

A465 Blaenau'r Cymoedd

Adrannau 5 + 6: *Dowlais Top - Hirwaun*



A465 Heads of the Valleys

Sections 5 + 6: *Dowlais Top - Hirwaun*



**Llywodraeth Cymru
Welsh Government**

www.cymru.gov.uk

A465 Blaenau'r Cymoedd Adrannau 5 a 6: Dowlais Top i Hirwaun

Adroddiad Asesu Cynllun Cam 3 - Gorffennaf 2017

A465 Heads of the Valleys Sections 5 and 6: Dowlais Top to Hirwaun

Stage 3 Scheme Assessment Report - July 2017





CYFLWYNIAD	1	INTRODUCTION	1
AMODAU AR HYN O BRYD	2	EXISTING CONDITIONS	3
PAM MAE ANGEN Y CYNLLUN	3	WHY THE SCHEME IS NEEDED	4
POLISIŲAU AC AMCANION	4	POLICIES AND OBJECTIVES	5
CEFNDIR A DEWISIADAU AMGEN A YSTYRIWYD	5	BACKGROUND AND ALTERNATIVES CONSIDERED	6
Y CYNLLUN	6	THE SCHEME	8
Y COSTAU	7	THE COST	13
GWYBODAETH BEIRIANEGOL	8	ENGINEERING INFORMATION	14
ASESIAD TRAFFIG AC ECONOMAIDD	9	TRAFFIC AND ECONOMIC ASSESSMENT	20
BETH SY'N DIGWYDD NESAF?	10	WHAT HAPPENED NEXT?	23
RHAGOR O WYBODAETH	11	FURTHER INFORMATION	24
EICH BARN	12	YOUR VIEWS	25

CYFFREDINOL

Mae Gweinidogion Cymru yn bwriadu gwella 17.7km o gefnffordd yr A465 yn ffordd ddeuol, rhwng Dowlais Top a Hirwaun. Y rhan hon o'r A465 yw adran olaf gwelliant 40km i'r A465, sy'n ymestyn o'r Fenni yn y dwyrain i Hirwaun yn y gorllewin. Enw'r cynllun arfaethedig yw'r A465 Blaenau'r Cymoedd: Adrannau 5 a 6: Dowlais Top i Hirwaun (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel "y Cynllun").

Yn amodol ar gwblhau gweithdrefnau statudol yn foddhaol a sicrhau cyllid, bydd y contract adeiladu'n cael ei ddyfarnu yn hwyr yn 2019. Byddai'r gwaith adeiladu'n cymryd oddeutu tair blynedd i'w gwblhau.

GENERAL

The Welsh Ministers propose to improve a 17.7km stretch of the A465 trunk road to dual carriageway, between Dowlais Top and Hirwaun. This stretch of the A465 is the final section of a 40km improvement to the A465, spanning from Abergavenny in the east to Hirwaun in the west. The proposed scheme is entitled the A465 Heads of the Valleys: Section 5 and 6: Dowlais Top to Hirwaun (hereinafter referred to as the "Scheme").

Subject to the satisfactory completion of statutory procedures and the availability of finance, the contract for construction will be awarded in late 2019. Construction would take approximately three years to complete.



Maint y Cynllun

Extent of Scheme

DIBEN Y DDOGFEN HON

PURPOSE OF THIS DOCUMENT

Mae'r ddogfen hon, sef Adroddiad Asesu Cynllun (AAC) Cam 3, yn disgrifio agweddau'r cynigion nad ydynt yn ymwneud â'r amgylchedd. Mae'r AAC yn ategu'r Gorchmynion drafft a gyhoeddwyd ar gyfer y Cynllun, sef:

This document, the Stage 3 Scheme Assessment Report (SAR), describes the non-environmental aspects of the proposals. The SAR supports the draft Orders published for the Scheme, namely:

- Gorchymyn Cefnffordd Castell-nedd i'r Fenni (yr A465) (Deuoli o'r Fenni i Hirwaun a Ffyrdd Ymuno ac Ymadael) a Chefnffordd Man i'r Dwyrain o Abercynon i Fan i'r

- The Neath to Abergavenny Trunk Road (A465) (Abergavenny to Hirwaun Dualling and Slip Roads) and East of Abercynon to east of Dowlais Trunk Road (A4060), Cardiff to Glan Conwy Trunk Road (A470) (Connecting Roads) Order 1999,

Dwyrain o Ddowlais (yr A4060), a Chefnffordd Caerdydd i Lanconwy (yr A470) (Ffyrdd Cysylltu) 1999, (Dowlais Top i Hirwaun) (Diwygio) 201-

- Gorchymyn (Ffyrdd Ymyl) Cefnffordd Castell-nedd i'r Fenni (yr A465) (Deuoli o'r Fenni i Hirwaun a Ffyrdd Ymuno ac Ymadael) a Chefnffordd Man i'r Dwyrain o Abercynon i Fan i'r Dwyrain o Ddowlais (yr A4060), a Chefnffordd Caerdydd i Lanconwy (yr A470) (Ffyrdd Cysylltu) 1999, (Dowlais Top i Hirwaun) (Diwygio) 201-

Mae'r Cynllun wedi bod yn destun Asesiad o Effeithiau Amgylcheddol yn unol â Rheoliadau Priffyrdd 2007. Paratowyd Datganiad Amgylcheddol sy'n amlygu'r prif effeithiau amgylcheddol a mesurau lliniaru. Mae'n cynnwys canfyddiadau astudiaethau cynhwysfawr o agweddau amgylcheddol y Cynllun. Mae Datganiad i Lywio Asesiad Priodol wedi cael ei baratoi hefyd sy'n amlinellu'r asesiad o effaith y Cynllun ar Safleoedd Ewropeaidd.

Mae Crynodeb Annhechnegol yn crynhoi'r Datganiad Amgylcheddol mewn iaith nad yw'n dechnegol. Dylid darllen yr Adroddiad Asesu Cynllun hwn ar y cyd â'r Crynodeb Annhechnegol.

Diben y dogfennau hyn yw sicrhau bod yr holl bartïon â buddiant yn deall y cynigion ac yn cael cyfle i fynegi barn ac unrhyw bryderon ynglŷn â'r Cynllun. Bydd hyn yn galluogi Gweinidogion Cymru i benderfynu p'un ai symud ymlaen â'r Cynllun.

(Dowlais Top to Hirwaun) (Amendment) Order 201-

- The Neath to Abergavenny Trunk Road (A465) (Abergavenny to Hirwaun Dualling and Slip Roads) and East of Abercynon to east of Dowlais Trunk Road (A4060), Cardiff to Glan Conwy Trunk Road (A470) (Connecting Roads) Order 1999, (Dowlais Top to Hirwaun) (Side Roads) Order 201-

The Scheme has been subject to an Environmental Impact Assessment in accordance with the Highways (EIA) Regulations 2007. An Environmental Statement (ES) has been prepared which identifies the main environmental effects and mitigation measures. It contains the findings of comprehensive studies of the environmental aspects of the Scheme. A Statement to Inform the Appropriate Assessment (SIAA) has also been prepared which sets out the assessment of the Scheme's impact on European Sites.

A Non-Technical Summary (NTS) summarises in non-technical language the Environmental Statement (ES). This SAR should be read in conjunction with the NTS.

The purpose of these documents are to ensure all interested parties understand the proposals and are given the opportunity to express opinions and any concerns with the Scheme. This will enable Welsh Ministers to decide whether to proceed with the Scheme.

Adeiladwyd y ffordd gerbydau tair lôn sengl bresennol yn y 1960au gyda dwy lôn yn mynd i fyny yn gyffredinol ac un lôn yn mynd i lawr.

Cyfyngir llif a chyflymder traffig gan led a graddiannau'r ffordd, natur un-lefel y cyffyrdd a'r cyfleoedd prin ar gyfer goddiweddyd yn ddiogel. Mewn sawl man, mae aliniad y ffordd bresennol yn arwain at welededd gwael, gan gynyddu'r risg i ddefnyddwyr y ffordd.

Nid yw'r A465 bresennol rhwng Dowlais Top a Hirwaun yn bodloni safonau dylunio cyfredol, a cheir problemau diogelwch a thagfeydd lleol arni, yn enwedig o amgylch cylchfan yr A4645/A470 ar adegau brig.

Mae nifer fawr o ddamweiniau'n digwydd ar rai rhannau o'r ffordd bresennol, fel cylchfan Dowlais Top, cylchfan yr A465/A470, cyffordd Swansea Road a chylchfan Rhigos.

The existing single three-lane carriageway was constructed in the 1960s with generally two lanes in the uphill direction and a single lane in the downhill direction.

Traffic flow and speed are restricted by the road width, gradients, the at-grade nature of the junctions and the limited opportunities for safe overtaking. In many areas the alignment of the existing road results in poor visibility, presenting an increased risk to road users.

The existing A465 between Dowlais Top and Hirwaun fails to meet current design standards and experiences safety problems and localised congestion, particularly around the A4645/A470 roundabout at peak times.

A high number of accident concentrations occur on some sections of the existing road, such as the Dowlais Top roundabout, A465/A470 roundabout, Swansea Road junction and the Rhigos roundabout.



Yr A465 Bresennol

Existing A465

Mae'r A465 Ffordd Blaenau'r Cymoedd yn cael ei chydabod yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (Mawrth 2010, a flaenoriaethwyd yn 2011) fel llwybr strategol bwysig. Yn rhyngwladol, mae'n ffurfio rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T). Yn genedlaethol, mae'n gysylltiad strategol rhwng canolfannau diwydiannol Canolbarth Lloegr a De-orllewin Cymru yn ogystal â darparu llwybr amgen yn lle'r M4. Yn lleol, mae'n darparu cysylltiad rhwng y dwyrain a'r gorllewin ar draws flaenau cymoedd de Cymru rhwng y Fenni a Chastell-nedd, lle mae'n ymuno â thraffordd yr M4.

Mae gwella'r A465 yn rhan bwysig o raglen adfywio economaidd Llywodraeth Cymru, gan ddarparu mynediad at swyddi, teithiau mwy diogel a dibynadwy, a gwell cydnerthedd ar gyfer y rhwydwaith cefnffyrdd yn Ne-ddwyrain Cymru.

Mae problemau sy'n gysylltiedig â'r rhan bresennol o'r A465 yn cynnwys:

- aliniad ffordd sydd islaw'r safon;
- gwelededd a phellterau gweld i stopio sydd islaw'r safon;
- diffyg cyfleoedd i oddiweddyd;
- diffyg darpariaeth ar gyfer defnyddwyr heblaw modurwyr;
- clystyrau o ddamweiniau, yn enwedig wrth gyffyrdd presennol neu'n agos atynt;
- gwrthdaro rhwng traffig trwodd lleol a strategol wrth gyffyrdd;
- tagfeydd ar adegau brig;
- diffyg cydnerthedd, sy'n arwain at amodau anodd ar gyfer cynnal a chadw'r briffordd a rheoli traffig;
- cysylltiadau gwael rhwng cymunedau;
- cerbydau araf ar raddiannau i fyny;
- amllder cyffyrdd ffyrdd ymyl sy'n ymuno â'r gefnffordd; a
- chilfannau sydd islaw'r safon.

The A465 Heads of the Valleys Road is recognised in the National Transport Plan (March 2010, prioritised in 2011) as a strategically important route. On an international level, it forms part of the Trans European Transport Network (TEN-T). On a national level, it is the strategic link between the industrial centres of the Midlands and South West Wales as well as providing an alternative route to the M4. On a local level it provides an east-west link across the heads of the South Wales valleys between Abergavenny and Neath, where it joins the M4 motorway.

The improvement of the A465 is seen by the Welsh Government as an important part of its programme for economic regeneration providing access to jobs, safer and more reliable journeys and improved resilience for the trunk road network in South East Wales.

Problems associated with the existing section of the A465 include:

- substandard road alignment;
- substandard visibility and stopping sight distances;
- lack of overtaking opportunities;
- lack of provision for non-motorised users;
- accident clusters, particularly at or near existing junctions;
- conflict between local and strategic through traffic at junctions;
- congestion at peak times;
- lack of resilience leading to difficult conditions for highway maintenance and management of traffic;
- poor links between communities;
- slow moving vehicles on uphill gradients;
- frequency of side road junctions onto the trunk road; and
- substandard lay-bys.

Mae'r cynigion hyn yn ategu amcanion Llywodraeth Cymru fel y'u hamlinellir yn niweddariad Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008, Cynllun Gofodol Cymru 2008, Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol 2010 a Chynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015.

Diben cyffredinol y prosiect yw uwchraddio'r A465 bresennol rhwng Dowlais Top a Hirwaun o ffordd gerbydau 3 lôn sengl i ffordd gerbydau 2 lôn ddeuol gyda chyffyrdd aml-lefel.

Amcanion trosfwaol y cynllun yw:

- Hwyluso adfywio economaidd ardal blaenau'r cymoedd trwy wella hygyrchedd, lleihau amser teithio a gwella dibynadwyedd amser teithio.
- Cryfhau cydnetheredd ar yr A465 trwy wella safonau a diogelwch ar y ffordd.

