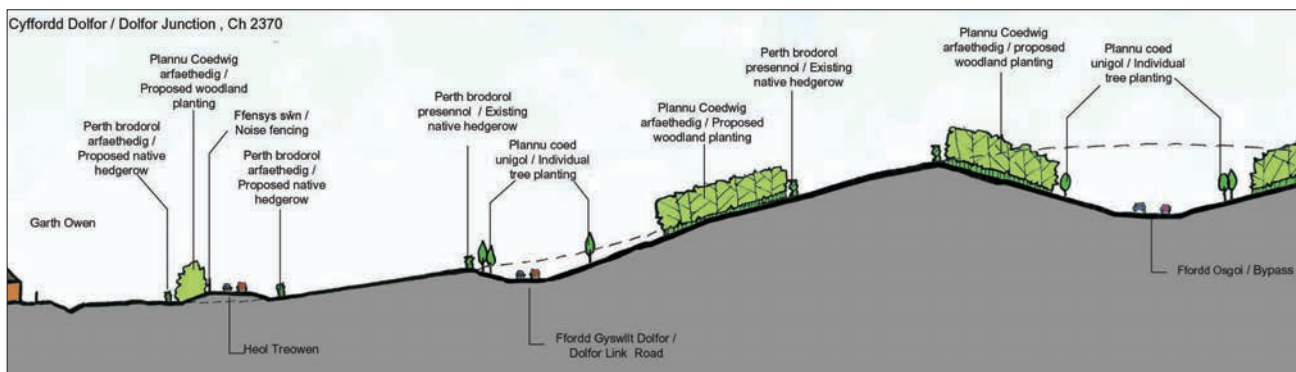
*Ffos treial o Ffordd Rufeinig
Trial trench of Roman Road*

Archaeological mitigation for the physical impacts would be implemented through a staged programme of investigation and recording. The Scheme design incorporates measures to lessen the potential impacts on the Listed buildings and therefore the impact on them would not be significant.

Landscape

In terms of the visibility of the Scheme the prevailing topography would assist in minimising the extent the Scheme is visible from any one location.

The Scheme would pass across undulating land through a series of cuttings and embankments. Long lasting significant impacts would occur in landscape character areas that would be physically altered by the Scheme through the introduction of engineered forms into a rural landscape with the associated changes in landform.



Traws toriad trwy gyffordd Dolford

Cross section through Dolford junction

Ni fyddai'r Cynllun yn effeithio'n uniongyrchol ar unrhyw ardaloedd â nodweddion treflun gan eu bod wedi'u gwahanu'n weledol oddi wrth y rhan fwyaf ohono.

Byddai'r effaith ar olygfeydd o fewn ardal yr astudiaeth yn gymharol amrywiol, a byddai amrywiaeth o ffactorau yn dylanwadu ar hyn. Byddai effeithiau sylweddol ar rai golygfeydd allweddol, yn enwedig y rheini sy'n agos at strwythurau pontydd uchel a'r rheini lle mae'r olygfa bresennol yn cynnwys golygfa gwbl wledig.

Byddai'r eiddo yr effeithid arnynt o fewn coridor dylanwad cymharol gul gyda'r eiddo yr effeithid arnynt fwyaf agosaf at y Cynllun neu ar safleoedd uchel sy'n darparu golygfeydd mwy agored o'r Cynllun.

Yn gyffredinol, byddai'r mesurau lliniaru arfaethedig yn lleihau'r effaith weledol dros amser, er bod yr asesiad yn dangos na fyddai'r mesurau hyn mor effeithiol ar gyfer strwythurau gweladwy fel Pont Mochdre neu Ffordd Dolfor Ganol neu ar gyffyrdd cylchfannau oherwydd y goleuadau ffordd.

Bymtheg mlynedd ar ôl agor, rhagwelir y byddai effaith andwyol sylweddol ar lai na 15 eiddo ac y byddai effaith weledol gymharol andwyol ar lai na 40 eiddo.

Cadwraeth Natur

Ni ragwelir y bydd y Cynllun yn effeithio ar unrhyw safleoedd dynodedig, ond byddai'n effeithio'n uniongyrchol ar nifer o gynefinoedd a rhywogaethau gwarchodedig.



Pathew Dormouse

None of the townscape character areas would be directly affected by the Scheme as they are visually separated from much of it.

The impact on views within the study area would be quite variable, influenced by a range of factors. There would be significant impacts on some key views, particularly those close to elevated bridge structures and those where the existing view is of an unspoilt rural scene.

The affected properties would be within a relatively narrow corridor of influence with the most significantly affected properties being those closest to the Scheme or where they are elevated to provide more open views to the Scheme.

In general the proposed mitigation measures would reduce the visual impact over time, although the assessment illustrates that these measures would be less effective for visible structures such as at Mochdre Bridge or Middle Dolfor Road or at roundabout junctions due to the lighting.

Fifteen years after opening it is predicted that fewer than fifteen properties would have a substantial adverse impact and less than forty would have a moderate adverse visual impact.