Yn ogystal ag amcanion polisi Llywodraeth Cymru, amcanion penodol y cynllun yw:

- Cynnal lefel bresennol y gwasanaethau a chyflawni gwelliannau.
- Lleihau amser teithio ar gyfer defnyddwyr preifat a masnachol y ffordd.
- Hwyluso adfywio economaidd.
- Gwella diogelwch ar y ffordd.
- Cyflawni cynllun sy'n gynaliadwy.
- Gwella'r ddarpariaeth i Ddefnyddwyr Heblaw Modurwyr, gan gynnig cyfle i ddilyn ffordd iach o fyw a lleihau teithiau byr mewn cerbydau.
- Darparu cynllun sy'n lleihau gofynion cynnal a chadw a tharfu ar y rhwydwaith yn y dyfodol gymaint â phosibl.
- Lleihau amrywiadau mewn amser teithio a gwella cydnetheredd ar yr A465.

These proposals support the objectives of the Welsh Government as set out in the Wales Transport Strategy 2008 update, the Wales Spatial Plan 2008, the National Transport Plan 2010 and the National Transport Finance Plan 2015.

The mission for the overall project is to upgrade the existing A465 between Dowlais Top and Hirwaun from a single 3-lane carriageway to a dual 2-lane carriageway with grade separated junctions.

The over-arching scheme objectives are to:

- Facilitate economic regeneration of the Heads of the Valleys area by improving accessibility, reducing journey time and improving journey time reliability.
- Strengthen resilience on the A465 by improving standards and enhancing road safety.

In addition to the Welsh Government's policy objectives, the scheme specific objectives are to:

- Maintain the current level of services and to carry out improvements.
- Reduce journey times for private and commercial road users.
- Facilitate economic regeneration.
- Enhance road safety.
- Deliver a scheme that is sustainable.
- Improve Non-Motorised User (NMU) provision, providing opportunity for healthy lifestyle and a reduction in short vehicle journeys.
- Deliver a scheme which minimises future maintenance requirements and disruption to the network.
- Reduce journey time variability and improve resilience on the A465.

- Defnyddio'r A465 i reoli traffig yn effeithiol a gwella cydnerthedd ar y rhwydwaith ffyrdd strategol yn Ne-ddwyrain Cymru.
- Darparu cynllun sy'n integreiddio â thrafnidiaeth gyhoeddus a'r rhwydwaith trafndiaeth lleol.
- Gwneud hyn i gyd gyda gofal priodol i'r amgylchedd.

- Use the A465 to manage traffic effectively and improve resilience on the strategic road network in South East Wales.
- Deliver a scheme that integrates with public transport and the local transport network.
- Do all this with proper care for the environment.

CEFNDIR A DEWISIADAU AMGEN A YSTYRIWYD

5

BACKGROUND AND ALTERNATIVES CONSIDERED

Cynigiwyd gwelliannau i'r rhan 40km o'r A465 rhwng y Fenni a Hirwaun yn ystod ymgynghoriad cyhoeddus ym 1994, gyda'r gwelliannau arfaethedig wedi'u rhannu'n chwe adran. Yn dilyn dewis Llwybr a Ffebrir ym 1995, aethpwyd ati i ddatblygu'r dyluniad trwy lunio cynigion Gorchymyn Llinell drafft a chyhoeddi Datganiad Amgylcheddol yn 1997. Cynhaliwyd Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus ym 1998, ac yna cymeradwywyd y Gorchymyn Llinell gan Ysgrifennydd Gwladol Cymru a chyhoeddwyd penderfyniad i symud ymlaen â'r cynigion ym 1999.

Roedd datblygiad y Cynllun yn y 1990au yn ystyried senario Gwneud y Lleiaf Posibl, sy'n golygu gwneud dim mwy na gwaith cynnal a chadw safonol i'r briffordd. Cadarnhaodd adolygiad o'r dewis hwn fod angen ffordd ddeuol i fynd i'r afael â'r problemau sy'n gysylltiedig â'r ffordd bresennol.

Ystyriwyd pedwar dewis ar wahân ar gyfer aliniad Adrannau 1 i 6, sef y llwybrau coch, glas, porffor ac oren. O'r rhain, y llwybrau coch a phorffor yn unig oedd yn cynnig dewisiadau amgen i'r aliniad presennol o fewn Adrannau 5 a 6.

Roedd y llwybr coch a gynigiwyd yn cynnwys lledu'r A465 bresennol gan ddilyn llinell bresennol y ffordd yn bennaf, gyda rhannau bach o welliannau oddi ar y llinell. Roedd y llwybr porffor yn dilyn llwybr tebyg, gyda dewis amgen oddi ar y llinell i gyfeirio'r llwybr i'r gogledd o Hirwaun. Dangosodd ymgynghoriad cyhoeddus ym 1994 gefnogaeth gyfartal i'r llwybrau coch a phorffor yn Hirwaun. O ganlyniad i

Road improvements for the 40 km section of the A465 between Abergavenny and Hirwaun were put forward during a public consultation in 1994 with the proposed improvements split into six sections. Following a Preferred Route being chosen in 1995, design development was undertaken with draft Line Order proposals developed and an Environmental Statement published in 1997. A Public Local Inquiry was held in 1998, following which the Secretary of State for Wales approved the Line Order announcing a decision to proceed with the proposals in 1999.

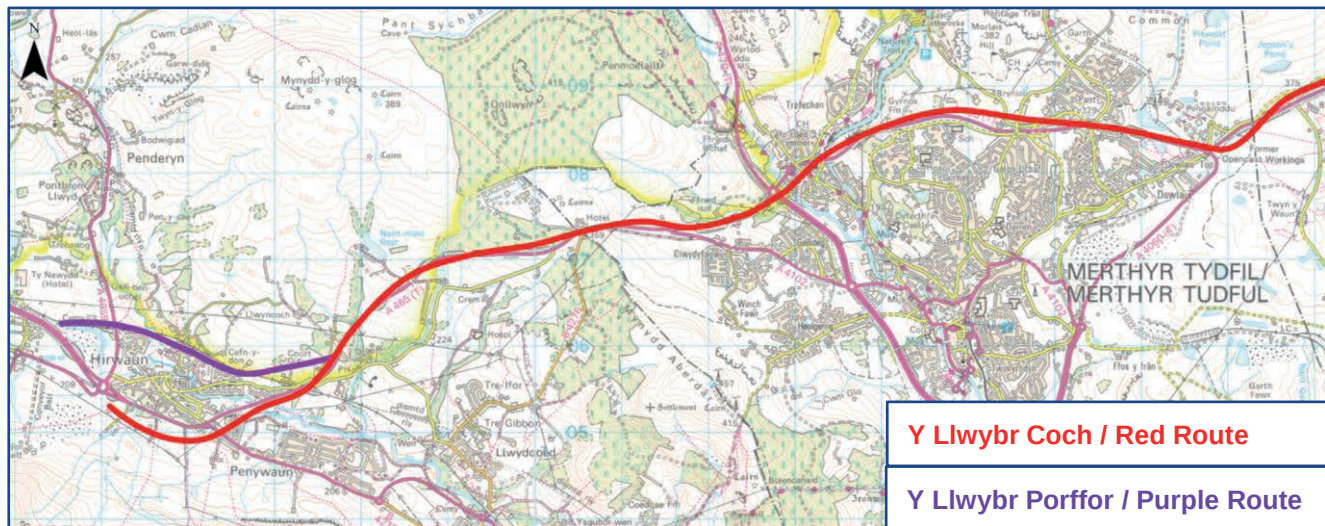
The development of the Scheme in the 1990s considered a Do-Minimum scenario, which means doing nothing other than ongoing standard highway maintenance. A review of this option confirmed that a dual carriageway was required in order to address the problems with the existing road.

Four separate options were considered for the alignment of Sections 1 to 6 namely the red, blue, purple and orange routes. Of these, only the red and purple route proposals offered alternative options to the current alignment within Sections 5 and 6.

The proposed red route mainly involved on-line widening of the existing A465 with small sections of off-line improvements. The purple route followed a similar route with an alternative off-line option to route the road to the north of Hirwaun. A public consultation in 1994 drew equal support for both the red and purple routes at Hirwaun. Concerns about both the demolition of properties and protection of the

bryderon ynglŷn â dymchwel eiddo ac amddiffyn cefn gwlad, yn enwedig mewn perthynas â Pharc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, dewiswyd y llwybr coch o Ddowlais Top i Hirwaun fel y dewis a ffeirir, gydag addasiad yn Hirwaun. Roedd yr addasiad yn cynnwys rhan newydd oddi ar y llinell i'r de rhwng Cyffyrdd Hirwaun a Threawaun.

countryside, especially in relation to the Brecon Beacons National Park meant that the red route from Dowlais Top to Hirwaun was selected as the preferred option with a modification at Hirwaun. The modification encompassed a new off-line section to the south between the Hirwaun and Treawaun Junctions.



Llwybrau Amgen a Ystyriwyd

Alternative Routes Considered

Hyd yma, mae gwaith deuoli Adran 1 (Y Fenni i Gilwern), Adran 3 (Brynmawr i Dredegar) ac Adran 4 (Tredegar i Ddowlais Top) wedi cael ei gwblhau, ac mae Adran 2 (Gilwern i Frynmawr) wrthi'n cael ei hadeiladu gyda'r bwriad o'i chwblhau yn 2018.

To date, the dualling of Section 1 (Abergavenny to Gilwern), Section 3 (Brynmawr to Tredegar) and Section 4 (Tredegar to Dowlais Top) have been completed with Section 2 (Gilwern to Brynmawr) currently under construction and due for completion in 2018.

Ailddechreuodd waith ar Adrannau 5 a 6 yn 2015 gydag adolygiad Arweiniad ar Arfarnu a Chynllunio Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) o ddewisiadau llwybr 1997. Daeth yr adolygiad hwn i'r casgliad y dylai'r dewis a ffafriwyd ar gyfer lledu gan ddilyn llinell bresennol y ffordd aros fel y'i cynigiwyd ym 1997.

Work re-commenced on Sections 5 and 6 in 2015 with a Welsh Transport Planning and Appraisal Guidance (WelTAG) review of the 1997 route options. This review concluded that the preferred on-line widening option was to remain as proposed in 1997.

Ers 2015, mae'r dyluniad wedi cael ei ddatblygu ac wedi ystyried newidiadau mewn polisi, safonau a defnydd tir.

Since 2015 the design has been developed and has considered changes in policy, standards and land use.

Mae newidiadau dylunio allweddol ers Gorchmynion Llinell 1997 yn cynnwys gwella mynediad i Ysbyty Tywysog Siarl a chynnwys darpariaeth ar gyfer cerddwyr, beicwyr ac marchogion.

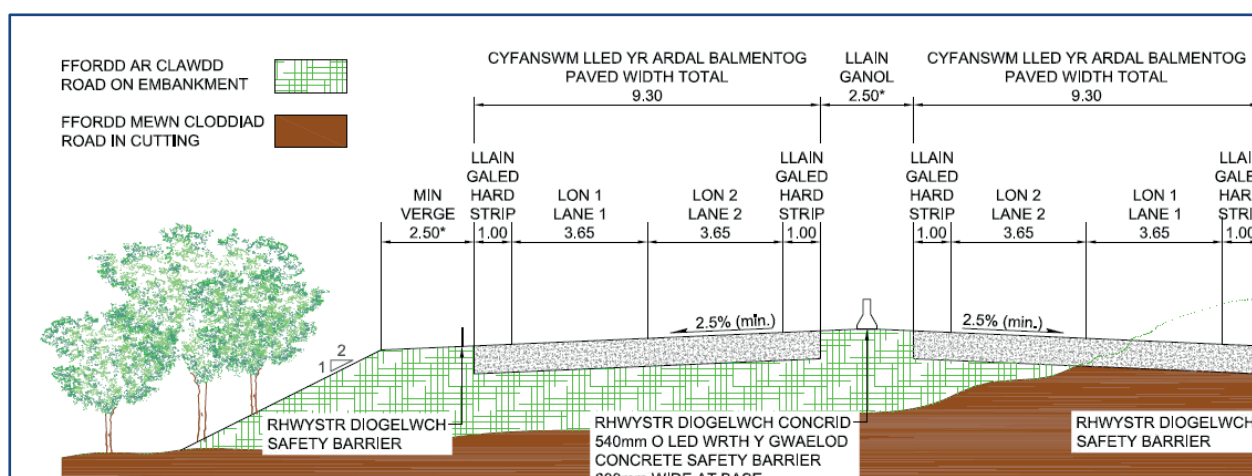
Key design changes since the 1997 Line Orders include improved access to the Prince Charles Hospital and the inclusion of provision for pedestrians, cyclists and equestrians.