Nature Conservation

The Scheme is not anticipated to impact on any designated sites, but it would directly affect a number of habitats and protected species.



*Goeden hynafol ger Fferm Brimmon Isaf
Veteran Tree near Lower Brimmon Farm*

Ystyrir mai gwerth canolog neu isel sydd gan y rhan fwyaf ohonynt, ac o ganlyniad, effeithiau bach neu gymedrol a ragwelir ar y cyfan, a hynny yn ystod y cam adeiladu ac yn ystod cam gweithredu'r Cynllun. Mae'r cynefinoedd yr effeithir arnynt yn cynnwys: coetir a phrysg llydanddail, gwrychoedd a nentydd. Mae'r rhywogaethau gwarchodedig yr effeithir arnynt yn cynnwys: ymlusgiaid, adar sy'n nythu, moch daear, ystlumod, pathewod a dyfrgwn.

Byddai mesurau lliniaru yn sicrhau y caiff yr effeithiau gweddilliol ar y rhan fwyaf o'r derbynyddion hyn eu hosgoi yn y byrdymor a'r tymor canolog, ac y caiff effeithiau gweddilliol ar bob derbynydd ecolegol eu hosgoi yn yr hirdymor.

Byddai cydymffurfio â thrwyddedau rhywogaethau gwarchodedig a datganiadau dull yn sicrhau y caiff effeithiau ar rywogaethau a chynefinoedd gwarchodedig eu hosgoi neu eu lleihau yn ystod y cam adeiladu.

Mae'r camau lliniaru hirdymor a ddarperir gan y Cynllun yn cynnwys: tua 15ha o goetir newydd a 12km o waith plannu gwrychoedd, ffensys sy'n atal moch daear / dyfrgwn a mannau croesi diogel i foch daear, dyfrgwn ac ystlumod (megir cwlfertau blychog mawr, pibellau sych a chwlfertau gyda silffoedd uwch), setiau newydd i foch daear a blychau ystlumod. Byddai'r Cynllun hefyd yn gwella cynefinoedd drwy blannu blodau gwyllt ar hyd ymylon ffyrdd, llethrau cloddiadau ac argloddiau.

The majority of these are considered to be of medium or low value, and as a result the majority of predicted impacts are slight or moderate, both during the construction and operation of the Scheme. Habitats affected include: broadleaved woodland and scrub, hedgerows and streams. Protected species affected include: reptiles, nesting birds, badgers, bats, dormice and otters.

Mitigation measures would ensure that residual impacts on most of these receptors are avoided in the short and medium term, and that residual impacts on all ecological receptors are avoided in the long term.

Compliance with protected species licences and method statements would ensure impacts to protected species and habitats are avoided or reduced during the construction phase.

Long-term mitigation provided by the Scheme includes: approximately 15ha replacement woodland and 12 km of hedgerow planting, badger / otter resistant fencing and safe crossing points for badgers, otters and bats (such as large box culverts, dry pipes and culverts with raised ledges), replacement badger setts and bat boxes. The Scheme would also provide habitat enhancement through the planting of wild flowers along verges, cutting slopes and embankments.



Edrych tua'r de tuag at Great Brimmon (Blwyddyn 15)

View south towards Great Brimmon (Year 15)

Daeareg a Phriddoedd

Er y byddai'r Cynllun yn mynd drwy rai ardaloedd tirlithriad creiriol, ystyrir mai bach iawn yw'r perygl gweddilliol y daw'r tir yn ansefydlog ar ôl cwblhau'r gwaith adeiladu. Yn ystod y gwaith adeiladu, câi mesurau dros dro megis rheoli dŵr daear yn lleol, atgyfnerthu llethrau a dilyniannau adeiladu priodol eu rhoi ar waith er mwyn lleihau'r risg y daw'r ddaear yn ansefydlog yn ystod y cyfnod hwnnw.

Cadarnhaodd Ymchwiliad Daear 2013 nad oes llawer o lygredd yn ardal y Cynllun ac ni ddaethpwyd ar draws rhyw lawer o Ddaear Artiffisial.

Deunyddiau

Datblygwyd y Cynllun er mwyn sicrhau'r cydbwysedd gorau posibl rhwng gweithgareddau gwaith daear, lleihau'r gwastraff a gynhyrchwyd a sicrhau cymaint o gyfleoedd â phosibl i ailgylchu ac aildddefnyddio gwastraff adeiladu fel agregau eilaidd. Byddai rheolaeth dda dros ddeunyddiau yn ystod y cam adeiladu yn sicrhau y câi gwastraff ei atal, ei aildddefnyddio a'i ailgylchu ac y câi cyn lleied o ddeunydd â phosibl ei anfon i safleoedd tirlenwi.

Ni ragwelir y caiff y defnydd o ddeunyddiau yn ystod gweithrediad y Cynllun effaith andwyol sylweddol. Ystyrir mai niwtral fyddai effaith gyffredinol y Cynllun.

Sŵn a Dirgryndod

Yn ystod y cam adeiladu, byddai terfynau sŵn a chyfnodau gwaith yn cael eu cytuno gydag Adran Gynllunio Cyngor Sir Powys. Ni ddisgwylir lefelau sŵn sylweddol o ganlyniad i'r gwaith adeiladu ar bellterau y tu hwnt i 100m o'r gwaith nac o ganolfannau'r safleoedd gwaith. Ni ddisgwylir y bydd problemau o ran sŵn yn deillio o'r gwaith adeiladu yn parhau am gyfnodau hir, hyd yn oed i'r eiddo sy'n agos i'r Cynllun gan mai am gyfnodau byr y byddai'r gweithgareddau adeiladu mwyaf swmlyd yn gyffredinol.

Geology & Soils

Although the Scheme would pass through some relict landslip areas the risk of residual ground instability following completion of construction works is considered to be minimal. During construction works, temporary measures such as localised groundwater control, slope reinforcement and appropriate construction sequences would be implemented to minimise the risk of temporary ground instability.

The 2013 Ground Investigation confirmed that there is little contamination present along the Scheme and only limited Made Ground was encountered.

Materials

The Scheme has been developed to achieve an optimal balance between earthworks activities, minimise waste generated and maximise opportunities to recycle and re-use construction waste as secondary aggregates. Good management of materials during construction would ensure waste prevention, re-use and recycling and that disposal to landfill would be minimised.

Materials usage during the operation of the Scheme is not predicted to be significantly adverse. The overall impact of the Scheme is considered to be neutral.

Noise and Vibration

During construction, noise limits and working periods would be agreed with Powys County Council Planning Department. Significant construction noise levels are not expected at distances beyond 100m from the works or from the site compounds. Construction noise issues are not expected to persist for long periods even at properties in close proximity of the Scheme as the noisiest construction activities would generally be for short periods.

Byddai'r camau lliniaru yn cynnwys gosod arwyneb sŵn isel, hydoedd sylweddol o fyndiau pridd daear a ffensys sŵn er mwyn lleihau effeithiau sŵn traffig ar hyd y Cynllun.

Yn ystod y flwyddyn agoriadol (2017), gyda'r camau lliniaru arfaethedig, rhagwelir y byddai gostyngiad sylweddol o ran lefelau sŵn mewn dros 900 eiddo yn y Drenewydd wrth i draffig symud o'r ffyrdd presennol i'r Cynllun. Fodd bynnag, byddai cynnydd sylweddol o ran lefelau sŵn mewn 353 eiddo wedi'u lleoli ger y Cynllun.

Erbyn 2032, gyda'r camau lliniaru arfaethedig, rhagwelir y byddai gostyngiad o ran lefelau sŵn mewn 2082 eiddo ond y byddai hefyd gynnydd o ran lefelau sŵn mewn dros 1000 eiddo, y byddai 214 ohonynt yn wynebu cynnydd sylweddol o ran lefelau sŵn.

Ni ragwelir y bydd unrhyw eiddo yn profi lefelau sŵn o draffig a fyddai'n cyfiawnhau cynnig inswleiddio rhag sŵn o dan y Rheoliadau Inswleiddio Rhag Sŵn.

Effeithiau ar bob Teithiwr

Byddai'r Cynllun yn effeithio ar nifer o hawliau tramwy cyhoeddus i'r de o'r Drenewydd. Câi gwyradau a mannau croesi dros dro eu darparu yn ystod y cam adeiladu. Câi cysylltedd hirdymor dros y Cynllun ei ddarparu drwy Bont Mochdre, Tanffordd y Llwybr Ceffylau, Tanffordd Fferm Brimmon a Thanffordd Lôn Brimmon a byddai rhywfaint o waith i uwchraddio Llwybrau Troed Cyhoeddus a'u troi yn Llwybrau Ceffylau Cyhoeddus.



*Golygfa ar hyd Llwybr Ceffylau
View along Bridleway*

Mitigation would include low noise surfacing, extensive lengths of earth bunds and noise fencing to reduce the effects of traffic noise along the Scheme.

In the opening year (2017), with the included mitigation, it is predicted that there would be significant decreases in noise at over 900 properties within Newtown as traffic re-routes from existing roads onto the Scheme. There would however be a significant increase in noise levels at 353 properties located near to the Scheme.

By 2032, with the included mitigation, it is predicted that there would be a decrease in noise levels at 2802 properties but there would also be an increase in noise levels at over 1000 properties, 214 of which would experience a significant increase in noise levels.

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

Effects on all Travellers

The Scheme would affect a number of public rights of way to the south of Newtown. Temporary diversions and crossing places would be provided during the construction phase. Long-term connectivity over the Scheme would be provided via Mochdre Bridge, Bridleway Underpass, Brimmon Farm Underpass and Brimmon Lane Underpass and there would be some upgrading of Public Footpaths to Public Bridleways.



*Llwybr Beicio Cenedlaethol
National Cycle Route*

Unwaith y byddai'n weithredol, byddai'r Cynllun yn symud traffig a cherbydau ochrau uchel ar hyd ffyrdd presennol yr A483(T) / A489(T) sef Ffordd Llanidloes, New Road, Pool Road a Plantation Lane a Heol Treowen. Byddai hyn o fudd i drigolion y Drenewydd drwy leihau lefel y traffig ar y ffyrdd.