CYFFREDINOL

Byddai'r Cynllun yn ymestyn rhwng Hirwaun a Dowlais Top am 17.7km ac yn gwella cefnffordd yr A465 gan ddilyn llinell bresennol y ffordd yn bennaf. Byddai'n gadael yr A465 bresennol rhwng Cyffyrdd Hirwaun a Threwaun am 1.4km a rhwng Traphont Taf Fechan a Thanffordd Fferm Gurnos am 0.8km. Byddai'r ffordd newydd yn ffordd ddeuol 70mya gyda chwe chyffordd aml-lefel. Dangosir y llwybr ar y cynlluniau yng nghefn y ddogfen hon.

GENERAL

The Scheme would extend between Hirwaun and Dowlais Top for 17.7km and would predominantly be an on-line improvement of the existing A465 trunk road. It would depart from the existing A465 between the Hirwaun and Trewaun Junctions for 1.4km and between the Taf Fechan Viaduct and the Gurnos Farm Underpass for 0.8km. The new road would be a 70mph dual carriageway with six grade separated junctions. The route is shown on the plans at the back of this document.



Croestoriad o'r Ffordd Ddeuol

Dual Carriageway Cross Section

CYFFYRDD

Byddai'r cyffyrdd canlynol yn cael eu hadeiladu yn rhan o'r Cynllun:

- **Cyffordd Hirwaun:** ar gyfer mynediad i Hirwaun, Rhigos Road, yr A4059, Tower Road a'r A465 y tynnwyd statws cefnffordd oddi arni, ac oddi yno.
- **Cyffordd Croesbychan:** ar gyfer mynediad i'r rhwydwaith ffyrdd lleol rhwng Hirwaun a Llwydcoed, ac oddi yno, ac yn cynnig darpariaeth yn y dyfodol ar gyfer cynlluniau Porth Cwm Cynon.
- **Cyffordd Baverstock:** ar gyfer mynediad i Swansea Road, Merthyr Road a Crematorium Road, ac oddi

JUNCTIONS

The following junctions would be constructed as part of the Scheme:

- **Hirwaun Junction:** for access to and from Hirwaun, Rhigos Road, A4059, Tower Road and the de-trunked A465.
- **Croesbychan Junction:** for access to and from the local road network between Hirwaun and Llwydcoed and provide future provision for the Cynon Valley Gateway scheme.
- **Baverstock Junction:** for access to and from Swansea Road, Merthyr Road and Crematorium Road.
- **A470 Junction:** for access to and from the A470.

yno.

- **Cyffordd yr A470:** ar gyfer mynediad i'r A470 ac oddi yno.
- **Cyffordd Ysbyty Tywysog Siarl:** ar gyfer mynediad i Ysbyty Tywysog Siarl, Ffordd Gylchol Gurnos a Bryniau Road.
- **Cyffordd Dowlais:** ar gyfer mynediad i'r A4060, Stryd Fawr Dowlais Top ac Ystad Ddiwydiannol Pengarnddu, ac oddi yno.

Byddai'r holl gyffyrdd yn rhai aml-lefel gyda symudiad llawn, gan ganiatáu i yrwyr ar yr A465 fynd heibio'n ddirwystr.

DISGRIFIAD MANWL

Byddai'r Cynllun yn cysylltu â'r A465 bresennol yn union i'r dwyrain o danbont Seidins Glofa'r Tŵr. Byddai'n parhau i ddilyn llinell bresennol y ffordd a byddai o fewn ôl troed yr A465 bresennol, yn gyffredinol, hyd at Gyffordd newydd arfaethedig Hirwaun. Wrth nesáu at y gyffordd newydd, byddai'r ffordd yn codi oddeutu 10m uwchben y lefelau presennol ar arglawdd i groesi dros y gylchred newydd trwy ddwy bont newydd. Byddai'r A4061 Rhigos Road yn cael ei hailalinio i weddu i ffurfweddiad y gylchred newydd, a byddai mynediad yn cael ei ddarparu hefyd i'r A465 y tynnwyd statws cefnffordd oddi arni ac ardaloedd a wasanaethir gan Tower Road. Byddai pont newydd yn cael ei hadeiladu i gludo'r A465 arfaethedig dros gwrs dŵr Nant y Bwlch i'r dwyrain o'r gyffordd.

Gan barhau i'r dwyrain o Gyffordd Hirwaun, byddai'r cynllun arfaethedig yn gwyro o linell yr A465 bresennol am oddeutu 1.4km, gan fynd heibio i'r de o faes hamdden Hirwaun cyn dychwelyd i linell bresennol y ffordd yn Nhrewaun. Byddai'r ffordd yn cael ei hadeiladu trwy dorri yn y lleoliad hwn hyd at ddyfnder o oddeutu 12.5m. Byddai trosbont newydd yn cael ei hadeiladu dros yr A465 i ddarparu mynediad i Fferm Wynt Mynydd Bwlfa i'r de o'r ffordd arfaethedig.

Byddai cysylltiadau rhwng Penywaun a Hirwaun yn cael eu cynnal trwy adeiladu cylchfan newydd yn Nhrewaun gyda dwy

- **Prince Charles Hospital Junction:** for access to the Prince Charles Hospital, Gurnos Ring Road and Bryniau Road.
- **Dowlais Junction:** for access to and from the A4060, Dowlais Top High Street and the Pengarnddu Industrial Estate.

All junctions would be grade separated with full movement allowing drivers on the A465 to pass through uninterrupted.

DETAILED DESCRIPTION

The Scheme would tie into the existing A465 immediately east of the Tower Colliery Sidings underbridge. It would continue on-line and generally within the footprint of the existing A465 up to the proposed new Hirwaun Junction. On the approach to the new junction the road would rise to approximately 10m above existing levels on embankment to cross over the new circulatory via two new bridges. The A4061 Rhigos Road would be realigned to suit the new circulatory configuration and access would also be provided to the de-trunked A465 and areas served by Tower Road. A new bridge would be constructed to carry the proposed A465 over the Nant y Bwlch watercourse to the east of the junction.

Continuing east from Hirwaun Junction the proposed scheme would deviate from the line of the existing A465 for approximately 1.4km passing to the south of the Hirwaun welfare ground before coming back on-line at Trewaun. The road would be constructed through cutting at this location up to a depth of approximately 12.5m. A new overbridge would be constructed over the A465 to provide access to the Mynydd Bwlfa Wind Farm to the south of the proposed road.

Links between Penywaun and Hirwaun would be maintained through the construction of a new roundabout at Trewaun with two new overbridges connecting to Brecon Road and the de-

drosbont newydd yn cysylltu â Brecon Road a'r rhan o'r A465 bresennol y tynnwyd statws cefnffordd oddi arni.

Byddai nifer o waliau cynnal yn cael eu hadeiladu i leihau'r effaith ar eiddo a gwasanaethau lleol.

Byddai pont newydd yn cael ei hadeiladu hefyd i gludo'r ffordd arfaethedig dros gwrs dŵr Afon Cynon.

Byddai cyffordd aml-lefel newydd yn cael ei hadeiladu yng Nghroesbychan yn lle'r groesffordd groesgam un-lefel bresennol. Byddai'r gyffordd ar ffurf dymbel ac yn darparu mynediad i Hirwaun a Llwydcoed trwy gysylltiad newydd a fyddai'n cael ei adeiladu rhwng Swansea Road a Crematorium Road. Gallai hefyd hwyluso unrhyw ddatblygiad yn y dyfodol yn rhan o gynllun Porth Cwm Cynon Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf. Byddai'r gyffordd a'r brif linell yn cael eu hadeiladu ar arglawdd hyd at 13m o uchder yn bennaf.

Byddai tair pont newydd yn cael eu hadeiladu i gludo'r A465 arfaethedig dros Reilffordd Cwm Nedd a threfniant y gyffordd newydd.

Byddai traphont newydd yn cael ei hadeiladu dros gwrs dŵr Nant Melyn hefyd, a byddai Thraphont bresennol Nant Melyn yn cael ei defnyddio fel cyfleuster ar gyfer Defnyddwyr Heblaw Modurwyr.

Gan symud i'r dwyrain o Groesbychan, byddai'r ffordd yn golygu lledu'r A465 gan ddilyn llinell bresennol y ffordd yn bennaf. Byddai pont newydd yn cael ei hadeiladu dros Gronfa Ddŵr Nant Hir yn gyfochrog â'r bont fwa bresennol fel bod ffordd gerbydau tua'r gorllewin yr A465 arfaethedig yn gallu croesi, tra byddai'r bont bresennol yn cael ei defnyddio i gludo'r ffordd gerbydau tua'r dwyrain.

Byddai Cyffordd Baverstock yn gyffordd aml-lefel ar ffurf dymbel. Byddai hanner gorllewinol y gyffordd yn cael ei adeiladu ar arglawdd hyd at 16m o uchder, a byddai'r hanner dwyreiniol yn cael ei adeiladu mewn toriad hyd at 17m o uchder. Byddai prif linell arfaethedig yr A465 yn croesi'r gyffordd trwy strwythur sgwâr newydd

trunked section of the existing A465.

A number of retaining walls would be constructed to reduce the impact on local properties and services.

A new bridge would also be constructed to carry the proposed road over the Afon Cynon watercourse.

At Croesbychan a new grade separated junction would be constructed to replace the existing at grade staggered cross roads. The junction would be a dumb-bell arrangement and would provide access to Hiwaun and Llwydcoed via a new link constructed between Swansea Road and Crematorium Road. It could also facilitate any future development of Rhondda Cynon Taf County Borough Council's Cynon Valley Gateway scheme. The junction and the mainline would predominantly be constructed on embankment up to 13 m high.

Three new bridges would be constructed to carry the proposed A465 over the Vale of Neath Railway and the new junction arrangement.

There would also be a new viaduct constructed over the Nant Melyn watercourse with the existing Nant Melyn Viaduct being used as a facility for Non-Motorised Users (NMUs).

Moving east from Croesbychan the road would predominantly involve on-line widening of the existing A465. A new bridge would be constructed over the Nant Hir Reservoir parallel to the existing arch bridge to allow crossing of the westbound carriageway of the proposed A465 while the existing bridge would be used to carry the eastbound carriageway.

The Baverstock Junction would be a grade separated junction with a dumb-bell arrangement. The western half of the junction would be constructed on embankment up to 16 m high with the eastern half being constructed in cutting up to 17 m high. The proposed mainline of the A465 would cross over the junction via a new box structure between the two roundabouts.

Continuing eastwards from Baverstock

rhwng y ddwy gylchfan.

Gan barhau i'r dwyrain o Gyffordd Baverstock, byddai prif linell y cynllun arfaethedig yn cael ei hadeiladu ar arglawdd hyd at 12m o uchder. Byddai ffordd gysylltu newydd yn cael ei hadeiladu hefyd rhwng Swansea Road a Chyffordd Baverstock. Byddai'n rhedeg yn gyfochrog â rhan ddeheuol yr A465 arfaethedig ac yn cael ei dylunio ar gyfer traffig dwyffordd.

Byddai cyffordd aml-lefel newydd yn cael ei hadeiladu yng Nghefn Coed yn lle cylchfan un-lefel bresennol yr A470/A465. Byddai'r gyffordd ar ffurf deigr yn a byddai'r A465 arfaethedig yn mynd i'r gogledd o'r ffordd bresennol ar lefel uwch. Byddai pedair traphont newydd yn cael eu hadeiladu yn y lleoliad hwn i bontio cyrsiau dŵr Nant Ffrwd a Thaf Fawr. Byddai'r ffordd a'r strwythurau presennol i'r de yn cael eu defnyddio i ddarparu'r ffyrdd ymuno ac ymadael tua'r gorllewin ar gyfer y gyffordd. Byddai pont yn cael ei hadeiladu hefyd i gludo'r A465 arfaethedig dros Gyffordd yr A470.

Byddai wal gynnal 210m o hyd yn cael ei hadeiladu ar hyd yr A470 gerllaw Mynwent Cefn Coed i leihau faint o dir a gymerir, a byddai trosbont bresennol High Street yn cael ei disodli gan strwythur newydd i ddarparu ar gyfer lledu'r ffordd arfaethedig.

Junction the mainline of the proposed scheme would be constructed on embankment up to 12m high. A new link road would also be constructed between Swansea Road and Baverstock Junction. It would run parallel to the south of the proposed A465 and would be designed for two way traffic.

A new grade separated junction would be constructed at Cefn Coed to replace the existing at grade A470/A465 roundabout. The junction would have a tear drop arrangement with the proposed A465 running to the north of the existing road at a higher level. Four new viaducts would be constructed at this location to bridge the Nant Ffrwd and Taf Fawr watercourses. The existing road and structures to the south would be used to provide the westbound entry and exit slip roads for the junction. A bridge would also be constructed to carry the proposed A465 over the A470 Junction.

A 210m long retaining wall would be constructed along the A470 adjacent to the Cefn-Coed Cemetery to reduce land take and the existing High Street overbridge would be replaced by a new structure to accommodate the widening for the proposed road.