O ran teithwyr mewn cerbydau, byddai camau lliniaru'r dirwedd a gwaith daear y Cynllun yn arwain at goridor ffyrdd amgaaedig ar y cyfan, ond gyda rhywfaint o olygfeydd hir ysbeidiol i'r de a thros y Drenewydd.

Byddai gyrwyr a fyddai'n defnyddio'r Cynllun yn wynebu llai o straen na phetaent yn gyrru drwy'r Drenewydd gan y byddai llai o dagfeydd traffig a mwy o gyfleoedd i oddiweddyd.

Asedau Cymunedol a Phreifat

Byddai'r Cynllun yn effeithio ar sawl eiddo preifat ac ardaloedd o dir cysylltiedig. Byddai'r effeithiau yn deillio o ddymchwel dau eiddo preswyl, un ar Heol Dolfor Ganol ac un ar Pool Road a lleihau Parc Cartrefi Gwyliau Glandulas gan golli pedair llain i garafannau.

Ni fyddai unrhyw dir a neilltuwyd ar gyfer tai, swyddi neu ddatblygiad adwerthu o dan y Cynllun Datblygu Unedol a Fabwysiadwyd gan Bowys na'r Cynllun Datblygu Lleol a adnewwyd yn cael ei gaffael ar gyfer y Cynllun.

Mae'r rhan fwyaf o'r tir y mae'r Cynllun yn effeithio arno wedi'i ddosbarthu fel tir amaethyddol Gradd 4 ar y cynlluniau Dosbarthu Tir Amaethyddol amodol cyhoeddedig, ac ni ddisgwylir y bydd unrhyw ran ohono o well ansawdd nag Isradd 3b.

Byddai arwynebedd tir y busnesau fferm canlynol yn cael ei rannu: Fferm Glandulas, Cyngor Sir Powys, Coleg Powys, Frydd Vaughan, Black Hall, Bryneira, Ffermydd Brimmon Fwyaf ac Isaf a Melstone. Câi camau lliniaru ar ffurf tanffyrdd, trosbontydd a mynedfeydd newydd eu darparu i'r ffermdir yr effeithiwyd arno.

Once operational, the Scheme would remove traffic and high sided vehicles along the existing A483(T) / A489(T) Llanidloes Road, New Road, Pool Road and Plantation Lane and Heol Treowen. This would benefit residents of Newtown by reducing road traffic severance.

With regard to vehicle travellers, the landscape mitigation and Scheme earthworks would result in a generally enclosed road corridor, but with some intermittent long views to the south and over Newtown.

Drivers using the Scheme would experience less stress than driving through Newtown due to reduced congestion and more overtaking opportunities.

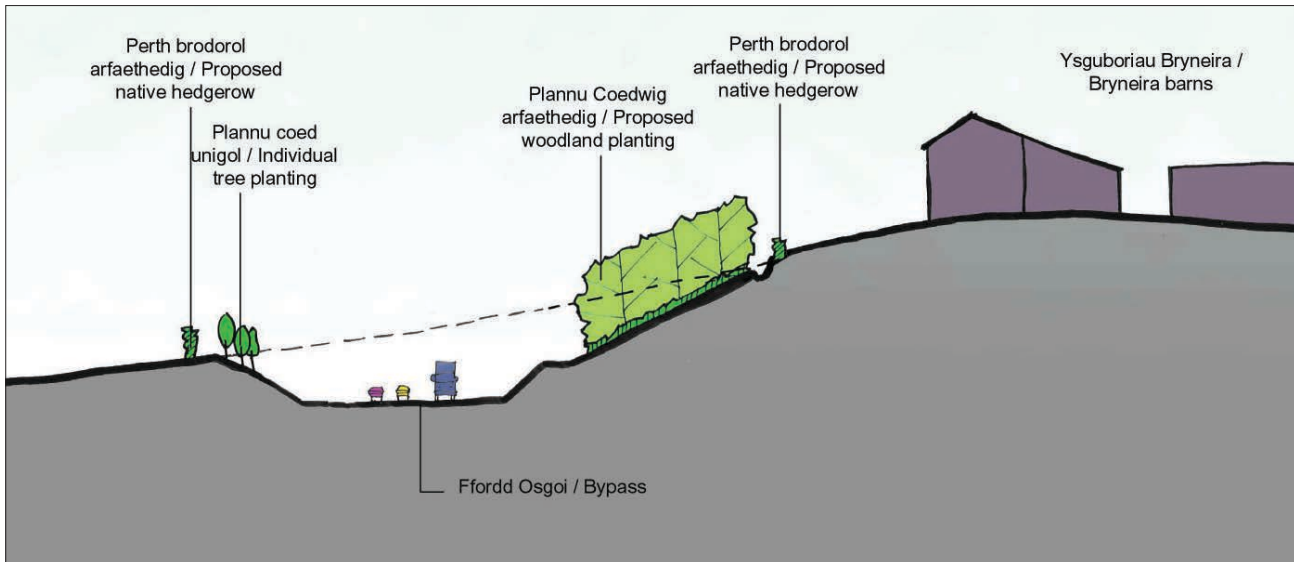
Community and Private Assets

The Scheme would affect a number of private properties and associated land. Impacts would result from the demolition of two residential properties, one on Middle Dolfor Road and one on Pool Road and severance to the Glandulas Holiday Home Park with the loss of four caravan plots.

No land allocated for housing, employment or retail development under the Powys Adopted Unitary Development Plan or the deposit Local Development Plan would be acquired for the Scheme.

Much of the land affected by the Scheme is classified as Grade 4 agricultural land on the published provisional Agricultural Land Classification plans, and none is expected to be better quality than Subgrade 3b.

There would be severance to the following farm businesses: Glandulas Farm, Powys County Council, Coleg Powys, Frydd Vaughan, Black Hall, Bryneira, Great and Lower Brimmon Farms and Melstone. Mitigation in the form of underpasses, over bridges and new accesses would be provided to severed farmland.



Traws toriad ger Fferm Bryneira

Byddai cyfanswm o 51ha o dir amaethyddol a 5ha o dir nad yw'n dir amaethyddol yn cael ei gaffael ar gyfer y Cynllun. Byddai 27ha yn cael ei feddiannu dros dro yn ystod y cam adeiladu.

Draenio Ffyrdd a'r Amgylchedd Dŵr

Mae'r Cynllun wedi'i leoli mewn ardal sy'n cynnwys cyrsiau dŵr wyneb a safleoedd gwarchodedig pwysig iawn, cyrff dŵr daear ac ardaloedd lle y nodwyd bod perygl o lifogydd.

Datblygwyd strategaeth ddraenio ar gyfer y Cynllun. Mae'r strategaeth yn nodi'r egwyddorion dylunio ar gyfer rheoli faint o ddŵr a gaiff ei gludo drwy rwydweithiau pibellau draenio, ffosydd draenio, cwlfertau a phyllau lleihau/trin ar hyd y Cynllun ac ansawdd y dŵr hwnnw.

Yn ogystal, câi iawndal ei dalu am lifogydd ym mhen gorllewinol y Cynllun gan ei fod yn mynd ar draws y gorlifdir 1:1000 o flynyddoedd.

Gyda'r camau lliniaru arfaethedig, bach iawn fyddai'r effaith gyffredinol ar ansawdd dŵr, draenio, llifogydd a'r amgylchedd dŵr ehangach.



*Afon Hafren
River Severn*

Cross section at Bryneira Farm

A total of 51ha of agricultural land and 5ha of non-agricultural land would be acquired for the Scheme. 27ha would be temporarily occupied for construction.

Road Drainage and the Water Environment

The Scheme is located in an area that includes surface watercourses and protected sites of a high importance, groundwater bodies and areas of identified flood risk.

A drainage strategy has been developed for the Scheme. This identifies the design principles to manage the quantity and quality of water through drainage pipe networks, drainage ditches, culverts and attenuation/ treatment ponds along the length of the Scheme.

In addition flood compensation would be provided at the western end of the Scheme as it passes across the 1:1000 year floodplain.

With mitigation the overall impact on water quality, drainage, flooding and the wider water environment would be negligible.



*Enghraifft o Bwll Priffordd
Example of a Highway Pond*

Crynodeb

Byddai'r Cynllun yn darparu buddiannau sylweddol o ran diogelwch, gwell ansawdd aer a gostyngiad mewn sŵn i eiddo yn y Drenewydd ynghyd â gwell amseroedd teithio. Byddai hefyd yn lleihau'r rhaniad cymunedol rhwng ardaloedd preswyl, mannau cyflogaeth a chyfleusterau cymunedol.

Câi gwelliannau i'r rhwydwaith Hawliau Tramwy cyhoeddus lleol eu darparu yn unol â Deddf Teithio Llesol (Cymru).

Mae'r DA yn dangos y byddai'r Cynllun yn cael effaith ar yr amgylchedd lleol. Lle nodwyd unrhyw effeithiau, mae'r rhain wedi'u lliniaru a'u lleihau cyhyd ag y bo'n bosibl fel rhan o'r gwaith cynllunio. Cafodd y mesurau lliniaru eu datblygu ar y cyd â'r Cyrff Amgylcheddol Statudol, tîrfeiddianwyr a rhanddeiliaid allweddol eraill.

Dyluniwyd y Cynllun gan ddilyn egwyddorion cynaliadwyedd a byddai'n lleihau ei ôl troed carbon i'r eithaf ac yn ailddefnyddio'r holl ddeunyddiau a gâi eu cloddio fel rhan o'r Cynllun.

Cymerwyd camau priodol i ddiogelu cyrsiau dŵr gan gynnwys darparu strwythurau rhychwant clir, cwlfertau gyda gwelyau nentydd o fath mwy naturiol a dulliau o leihau'r risgiau o lygredd yn ystod y cam adeiladu.