Cyffordd Bresennol yr A470

Existing A470 Junction

Wrth i'r ffordd barhau o Gyffordd yr A470, byddai'r A465 arfaethedig yn parhau i ddilyn llinell y ffordd bresennol, ac yn cael ei lledu i'r gogledd a'r de. Byddai traphont bresennol Taf Fechan yn cael ei lledu'n gymesur trwy adeiladu dwy bont fwa ddur o bobtu i'r strwythur concrit presennol. Byddai'r ffordd arfaethedig yn gadael llinell yr A465 bresennol yn union i'r dwyrain o Draphont Taf Fechan am oddeutu 0.8km. O ganlyniad i'r dopograffeg yn yr ardal hon, byddai'r ffordd yn cael ei hadeiladu mewn cyfres o doriadau ac ar argloddiau hyd at 16m a 13.5m o uchder, yn ôl eu trefn.

Mae Cyffordd Ysbyty Tywysog Siarl yn gyffordd aml-lefel ar ffurf cylchred wedi'i lleoli uwchben yr A465 arfaethedig, a fyddai'n mynd oddi tani. Byddai waliau cynnal yn cael eu hadeiladu o bobtu i aliniad y brif linell i gynnal y ffyrdd ymuno ac ymadael, a byddai dwy drosbont yn cael eu hadeiladu i gludo'r gylchred ar draws yr A465.

Byddai gwaith ar y rhan o'r ffordd rhwng Cyffordd Ysbyty Tywysog Siarl a Chyffordd Dowlais yn golygu ei lledu gan ddilyn llinell bresennol y ffordd yn bennaf. Byddai mynediad i Ystad Ddiwydiannol Pant o Pant Road yn cael ei ailalinio i ddarparu ar gyfer y bont newydd a fyddai'n cael ei hadeiladu yn lle Traphont bresennol Pant.

Yn Nowlais Top, byddai dwy bont newydd yn cael eu hadeiladu i gludo'r A465 dros y gylchred bresennol cyn iddi gysylltu â ffordd ddeuol Adran 4 yr A465 a adeiladwyd yng nghyffiniau tanbont Fochriw Road. Byddai'r brif linell yn cael ei hadeiladu ar arglawdd hyd at oddeutu 9m uwchben y lefelau presennol. Byddai'r Cynllun yn defnyddio'r gylchfan bresennol a'r ffyrdd ymuno ac ymadael presennol sy'n wynebu tua'r dwyrain yn rhan o'r gwaith arfaethedig.

As the road continues from the A470 Junction the proposed A465 would remain on-line to the existing road with widening to the north and south. The existing Taf Fechan viaduct would be widened symmetrically through the construction of two steel arch bridges either side of the existing concrete structure. The proposed road would depart from the line of the existing immediately east of the Taf Fechan Viaduct for approximately 0.8km. Due to the topography in this area the road would be constructed in a series of cuttings and on embankments up to 16m and 13.5m high respectively.

The Prince Charles Hospital Junction is a grade separated junction with a circulatory arrangement located above the proposed A465 which would pass underneath. Retaining walls would be constructed either side of the mainline alignment to retain the slip roads and two overbridges would be constructed to carry the circulatory across the A465.

The section of road between the Prince Charles Hospital Junction and Dowlais Junction would predominantly involve online widening of the existing road. Access to Pant Industrial Estate from Pant Road would be re-aligned to accommodate the new bridge which would be constructed to replace the existing Pant Viaduct.

At Dowlais Top two new bridges would be constructed to carry the A465 over the existing circulatory before it ties in with the constructed A465 Section 4 dual carriageway in the vicinity of the Fochriw Road underbridge. The mainline would be constructed on embankment up to a height of approximately 9m above existing levels. The Scheme would utilise the existing roundabout and east facing slip roads in the proposed works.

AMCANGYFRIF O'R GOST

Mae'r amcangyfrif canlynol o'r gost yn Nhabl 1 wedi'i seilio ar brisiau Chwarter 4 2016 ac nid yw'n cynnwys TAW a chwyddiant.

COST ESTIMATE

The following cost estimate in Table 1 is based upon Quarter 4 2016 prices and excludes VAT and inflation.

Elfen Component	Amcangyfrif (£000oedd) Estimate (£000s)
Gwaith Rhagarweiniol Preliminaries	£55.5m
Adeiladu'r Ffordd Road Construction	£100.5m
Adeiladu Strwythurau Structures Construction	£150m
Gwaith Llety Accommodation Works	£2.5m
Cyfanswm Costau Adeiladu Total Construction Costs	£308.5m
Gwaith gan awdurdodau eraill Works by other authorities	£20m
Costau Rheoli Prosiect a Dylunio Project Management and Design Costs	£10m
Costau Tir Land Costs	£21m
Risg y prosiect Project risk	£68.5m
Cyfanswm (heb gynnwys TAW a chwyddiant) i gwblhau Total (excluding VAT and Inflation) to completion	£428m

Tabl 1: Amcangyfrif o'r Gost

Table 1: Cost Estimate

SAFONAU PEIRIANEGOL

Mae'r Cynllun wedi cael ei ddylunio gan ystyried yr holl bolisïau, cynlluniau a safonau cynllunio cenedlaethol a lleol perthnasol. Cyflymder Dylunio'r Cynllun yw 120cya (70mya). Fodd bynnag, byddai rhai Gwyradau o Safonau o ran geometreg y briffordd i leihau'r effaith ar yr amgylchedd, busnesau lleol a chymunedau.

DEFNYDD TIR

Mae'r Cynllun yn mynd trwy gymysgedd o ucheldir agored a choetir, gydag anheddau preswyl a safleoedd masnachol yn ogystal â safleoedd diwydiannol bach.

Byddai angen cyfanswm o oddeutu 249 hectar o dir ar y cynllun arfaethedig (gan gynnwys tir dros dro ar gyfer adeiladu a lliniaru amgylcheddol).

Byddai'r dyluniad arfaethedig yn golygu bod angen dymchwel 20 adeilad. Mae'r rhain yn cynnwys:

- 4 Eiddo Preswyl
- 8 Eiddo Amaethyddol a Marchogol
- 5 Garej
- 3 Arall

AMODAU'R TIR

Mae arolwg ymchwiliad tir wedi cael ei gynnal er mwyn darparu gwybodaeth ar gyfer y cam dylunio a helpu i gynyddu i'r eithaf faint o bridd a charreg a gloddiwyd y gellir eu hailddefnyddio yn y Cynllun.

Mae amodau'r tir yn amrywio o un lleoliad i'r llall, ond, yn gyffredinol, mae'n cynnwys y canlynol:

- Uwchbridd
- Tir Gwneud (pridd gwastraff mwyngloddio yn bennaf)
- Rhewglai
- Craigwely (Tywodfaen, Carreg Silt, Carreg Laid a Chalchfaen)

Mae posibilrwydd y gallai fod gwaith

ENGINEERING STANDARDS

The Scheme has been designed taking into account all relevant national and local planning policies, plans and standards. The Design Speed of the Scheme is 120kph (70mph). However, there would be some Departures from Standards in terms of highway geometry to reduce the impact on the environment, local businesses and communities.

LAND USE

The Scheme runs through a mixture of open upland and woodland with residential dwellings, commercial as well small industrial premises.

The proposed scheme would require approximately 249 hectares of land in total (including temporary land for construction and environmental mitigation).

The proposed design would require the demolition of 20 buildings. These include:

- 4 Residential Properties
- 8 Agricultural and Equestrian Properties
- 5 Garages
- 3 Other

GROUND CONDITIONS

A Ground investigation survey has been carried out to provide information for the design and to help optimise the amount of excavated soils and rock that can be reused in the Scheme.

The ground conditions vary from location to location but generally consist of the following:

- Topsoil
- Made Ground (mainly mine spoil)
- Glacial Till
- Bedrock (Sandstone, Siltstone, Mudstone and Limestone)

There are potentially historical unrecorded shallow mine workings beneath the

mwyngloddio bas hanesyddol heb ei gofnodi o dan y llwybr arfaethedig. Mae'r risgiau geodechnegol allweddol a amlygwyd yn ymwneud â'r posibilrwydd o ddod ar draws gwagleoedd ar ffurf gwaith mwyngloddio a cheudodau naturiol yn y craigwely o dan y llwybr arfaethedig.

Mae oddeutu 2.5 miliwn m³ o uwchbridd, dyddodion arwynebol a charreg i'w cloddio o'r safle, a byddai'r cyfan yn cael ei aildefnyddio o fewn ffiniau'r Cynllun.

Wrth chwalu creigiau, mae'n bosibl y bydd angen eu ffrwydro os ydynt y galed iawn, oni bai eu bod yn agos i ardaloedd preswyl. Yn yr achos hwnnw, byddai cemegau'n cael eu defnyddio i dorri'r creigiau. Byddai'r ddau ddull yn cael eu gwerthuso gan ddefnyddio canllawiau a dulliau cymeradwy er mwyn lleihau'r effaith ar yr amgylchedd ac ecoleg i'r eithaf.

DRAENIO

Mae'r Cynllun yn croesi tair prif afon, sef Afon Cynon, Taf Fawr a Thaf Fechan a'u hisafonydd. Byddai hefyd yn croesi Cronfa Ddŵr Nant Hir a Phyllau Penywern.

Byddai'r ffordd newydd yn cael ei draenio trwy gyfuniad o sianeli, draeniau hidlo a systemau cwrw-a-gyli. Byddai'r rhain i gyd yn casglu dŵr glaw a'i gludo ymaith mewn pibellau i'w ryddhau i'r cwrs dŵr agosaf.

Nid yw system ddraenio bresennol yr A465 yn atal llygredd rhag mynd i mewn i gyrsiau dŵr lleol, ond byddai dyluniad y system ddraenio newydd yn cynnwys pyllau gwanhau neu danciau trin tanddaear sy'n lleihau perygl llygredd. Mae'r dyluniad yn sicrhau nad oes perygl llygru Cronfa Ddŵr Nant Hir, a ddefnyddir fel cyflenwad dŵr yfed mewn argyfwng.

Byddai pyllau gwanhau a storio tanddaear yn rheoli'r dŵr sy'n cael ei ryddhau i gyrsiau dŵr er mwyn lleddfu cyfnodau byr o lif uchel dros gyfnod hwy.

Byddai llifoedd presennol cyrsiau dŵr yn cael eu cynnal trwy ymestyn neu amnewid y cwlfertau presennol sy'n mynd o dan y ffordd newydd. Mae asesiadau risg ac astudiaethau llifogydd wedi dod i'r casgliad na fydd y cynllun arfaethedig yn

proposed route. The key geotechnical risks identified are related to potentially encountering voids in the form of mine workings and natural cavities within the bedrock beneath the proposed route.

There is approximately 2.5 million m³ of topsoil, superficial deposits and rock to be excavated from the site, all of which would be reused within the Scheme boundaries.

The excavation of rock may necessitate the use of blasting where the rock is very hard, unless encountered near residential areas where chemical rock breaking methods would be used. Both methods would be subject to evaluation using approved guidance and methods to ensure minimal impact on the environment and ecology.

DRAINAGE

The Scheme crosses three main rivers, the Afon Cynon, Taf Fawr and Taf Fechan rivers and their tributaries. It would also cross Nant Hir Reservoir and the Penywern Ponds.

Drainage of the new road would be through a combination of channels, filter drains and kerb and gully systems. These would all collect rainwater and carry it away in pipes to be discharged into the nearest watercourse.

The existing A465 drainage system does not prevent pollution entering local watercourses, whereas the design of the new drainage would include attenuation ponds or underground treatment tanks which reduce the risk of pollution. The design would ensure there is no risk of pollution to the Nant Hir Reservoir which is used as an emergency potable water supply.

Attenuation ponds and underground storage would control the discharge of water entering into a watercourse to smooth out short periods of high flow over a longer duration.

Existing watercourse flows would be maintained by extending or replacing the existing culverts passing beneath the new road. Flood studies and risk assessments have concluded there is no increased risk

achosi perygl uwch o lygredd neu lifogydd, gyda gostyngiad cyffredinol yn y perygl llifogydd yn ardal Hirwaun.

CYFLEUSTODAU CYHOEDDUS

Ymgynghorwyd â holl berchenogion a gweithredwyr yr amryw bibellau prif gyflenwad dŵr, carthffosydd a llinellau telathrebu, nwy a thrydan i gadarnhau sut y byddai'r Cynllun yn effeithio ar eu hoffer. Mae dyluniad y Cynllun wedi ceisio osgoi gwyro offer arwyddocaol, lle y bo'n bosibl, ac mae wedi llwyddo i osgoi gwyro piblinell nwy gwasgedd uchel y Grid Cenedlaethol yn Hirwaun a cheblau uwchben foltedd uchel yn Nant Melyn. Byddai angen gwyro gwasanaethau mewn mwy na 100 o leoliadau yn rhan o'r Cynllun o hyd, a disgwylir y byddai rhai o'r gwyriadau hyn yn cael eu cynnal cyn y prif waith adeiladu. Mae'r gwyriadau mwyaf arwyddocaol yn cynnwys gwyro tyrau a cheblau uwchben foltedd uchel wrth Gyffordd Baverstock, Cyffordd yr A470 a Dowlais Top.