Gyda'i gilydd, dyluniwyd y mesurau lliniaru i adlewyrchu cymeriad tirwedd yr ardal, gan ddarparu ar gyfer trefniadau sgrinio gweledol a chamau lliniaru a gwella ecolegol.

Mae'r DA hefyd wedi ystyried effeithiau cronol y Cynllun mewn perthynas â datblygiadau mawr arfaethedig yn y Drenewydd a'r ardal gyfagos. Ni fyddai effeithiau amgylcheddol y cynigion a aseswyd yn cael effaith gronol sylweddol ar y cyd â'r Cynllun.

Summary

The Scheme would provide significant benefits in terms of safety, improved air quality and reduction in noise for properties within Newtown together with improved journey times. It would also reduce community severance between residential areas, places of employment and community facilities.

Improvements to the local public Rights of Way network would be provided in accordance with the Active Travel (Wales) Act.

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 far as possible as part of the design. The mitigation measures have been developed in close consultation with the Statutory Environmental Bodies, landowners and other key stakeholders.

The Scheme has been designed following the principles of sustainability and would minimise its carbon footprint and reuse all excavated materials within the Scheme.

Appropriate measures have been taken to protect watercourses including the provision of clear-span structures, culverts with more natural type stream beds and methods to minimise pollution risks during construction.

Collectively the mitigation measures have been designed to reflect the landscape character of the area, providing for both visual screening and ecological mitigation and enhancement.

The ES has also considered the cumulative effects of the Scheme in association with proposed major developments in Newtown and the surrounding area. The environmental impacts from the proposals assessed would not have a significant cumulative effect with the Scheme.



Golygfa Presennol Pool Road A483

Existing View of the A483 Pool Road



Cylchfan Pool Road A483 o'r awyr (Blwyddyn 15)

Aerial view of A483 Pool Road Roundabout (Year 15)

Beth sy'n Digwydd Nesaf?

Bydd Gweinidogion Cymru yn ystyried unrhyw sylwadau cyn penderfynu bwrw ymlaen â'r Cynllun neu beidio, gyda neu heb newidiadau. Yn dibynnu ar natur a nifer y gwrthwynebiadau a'r sylwadau a dderbyniwyd ar y Gorchmynion drafft cyhoeddus, gellid cynnal Ymchwiliad Cyhoeddus gerbron Arolygydd Annibynnol.

Os bydd angen cynnal Ymchwiliad Cyhoeddus, rhoddir gwybod i bawb a ymatebodd o fewn 4 wythnos i ddiwedd y cyfnod gwrthwynebu ac fel arfer, bydd

What Happens Next?

The Welsh Ministers will take into consideration any representations before deciding whether or not to proceed with the Scheme, with or without modifications. Depending on the nature and number of any objections and comments received to the published draft Orders, a Public Inquiry may be held before an independent Inspector.

If a Public Inquiry is to be held, all those who have responded would normally be notified within 4 weeks of the end of the objection period and the Inquiry held within 22 weeks

Ymchwiliad yn cael ei gynnal cyn pen 22 wythnos i'r hysbysiad hwnnw. Cadarnheir manylion llawn yr Ymchwiliad Cyhoeddus a bydd hysbysiadau'n ymddangos yn y wasg leol.

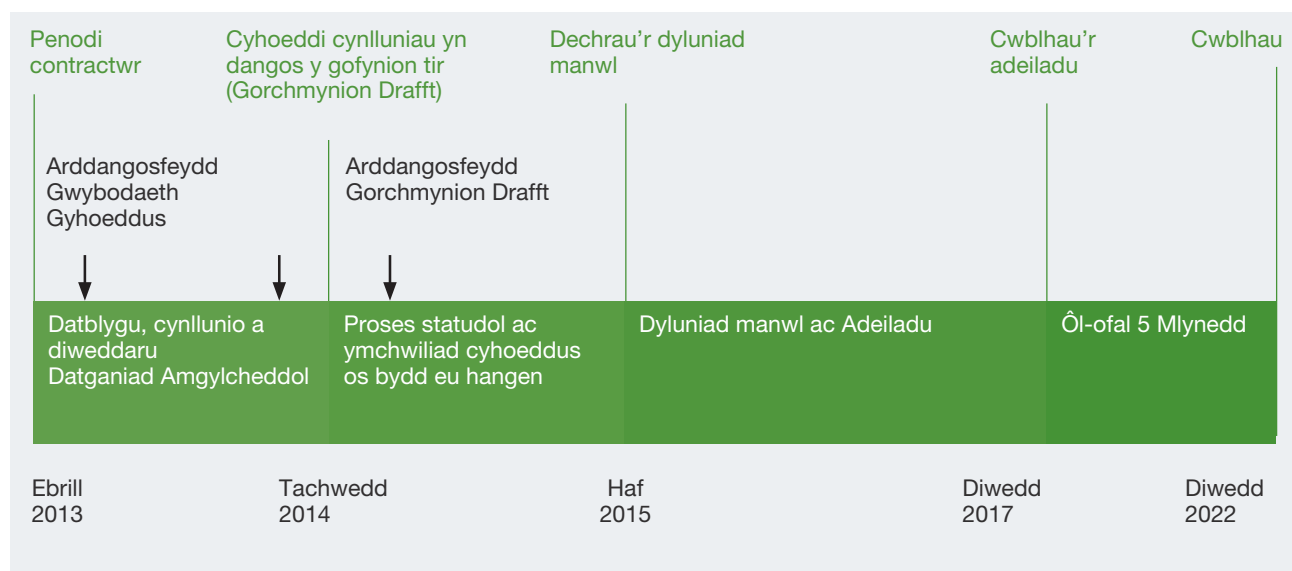
Anfonir copi o bob gohebiaeth at yr Arolygwr, a chânt eu cadw yn Llyfrgell yr Ymchwiliad sydd ar gael i'r cyhoedd. Rhoddir cyhoedduswydd i unrhyw gynnig amgen ymarferol a ddaw i law o fewn terfyn amser sydd i'w nodi yn Hysbysiad yr Ymchwiliad Cyhoeddus.