STRWYTHURAU

Byddai angen tri deg pum Strwythur newydd ar hyd llwybr y Cynllun, gan gynnwys traphontydd, pontydd, pomprennau a strwythurau sgwâr. Byddai pedair pont yn cael eu cadw ac un arall yn cael ei haddasu. Dyma rai o'r strwythurau mwyaf nodedig:

- **Traphont Prif Linell Nant Melyn** – strwythur cyfansawdd dur a choncrit cyfnerthedig un rychwant 80m.
- **Traphont (Ogleddol) Nant Hir** – pont fwa ddur 56m a fydd yn cynnal dec 86m. Byddai'r bwa ar ffurf debyg i'r strwythur concrit presennol.
- **Traphont Prif Linell Nant Ffrwd** – strwythur cyfansawdd dur a choncrit cyfnerthedig tri rychwant 150m o hyd, i rychwantu'r A465 arfaethedig dros Nant Ffrwd.
- **Pont Ffordd Ymadael Nant Ffrwd** – strwythur cyfansawdd dur a choncrit cyfnerthedig un rychwant

of pollution or flooding from the proposed scheme with an overall reduction of flood risk in the Hirwaun area.

PUBLIC UTILITIES

All owners and operators of the various water mains, sewers, telecommunications, gas and electricity lines have been consulted to establish how their equipment would be affected by the Scheme. The design of the Scheme has attempted where possible to avoid the diversion of significant equipment and has successfully avoided the diversion of the National Grid high pressure gas pipeline at Hirwaun and high voltage overhead cables at Nant Melyn. The Scheme would still involve the diversion of services at over 100 locations and it is anticipated that some of these diversions would be undertaken in advance of the main construction works. The most significant diversions include the diversion of high voltage overhead towers and cables at Baverstock Junction, A470 Junction and Dowlais Top.

STRUCTURES

Thirty-five new Structures would be required along the length of the Scheme including viaducts, bridges, footbridges and box structures. Four bridges would be maintained and another modified. Some of the most notable new structures would be:

- **Nant Melyn Mainline Viaduct** – 80m single span steel and reinforced concrete composite structure.
- **Nant Hir (North) Viaduct** – 56m arch steel bridge supporting an 86m deck. The arch would have a similar arrangement to the existing concrete structure.
- **Nant Ffrwd Mainline Viaduct** – 150m long, three span steel and reinforced concrete composite structure to span the proposed A465 over Nant Ffrwd.
- **Nant Ffrwd Off-Slip Bridge** – 60m single span steel and reinforced concrete composite structure.
- **Taf Fawr Mainline Viaduct** – 180m

60m.

- **Traphont Prif Linell Taf Fawr** – strwythur sgwâr concrit hansiedig tri rhychwant 180m o hyd gyda rhodenni tyniant. Byddai'r Draphont yn edrych yn debyg i Draphont bresennol Taf Fawr.
- **Traphont Ffordd Ymuno Taf Fawr** – strwythur sgwâr concrit hansiedig tri rhychwant 180m o hyd gyda rhodenni tyniant. Byddai'r Draphont yn edrych yn debyg i Draphont bresennol Taf Fawr.
- **Traphont Taf Fechan (Wedi'i Lledu)** – byddai strwythurau bwa dur rhychwant 120m yn cael eu cysylltu â'r strwythur concrit presennol i'w ledi ar y ddwy ochr.
- **Pont Ffordd Pant** – byddai strwythur concrit cyfnerthedig integrol rhychwant 22m yn cael ei adeiladu yn lle'r draphont bresennol, a fyddai'n cael ei dymchwel.

Yn ogystal, byddai 30 strwythur cwlfer a 27 wal gynnal yn cael eu hadeiladu ar hyd llwybr y Cynllun.

DEFNYDDWYR MODURWYR

HEBLAW

Byddai oddeutu 11km o lwybrau troed a llwybrau beicio newydd ar wahân yn cael eu hadeiladu yn rhan o'r Cynllun. Byddai'r ddarpariaeth newydd yn 3m o led yn unol â gofyniad Deddf Teithio Llesol (Cymru) ac yn cael ei hadeiladu yn y lleoliadau canlynol:

- trwy gylchfan Hirwaun;
- trwy gylchfan Trewaun;
- trwy gyffordd newydd Croesbychan hyd at Swansea Road yng Ngellideg; ac
- o Draphont Taf Fechan (Wedi'i Lledu) i Bryniau Road ym Mhant, ar hyd Ffordd Gylchol Gurnos.

Byddai gwyriadau dros dro yn cael eu darparu yn ystod y cam adeiladu, a gwyriadau parhaol yn cael eu sefydlu pan

long, three span haunched post tensioned concrete box structure. The Viaduct would appear similar in appearance to the existing Taf Fawr Viaduct.

- **Taf Fawr On-Slip Viaduct** – 180m long, three span haunched post tensioned concrete box structure. The Viaduct would appear similar in appearance to the existing Taf Fawr Viaduct.
- **Taf Fechan Viaduct (Widened)** – 120m span steel arch structures would be tied into the existing concrete structure to widen it on both sides.
- **Pant Road Bridge** – 22m span integral reinforced concrete structure would be constructed to replace the existing viaduct which would be demolished.

In addition, there would be 30 culvert structures and 27 retaining walls constructed along the Scheme's length.

NON-MOTORISED USERS

Approximately 13 km of new segregated footway and cycleway would be constructed as part of the Scheme. The new provision would be 3 m wide in accordance with the requirement of the Active Travel (Wales) Act and would be constructed in the following locations:

- through the Hirwaun roundabout;
- through the Trewaun roundabout;
- through the new Croesbychan junction up to Swansea Road in Gellideg; and
- from the Taf Fechan Viaduct (Widened) to Bryniau Road in Pant, along the Gurnos Ring Road.

Temporary diversions would be provided during the construction phase, with permanent diversions put in place once the Scheme is operational.

The new provisions, combined with existing public rights of way and cycle routes, would create a continuous link from Hirwaun to Dowlais Top. All severed public

fydd y Cynllun ar waith.

Byddai'r darpariaethau newydd, ynghyd â hawliau tramwy cyhoeddus a llwybrau beicio presennol, yn creu cysylltiad parhaus o Hirwaun i Ddowlais Top. Byddai'r holl hawliau tramwy cyhoeddus a ataliwyd yn cael eu gwyro, a byddai cyfleuster croesi newydd ychwanegol yn cael ei ddarparu rhwng Pyllau Penywern yn Nowlais trwy bont droed newydd.

GOLEUADAU Ffordd

Ni fyddai'r Cynllun arfaethedig yn cael ei oleuo yn gyffredinol, heblaw wrth gyffyrdd. Byddai goleuadau ffordd yn cael eu darparu yn y lleoliadau canlynol:

- Cyffordd Hirwaun
- Cylchfannau a ffyrdd dynesu Cyffordd Trewaun.
- Cylchfannau a ffyrdd dynesu Cyffordd Croesbychan.
- Cylchfannau a ffyrdd dynesu Cyffordd Baverstock.
- Cylchfannau a ffyrdd dynesu Cyffordd yr A470.
- Cyffordd Ysbyty Tywysog Siarl a'r cysylltiad newydd â Bryniau Road.
- Cyffordd Dowlais.

ADEILADU

Yn amodol ar gwblhau'r gweithdrefnau statudol yn foddhaol a sicrhau cyllid, byddai'r contract adeiladu'n cael ei ddyfarnu yn hwyr yn 2019. Byddai'r gwaith adeiladu'n cymryd oddeutu tair blynedd i'w gwblhau.

Byddai prif fynedfeydd safle yn cael eu lleoli wrth bob cyffordd. Byddai defnydd o'r rhwydwaith ffyrdd lleol yn cael ei gyfyngu gan Gynllun Rheoli Traffig y safle.

Mae rheoli traffig yn ystyriaeth allweddol er mwyn sicrhau diogelwch y gweithlu a'r cyhoedd. Y nod yw cynnal llwybrau presennol i'r graddau mwyaf posibl a rhoi dewisiadau amgen ar waith dim ond pan fydd hynny'n gwbl angenrheidiol i ymgymryd â'r gwaith adeiladu.

Yn nodweddiadol, byddai traffig trwodd yn cael ei gyfyngu i ddwy lôn, un i'r ddau

rights of way would be diverted and an additional new crossing facility would be provided between Penywern Ponds at Dowlais via a new footbridge.

ROAD LIGHTING

The proposed Scheme would generally be unlit, except at junctions. Road lighting would be provided at the following locations:

- Hirwaun Junction
- Trewaun Junction roundabouts and approaches.
- Croesbychan Junction roundabouts and approaches.
- Baverstock Junction roundabouts and approaches.
- A470 Junction roundabouts and approaches.
- Prince Charles Hospital Junction and new link to Bryniau Road.
- Dowlais Junction.

CONSTRUCTION

Subject to the satisfactory completion of the statutory procedures and the availability of finance the contract for construction would be awarded in late 2019 and construction would take approximately three years to complete.

Main site access points would be located at each of the junction locations. Use of the local road network would be restricted by the site Traffic Management Plan.

Management of traffic is a key consideration to ensure the safety of the workforce and the public. The aim is to maintain existing routes as much as possible and to only implement alternatives when it is absolutely necessary to construct the works.

Typically through traffic would be restricted to two lanes, one in each direction, with a temporary speed restriction to single lane working under signal control. Occasional closures may also be necessary.

In addition, construction works would be sequenced so as to minimise disruption as

gyfeiriad, gyda chyfyngiad cyflymder dros dro i un lôn o dan reolaeth goleuadau traffig. Mae'n bosibl y bydd angen cau ffyrdd hefyd ar brydiau.

Yn ogystal, byddai'r gwaith adeiladu'n cael ei drefnu fesul cam er mwyn lleihau aflonyddwch gymaint â phosibl.

BETH FYDD YN DIGWYDD I'R Ffordd Bresennol?

Byddai'r rhan fwyaf o'r Cynllun yn golygu lledu gan ddilyn llinell bresennol y ffordd, felly byddai'r ffordd bresennol yn cael ei disodli gan y cynllun newydd. Byddai rhannau canlynol yr A465 bresennol yn cael eu defnyddio ar gyfer defnyddiau amgen:

- **Hirwaun** – Byddai statws cefnffordd yn cael ei thynnu oddi ar yr A465 rhwng Cyffordd arfaethedig Hirwaun a Chyffordd Trewaun, a byddai'r cyfrifoldeb am ei chynnal a'i chadw yn trosglwyddo o Lywodraeth Cymru i Gyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf.
- **Croesbychan** – Byddai Traphont bresennol Nant Melyn a rhan fach o'r ffordd bresennol i'r gorllewin yn cael eu defnyddio fel cyfleuster i Ddefnyddwyr Heblaw Modurwyr.
- **Taf Fechan** – Byddai rhan 0.8km o'r ffordd bresennol yn union i'r dwyrain o Draphont Taf Fechan yn cael ei chau a'i thirweddu.

much as possible.

WHAT HAPPENS TO THE EXISTING ROAD?

The majority of the Scheme would be on-line widening and therefore the existing road would be replaced by the new scheme. The following sections of the existing A465 would be used for alternative uses:

- **Hirwaun** - The existing A465 between the proposed Hirwaun Junction and the Trewaun Junction would be de-trunked and responsibility for maintenance would pass from Welsh Government to Rhondda Cynon Taf County Borough Council.
- **Croesbychan** – The existing Nant Melyn Viaduct and a short section of the existing road to the west would be used as a Non-Motorised User facility.
- **Taf Fechan** – A 0.8 km section of the existing road immediately east of the Taf Fechan Viaduct would be stopped up and landscaped.

MODELU

Datblygwyd model traffig i fodelu'r traffig trwy'r ardal. Roedd y data a ddefnyddiwyd i lunio'r model yn cynnwys cyfrifiadau traffig, cyfrifiadau symudiadau troi, arolygon amser teithio a chyfweliadau ymyl ffordd a gynhaliwyd yn ystod 2015 a 2016 a data ffonau symudol.

RHAGFYNEGI

Defnyddiwyd y model i ragfynegi lefelau traffig yn y dyfodol ar gyfer 2022 a 2037 gan ystyried datblygiadau yn yr ardal. Mae Tabl 2 yn dangos y Llifoedd Traffig Dyddiol Cyfartalog Blynnyddol dwyffordd ar hyd y ffordd arfaethedig.

Yn gyffredinol, mae cynnydd mewn traffig ar draws yr A465. Lle mae mynediad i'r A465 wedi cael ei newid a'i wella'n sylweddol, gellid disgwyl llai o draffig mewn rhai ardaloedd yn y tymor byr. Mae'r ardaloedd hyn yn cynnwys y ffyrdd rhwng Cyffyrdd arfaethedig Baverstock a'r A470, a rhwng Cyffyrdd arfaethedig Hirwaun a Chroesbychan.

MODELLING

A traffic model was developed to model the traffic through the area. The data used to put together the model included, traffic counts, turning movement counts, journey time surveys and roadside interviews undertaken in 2015 and 2016 and mobile phone data.

FORECASTING

The model was used to forecast future traffic levels for 2022 and 2037 taking into account developments in the area. Table 2 shows the 2-way Annual Average Daily Traffic Flows (AADT) along the proposed road.