Os bydd Gweinidogion Cymru yn penderfynu bwrw ymlaen â'r Cynllun y cyhoeddwyd Datganiad Amgylcheddol ar ei gyfer, rhaid iddynt gyhoeddi gwybodaeth am yr ymgynghoriad a gynhelir, yn unol â Rheoliad Priffyrdd (Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol) 2007, y sylwadau a dderbyniwyd ac unrhyw newidiadau a wnaed o'r herwydd.

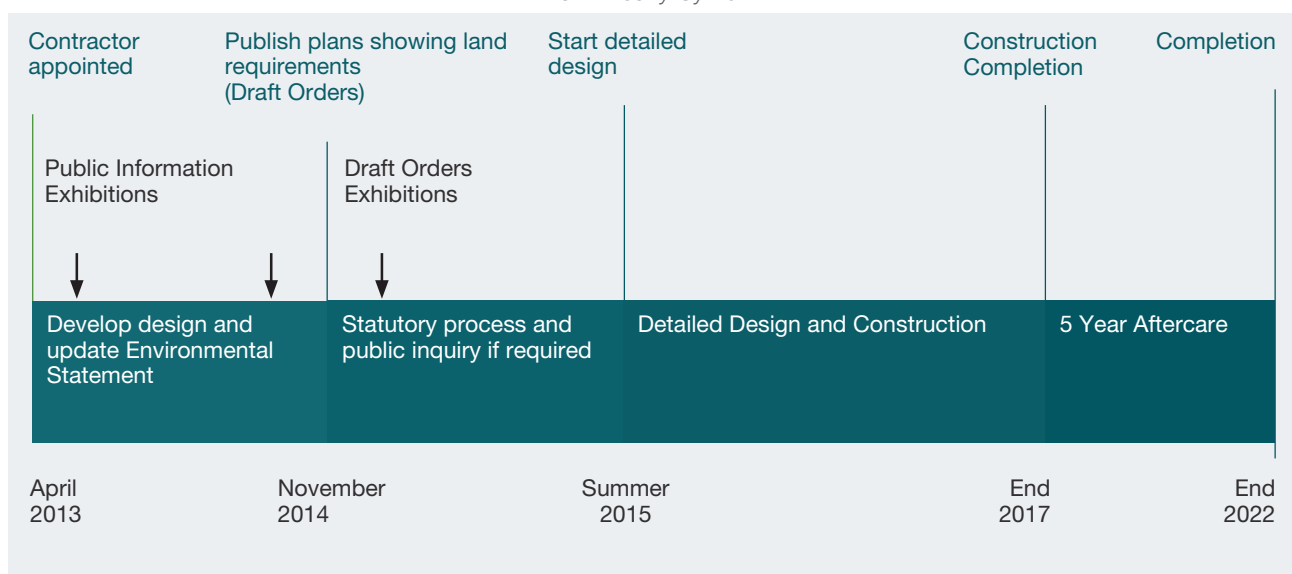
of that notification. Full details of the Public Inquiry would be confirmed and notices would appear in the local press.

All correspondence would be copied to the Inspector and kept in the Inquiry Library which is available to the public. Publicity would be given to any feasible alternative proposal received with a time limit to be specified in the Public Inquiry Notice.

If the Welsh Ministers decide to proceed with the Scheme for which the ES has been published, they then must publish information about the consultation carried out, in compliance with The Highways (Environmental Impact Assessment) Regulations 2007, the representations received and any changes made as a result.



Llinell Amser y Cynllun



Scheme Time Line



Cylchfan Ffordd Llanidloes A489 o'r awyr (Blwyddyn 15)

Aerial view of A489 Llanidloes Road Roundabout (Year 15)

Eich Barn

Os hoffech chi gefnogi, cyflwyno sylwadau neu wrthwynebu'r Gorchmynion drafft neu'r Gorchmynyn Prynu Gorfodol, cyflwyno cynigion amgen, neu ymateb i'r Datganiad Amgylcheddol, dylech ysgrifennu at Lywodraeth Cymru yn y cyfeiriad isod.

**Cangen Orchmynion,
Trafnidiaeth,
Llywodraeth Cymru,
Parc Cathays,
Caerdydd CF10 3NQ.**

Dylech sicrhau bod pob gohebiaeth o'r fath a anfonir yn cyrraedd Llywodraeth Cymru erbyn diwedd y cyfnod a nodir yn yr Hysbysiad Cyhoeddus fan bellaf.

Am rhagor o wybodaeth am y Cynllun ewch i'r wefan ganlynol:

www.Newtownbypass.co.uk

Your Views

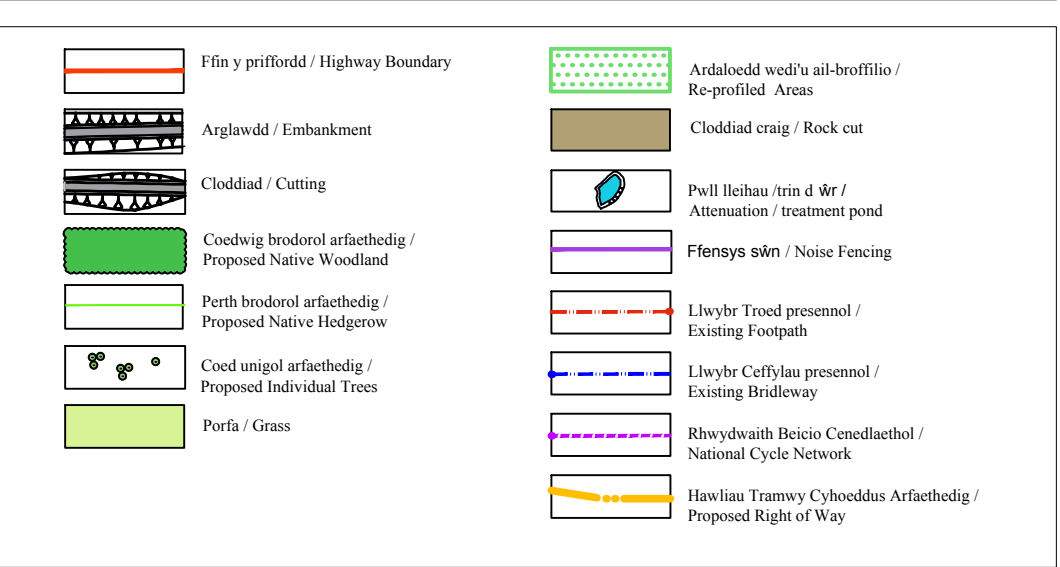
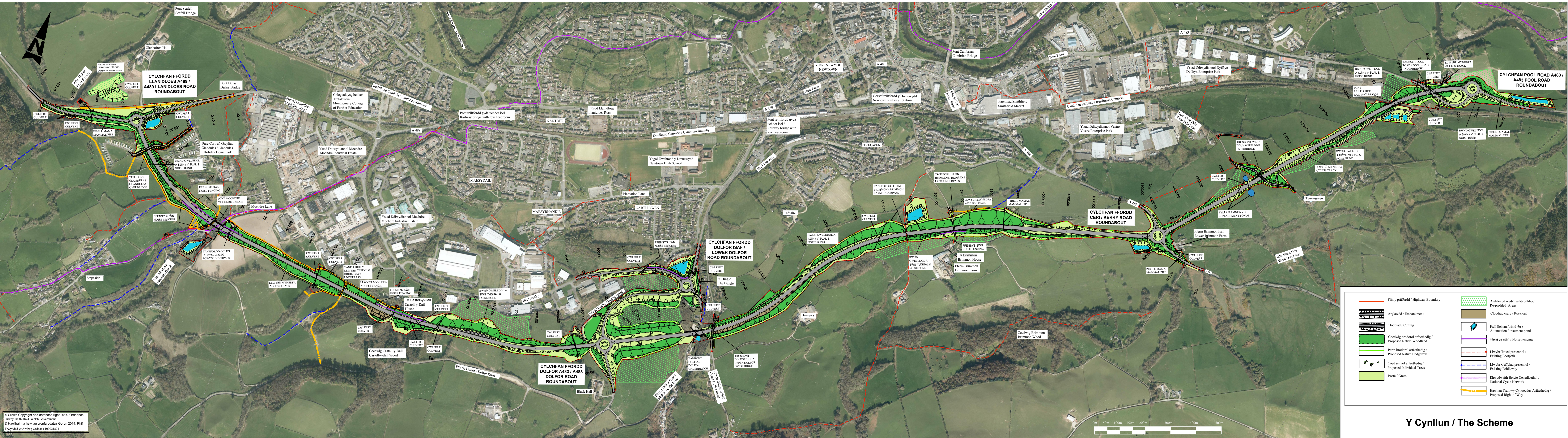
If you wish to support, comment or object to the draft Orders or Compulsory Purchase Order (CPO), put forward alternative proposals, or comment on the Environmental Statement you should write to the Welsh Government at the address below.

**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.

For further Scheme information please visit the following website:

www.Newtownbypass.co.uk



Y Cynllun / The Scheme