In general there is an increase in traffic across the A465. Where the access to the A465 has been significantly changed and improved there would be an anticipated decrease in traffic in some areas in the short term. These areas include the stretch of road between the proposed Baverstock and A470 Junctions and between the proposed Hirwaun and Croesbychan Junctions.

Rhagolygon Llifoedd Traffig Dyddiol Cyfartalog Blynnyddol				
Lleoliad	Blwyddyn Agor 2022		Blwyddyn Dylunio 2037	
Adran 5	Heb y Cynllun	Gyda'r Cynllun	Heb y Cynllun	Gyda'r Cynllun
Man i'r dwyrain o Gyffordd Dowlais	30972	32320	37576	40567
Man i'r gorllewin o Gyffordd Dowlais	22035	25657	26973	30242
Man i'r dwyrain o Gyffordd bresennol Grawen Lane	22629	30950	29594	38320
Man i'r gorllewin o Gyffordd yr A470	26055	24224	33172	36211
Adran 6	Heb y Cynllun	Gyda'r Cynllun	Heb y Cynllun	Gyda'r Cynllun
Man i'r gorllewin o Gyffordd bresennol Swansea Road	26606	24224	33784	36211
Man i'r dwyrain o Gyffordd Croesbychan	18076	18139	22235	31575
Man i'r gorllewin o Gyffordd Croesbychan	19546	18435	23792	25589
Man i'r gorllewin o Gyffordd Trewaun (yr A465 y tynnwyd statws cefnffordd oddi arni)	24693	11110	30459	7375
Man i'r dwyrain o Gyffordd Hirwaun	-	18435	-	25589
Man i'r gorllewin o Gyffordd Hirwaun	17580	18358	23058	23951

Tabl 2: Rhagolygon Llifoedd Traffig

Forecast Annual Average Daily Traffic Flows				
Location	Opening Year 2022		Design Year 2037	
Section 5	Without Scheme	With Scheme	Without Scheme	With Scheme
East of Dowlais Junction	30972	32320	37576	40567
West of Dowlais Junction	22035	25657	26973	30242
East of Existing Grawen Lane Junction	22629	30950	29594	38320
West of A470 Junction	26055	24224	33172	36211
Section 6	Without Scheme	With Scheme	Without Scheme	With Scheme
West of Existing Swansea Road Junction	26606	24224	33784	36211
East of Croesbychan Junction	18076	18139	22235	31575
West of Croesbychan Junction	19546	18435	23792	25589
West of Trewaun Junction (De-trunked A465)	24693	11110	30459	7375
East of Hirwaun Junction	-	18435	-	25589
West of Hirwaun Junction	17580	18358	23058	23951

Table 2: Forecast Traffic Flows

PERFFORMIAD ECONOMAIDD Y CYNLLUN

Cynhaliwyd asesiad i bennu buddiannau economaidd y cynllun, trwy gymharu costau'r cynllun â'r buddiannau a fyddai'n cael eu cyflawni. Mae canlyniad yr asesiad yn cadarnhau bod buddiannau economaidd y cynllun yn drech na'i gostau, gan ddangos gwerth am arian.

Mae'r costau a ystyriwyd yn cynnwys costau adeiladu a chostau cynnal a chadw yn y dyfodol. Mae'r buddiannau economaidd yn cynnwys arbedion o ran amser teithio, costau gweithredu cerbydau a gostyngiad yn nifer y damweiniau. Crynhoir y canlyniadau yn Nhabl 3.

ECONOMIC PERFORMANCE OF THE SCHEME

An assessment has been undertaken to ascertain the economic benefits of the scheme, by comparing the costs of the scheme against the benefits that would be attained. The outcome of the assessment confirms that the economic benefits of the scheme outweigh the costs of the scheme, demonstrating value for money.

The costs considered include both construction costs and future maintenance costs. The economic benefits include savings in journey times, vehicle operating costs and reductions in the number of accidents. The results are summarised in Table 3.

Canlyniadau'r Asesiad (prisiau 2010, wedi'u disgowntio i 2010)		
	Buddiannau Trafnidiaeth	Buddiannau Trafnidiaeth a Buddiannau Economaidd Ehangach
Gwerth Presennol Buddiannau (GPB)	£372.8m	£443.9m
Gwerth Presennol Costau (GPC)	£355.7m	£355.7m
Gwerth Net Presennol (GPB – GPC)	£16.1m	£88.2m
Cymhareb Cost a Budd (GPB/GPC)	1.05	1.2

Tabl 3: Perfformiad Economaidd

Assessment Results (2010 prices, discounted to 2010)		
	Transport Benefits	Transport Benefits and Wider Economic Benefits
Present Value of Benefit (PVB)	£372.8m	£443.9m
Present Value of Cost (PVC)	£355.7m	£355.7m
Net Present Value (PVB-PVC)	£16.1m	£88.2m
Benefit Cost Ratio (PVB / PVC)	1.05	1.2

Table 3: Economic Performance

Mae'r asesiad yn cymharu Gwerth Presennol Buddiannau (GPB) a Gwerth Presennol Costau (GPC), i gyfrifo'r Gwerth Net Presennol (GNP) a'r Gymhareb Cost a Budd (CCB) ar gyfer y cynllun. Yn ôl yr asesiad, mae'r buddiannau economaidd yn fwy na chostau'r cynllun, sy'n dangos y byddai'r cynllun yn darparu gwerth am arian.

Mae'n bwysig nodi bod buddiannau economaidd ehangach yn deillio o'r cynllun yn anuniongyrchol. Byddai'r cynllun yn gwneud yr ardal yn fwy hygyrch i gwmnïau a gweithwyr, gan arwain at leihau costau teithio ac amser teithio a fyddai, yn ei dro, yn arwain at fwy o gyfleoedd cyflogaeth oherwydd gall pobl deithio'n bellach yn yr un amser.

Mae'r hygyrchedd gwell yn allweddol i gyflawni cynlluniau'r Awdurdodau Lleol ar gyfer adfywio a denu buddsoddiad newydd i'r ardal. Byddai'r cynllun hefyd yn gwella hygyrchedd ar gyfer twristiaid.

Byddai'r cynllun yn darparu buddiannau i'r gymuned leol, gan gynnwys recriwtio a hyfforddiant, cyfleoedd ar gyfer busnesau a chyflenwyr, mwy o wariant lleol ac ymgysylltu ag ysgolion a cholegau lleol.

Byddai'r cynllun yn lleihau costau oedi a achosir gan ddigwyddiadau traffig a gwella cydnerthedd rhwydwaith Cefnffyrdd De Cymru.

Pan ystyrir y buddiannau economaidd ehangach hyn, byddai'r perfformiad economaidd yn newid i 1.2.

The assessment compares the Present Value of Benefit (PVB) and the Present Value of Cost (PVC), to calculate the Net Present Value (NPV) and Benefit to Cost Ratio (BCR) for the scheme. The assessment indicates that the economic benefits are greater than the Scheme costs showing that the scheme would deliver value for money.

It is important to note that the Scheme has wider economic benefits that are an indirect impact of the scheme. The Scheme would make the area more accessible for companies and workers, resulting in reduced transport costs and journey times, which in turn would result in increased employment opportunities as people can travel further in the same amount of time.

The improved accessibility is crucial to delivery of the Local Authorities' plans for regeneration and attracting new investment to the area. The scheme would also improve accessibility for tourists.

The scheme would provide benefits for the local community including recruitment and training, opportunities for business and suppliers, increased local spend and engagement with local schools and colleges.

The Scheme would reduce the costs of delays due to traffic incidents and improve the resilience of the South Wales Trunk Road network.

When these wider economic benefits are taken into account, the economic performance would change to 1.2.

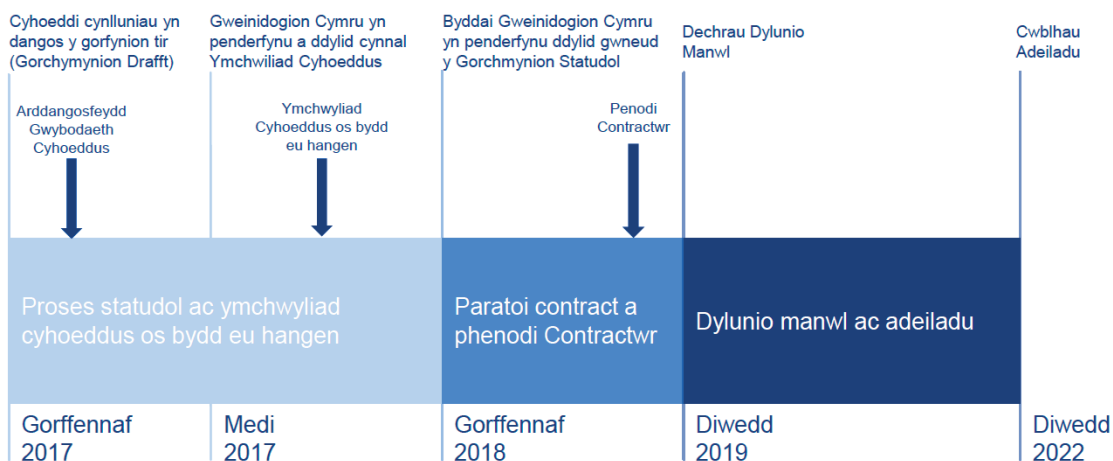
Os hoffech gefnogi neu wrthwynebu'r Gorchmynion drafft neu wneud sylwadau arnynt, cyflwyno cynigion amgen, neu wneud sylwadau ar y Datganiad Amgylcheddol a / neu'r Datganiad i Lywio Asesiad Priodol, dylech ysgrifennu at Lywodraeth Cymru yn y cyfeiriad isod.

Yna, byddai Gweinidogion Cymru yn ystyried yr ymatebion ac yn penderfynu p'un ai cynnal Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus lle y byddai Arolygydd annibynnol yn ystyried y dystiolaeth o blaid ac yn erbyn y Cynllun ac yn gwneud argymhelliad. Wedi hynny, byddai Gweinidogion Cymru yn penderfynu p'un a ddylid rhoi caniatâd i'r Cynllun.

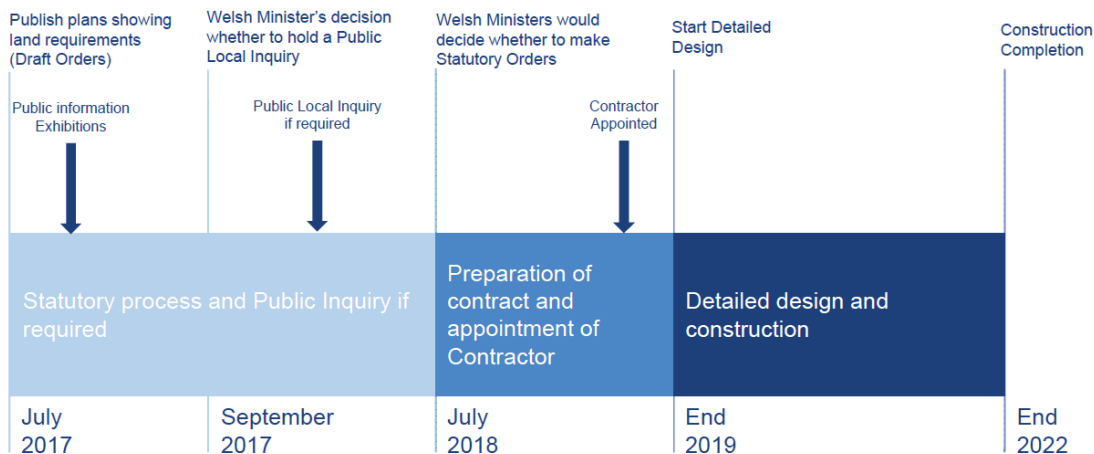
If you wish to support, comment on, or object to the draft Orders, put forward alternative proposals, or comment on the Environmental Statement and / or the Statement to Inform an Appropriate Assessment you should write to the Welsh Government at the address below.

The Welsh Ministers would then consider responses and decide whether or not to hold a Public Local Inquiry where an independent Inspector would consider the evidence for and against the Scheme and make a recommendation. The Welsh Ministers would then decide whether permission for the Scheme should be granted.

LLINELL AMSER Y CYNLLUN



SCHEME TIME LINE



Mae copïau o'r Datganiad Amgylcheddol, yr Adroddiad Asesu Cynllun hon, yr Crynodeb Annhechnegol a'r Gorchmynion drafft llawn ar gael i'w harchwilio, yn ystod oriau swyddfa arferol, yn y lleoliadau canlynol:

- Y Gangen Orchmynion, Llywodraeth Cymru, Parc Cathays, Caerdydd, CF10 3NQ
- Llyfrgell Dowlais, Church Street, Dowlais, CF48 3HS
- Llyfrgell Hirwaun, High Street, Hirwaun, CF44 9SW
- Canolfan Gymunedol Cefn Coed, Old Drill Hall Road, Cefn Coed, Merthyr Tudful, CF48 2NA
- Swyddfeydd Cyngor Bwrdeistref Sirol Merthyr Tudful, Y Ganolfan Ddinesig, Stryd Y Castell Merthyr Tudful, CF47 8AN
- Swyddfeydd Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf, Y Pafiliynau, Cwm Clydach, Tonypany, Morgannwg Ganol, CF40 2XX
- Swyddfeydd Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili, Tŷ Penallta, Parc Tredomen, Ystrad Mynach, Hengoed, CF82 7PG
- Swyddfeydd Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, Plas y Ffynnon, Ffordd Cambrian, Aberhonddu, LD3 7HP

Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn cynnwys pedair cyfrol:

- Cyfrol 1: Prif destun
- Cyfrol 2: Atodiadau i brif destun Cyfrol 1
- Cyfrol 3: Ffigurau Ategol i'w darllen ochr yn ochr â Chyfrol 1
- Cyfrol 4: Prif Gynllun Amgylcheddol

Mae'r Adroddiad Asesu Cynllun hon, yr Crynodeb Annhechnegol, y Datganiad Amgylcheddol llawn a'r Datganiad i Lywio Asesiad Priodol ar gael i'w gweld a'u lawrlwytho o wefan y prosiect: <http://gov.wales/topics/transport/roads/schemes/a465/section-5/?lang=cy>

Mae copïau electronig o'r Datganiad Amgylcheddol a'r Datganiad i Lywio

Copies of the full Environmental Statement, this Scheme Assessment Report, the Non-technical Summary and draft Orders are available for inspection, during normal office hours at the following locations:

- Orders Branch, Welsh Government, Cathays Park, Cardiff, CF10 3NQ
- Dowlais Library, Church Street, Dowlais, CF48 3HS
- Hirwaun Library, High Street, Hirwaun, CF44 9SW
- Cefn Coed Community Centre, Old Drill Hall Road, Cefn Coed, Merthyr Tydfil, CF48 2NA
- Merthyr Tydfil County Borough Council Offices Civic Centre, Castle Street, Merthyr Tydfil, CF47 8AN
- Rhondda Cynon Taf County Borough Council Offices, The Pavilions, Cambrian Park, Clydach Vale, Tonypany, CF40 2XX
- Caerphilly County Borough Council offices, Penallta House, Tredomen Park, Ystrad Mynach, Hengoed, CF82 7PG
- Brecon Beacons National Park Offices Plas y Ffynnon, Cambrian Way, Brecon, LD3 7HP

The Environmental Statement contains four volumes:

- Volume 1 : Main text
- Volume 2: Appendices to main text in Volume 1
- Volume 3: Supporting Figures to be read alongside Volume 1
- Volume 4: Environmental Masterplan

This Scheme Assessment Report, the Non-Technical Summary and full Environmental Statement and the Statement to Inform Appropriate Assessment are available to view and download from the project website:

<http://gov.wales/topics/transport/roads/schemes/a465/section-5/?lang=en>

Electronic copies of the Environmental Statement and the Statement to Inform Appropriate Assessment can be purchased

Asesiad Priodol ar gael i'w prynu ar DVD gan Lywodraeth Cymru am £20.

Mae copïau papur ar gael hefyd, er y codir tâl gweinyddol amdanynt i dalu am gostau copïo (rhoddir pris ar gais).

on DVD from the Welsh Government at the cost of £20.

Paper copies are also available although an administrative charge will be made to cover the costs of copying (price on application).

EICH BARN

12

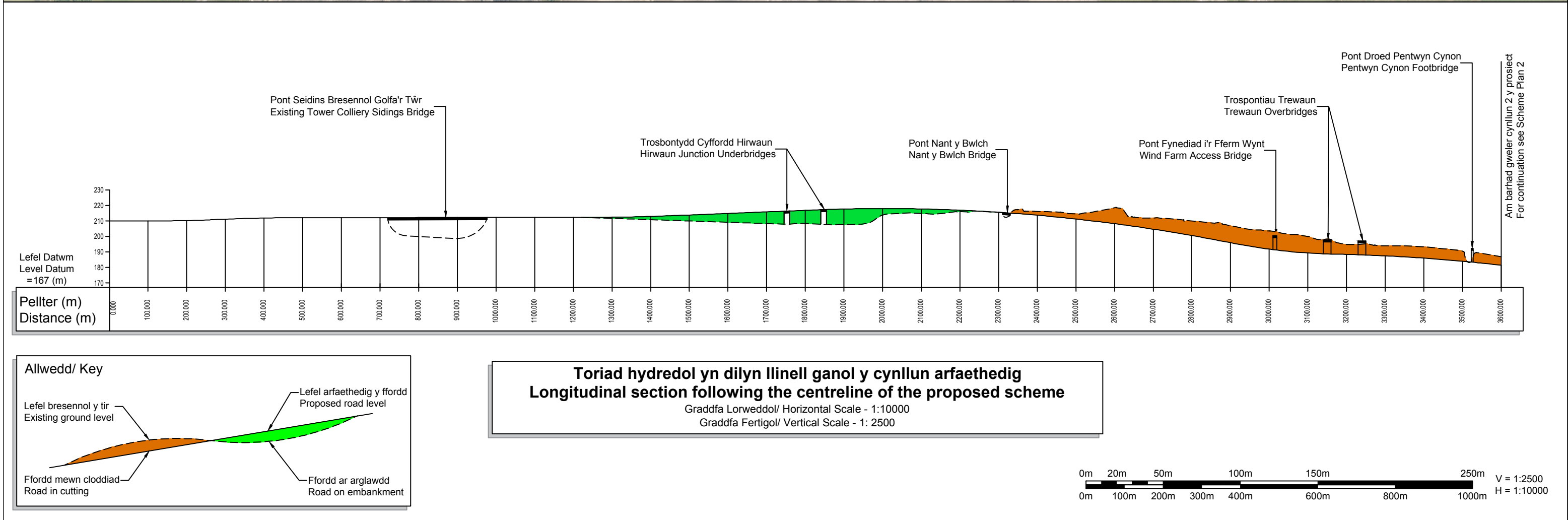
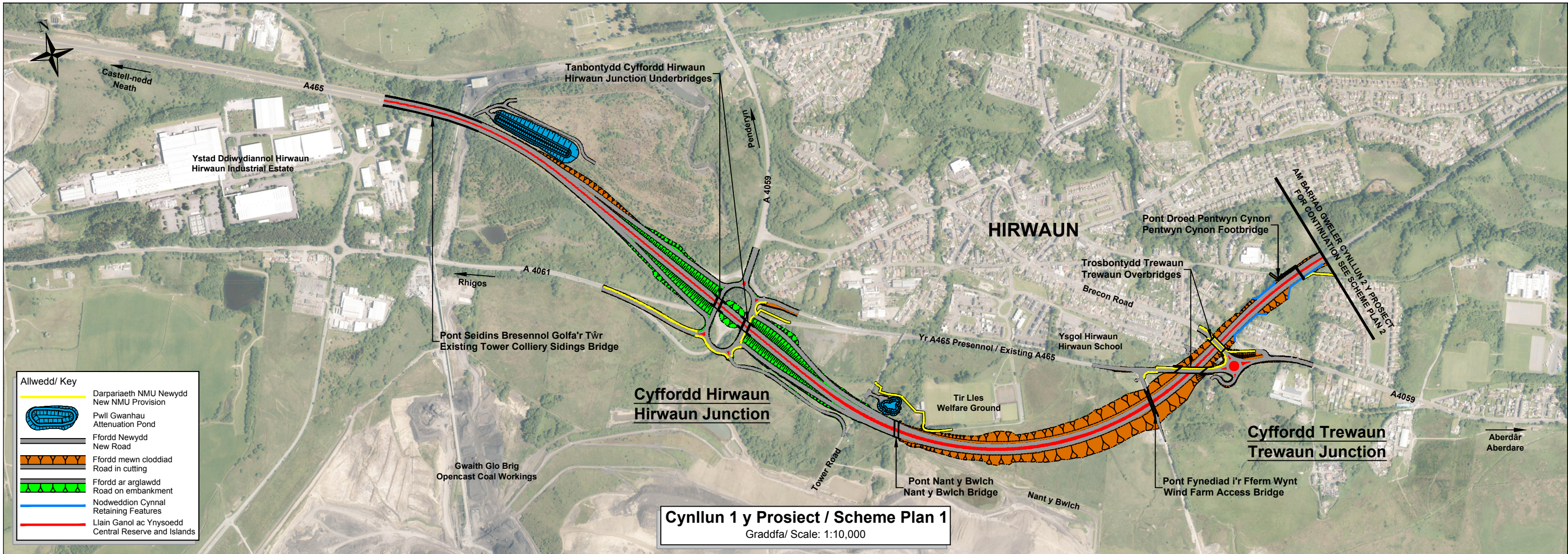
YOUR VIEWS

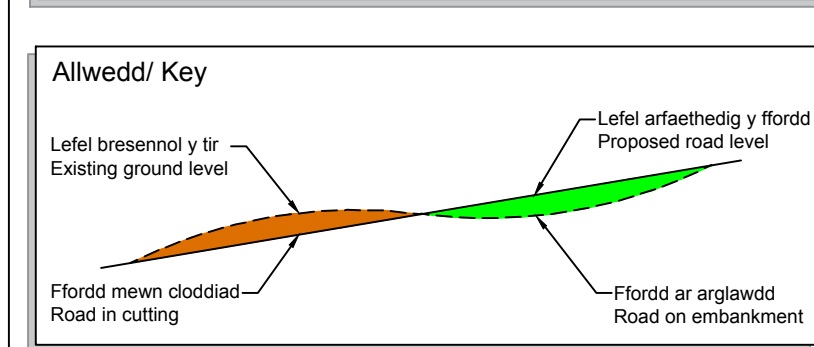
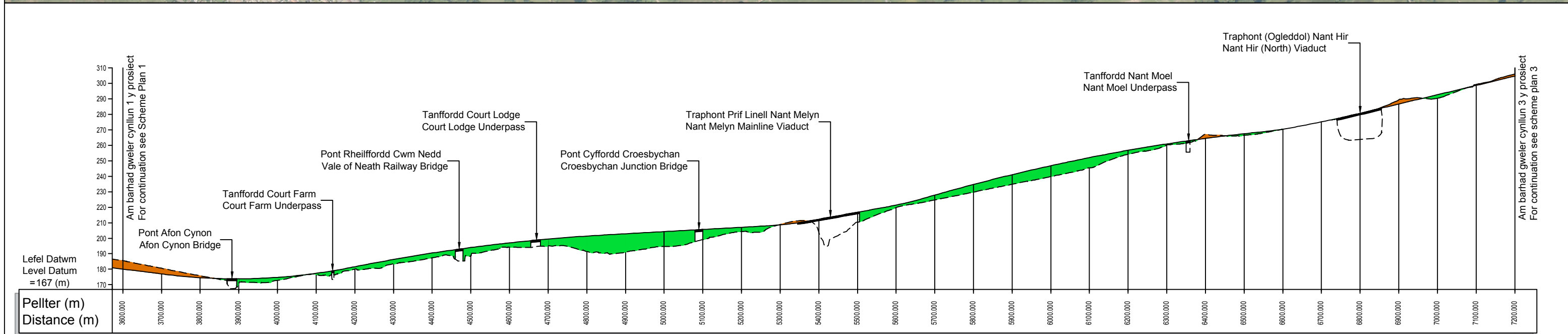
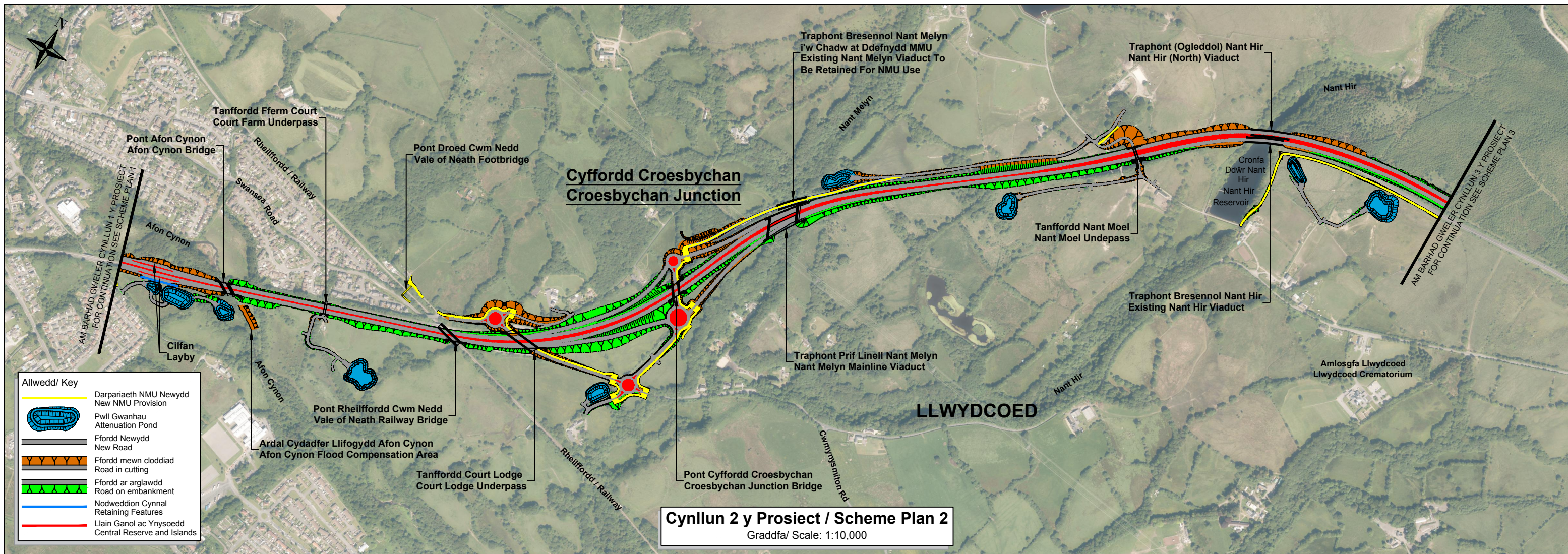
Dylech anfon eich ymatebion i'r cyfeiriad canlynol erbyn 8 Medi 2017 fan bellaf.

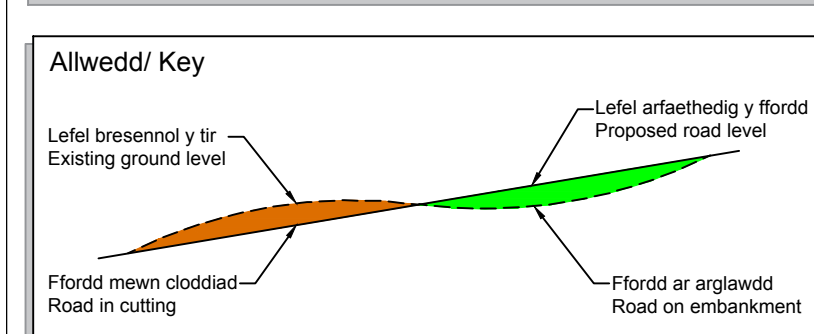
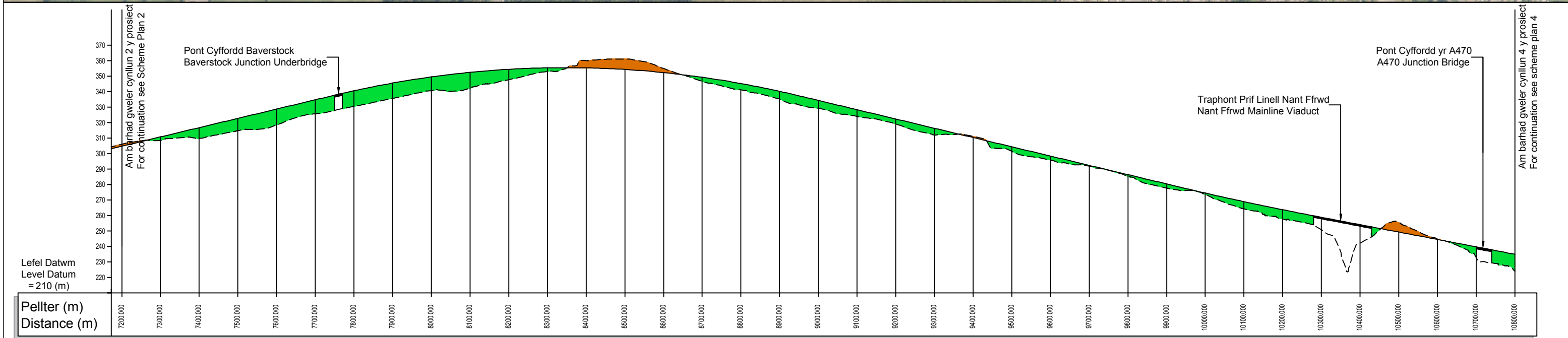
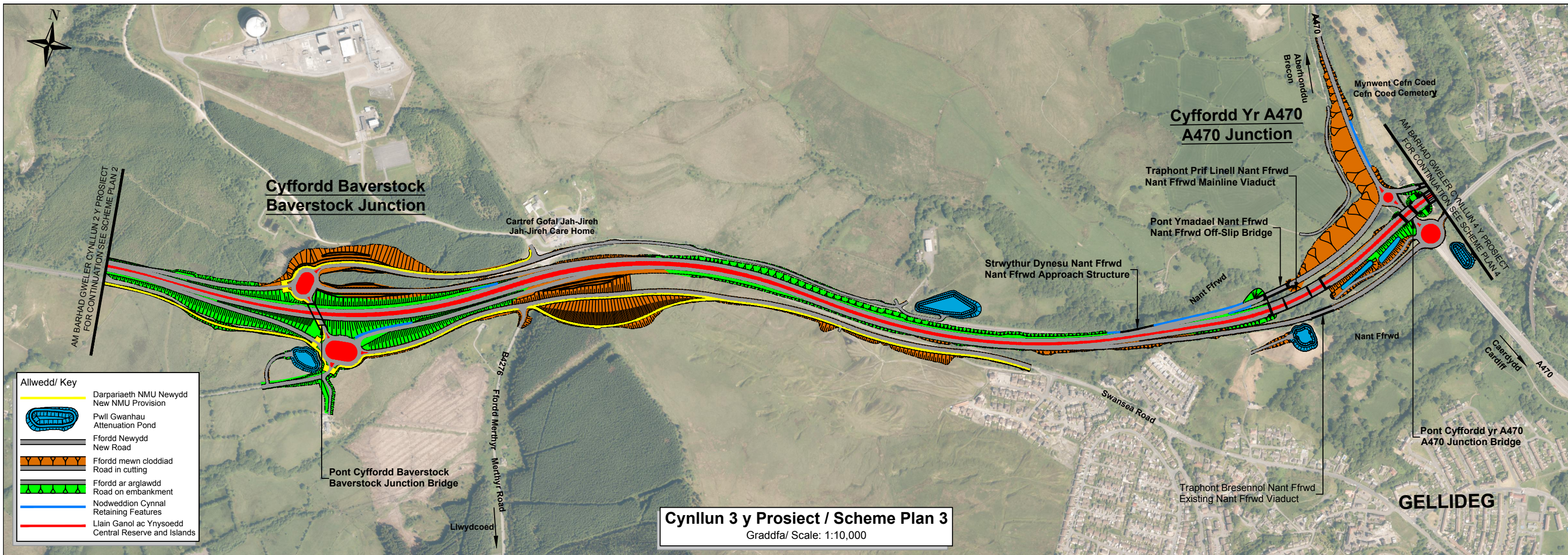
**Y Gangen Orchmynion,
Llywodraeth Cymru,
Parc Cathays,
Caerdydd,
CF10 3NQ**

Your responses should be sent to the following address no later than the 8th September 2017.

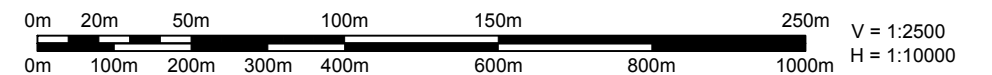
**Orders Branch,
Welsh Government,
Cathays Park,
Cardiff,
CF10 3NQ**

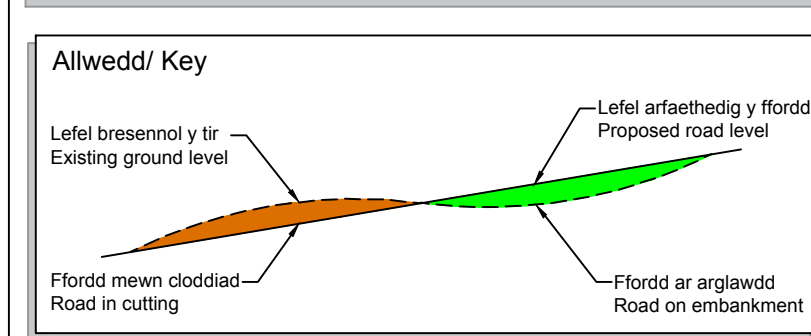
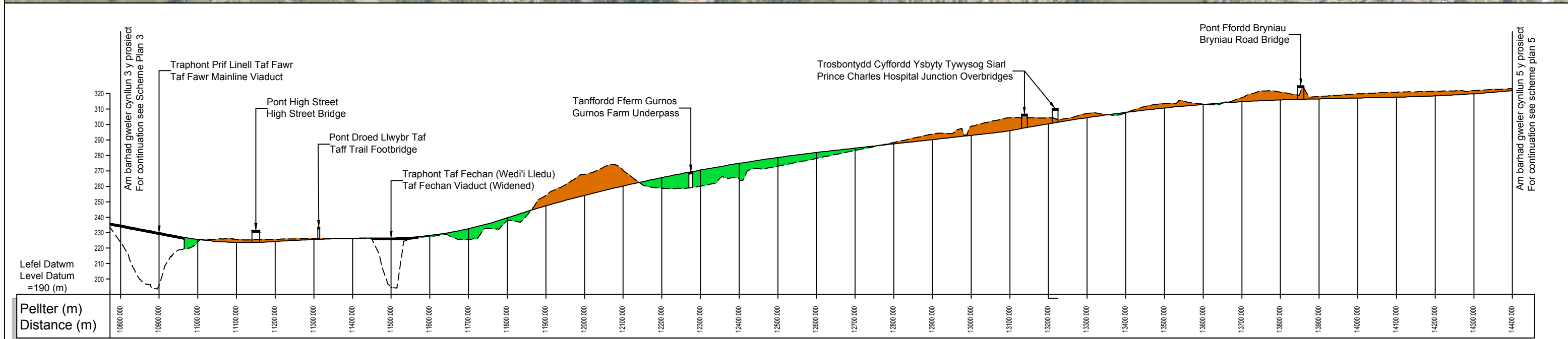
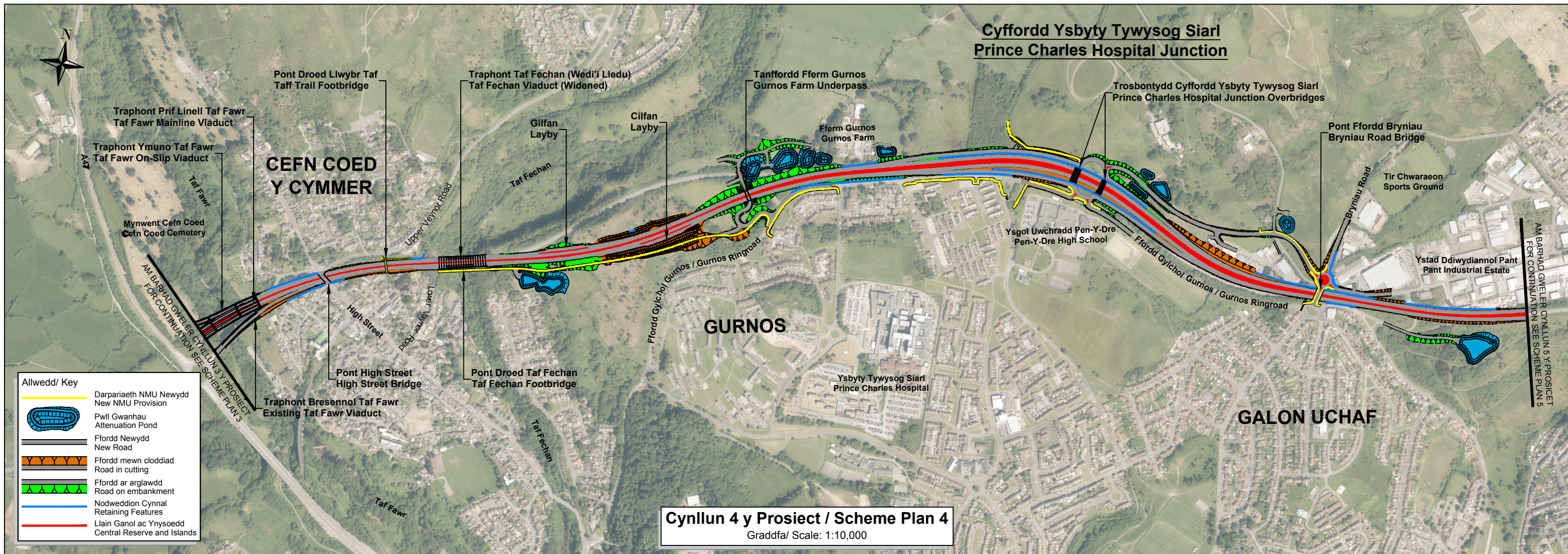






Toriad hydredol yn dilyn llinell ganol y cynllun arfaethedig
Longitudinal section following the centreline of the proposed scheme
Graddfa Lorweddol/ Horizontal Scale - 1:10000
Graddfa Fertigol/ Vertical Scale - 1: 2500





**Toriad hydredol yn dilyn llinell ganol y cynllun arfaethedig
Longitudinal section following the centreline of the proposed scheme**
Graddfa Lorweddol/ Horizontal Scale - 1:10000
Graddfa Fertigol/ Vertical Scale - 1: 2500



