



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

www.cymru.gov.uk



A465 Blaenau'r Cymoedd Rhan 2 Gilwern i Fryn-mawr

Datganiad Amgylcheddol:
Crynodeb Annhechnegol

Hydref 2013



A465 Heads of the Valleys Section 2 Gilwern to Brynmawr

Environmental Statement:
Non-Technical Summary

October 2013

Cyflwyniad	1	Introduction
Y Cynllun Arfaethedig	9	The Proposed Scheme
Ymgynghori	20	Consultation
Asesiadau o'r Effeithiau Amgylcheddol	20	Environmental Specialist Assessments
Crynodeb	35	Summary
Beth sy'n Digwydd Nesaf ?	37	What Happens Next?
Eich Barn	38	Your Views

ISBN Number: 978-1-4734-0135-8

Llywodraeth Cymru Ref No: BZ910182B

© Crown Copyright

www.cymru.gov.uk



ISBN Number: 978-1-4734-0135-8

Welsh Government Ref No: BZ910182B

© Crown Copyright

www.wales.gov.uk



Cyffredinol

Mae Gweinidogion Cymru yn cynnig gwella rhan 8.1km o'r A465(T) rhwng Gilwern a Brynmawr. Mae'n rhan o Gynllun Deuoli ehangach yr A465: Y Fenni (Adran 1) i Hirwaun (Adran 6). Enw'r cynllun arfaethedig yw'r A465 Adran 2: Gilwern i Brynmawr (cyfeirir ato fel "y Cynllun" o hyn ymlaen).

General

The Welsh Ministers propose to improve a 8.1km section of the A465(T) between Gilwern and Brynmawr. This forms part of the wider A465 Dualling Scheme: Abergavenny (Section 1) to Hirwaun (Section 6). The proposed scheme is entitled the A465 Section 2: Gilwern to Brynmawr (hereinafter referred to as the "Scheme").



Context map of South Wales showing A465, Section 2, M4 and A470/ Map Cyd-destun o Dde Cymru yn dangos vr A465. Adran 2. vr MR a'r A470

Mae'r Cynllun wedi'i leoli rhwng pwynt oddeutu 300m i'r gogledd o Bont Ffordd Intermediate ym Brynmawr (Cyfeirnod Grid SO319, 213) a phwynt oddeutu 700m i'r dwyrain o'r gylchfan yng Nglanbaiden ger Gilwern (Cyfeirnod Grid SO326, 214).

The Scheme is located between a point approximately 300m north of the Intermediate Road Bridge at Brynmawr (Grid Reference SO319, 213) to a point approximately 700m east of the roundabout at Glanbaiden near Gilwern (Grid Reference SO326, 214).

Crynodeb Annhechnegol o'r Datganiad Amgylcheddol (DA) a baratowyd ar gyfer y Cynllun yw hwn.

This document is a Non-Technical Summary of the Environmental Statement (ES) that has been prepared for the Scheme.

Mae'n disgrifio'r Cynllun ac yn crynhoi'r Datganiad Amgylcheddol mewn iaith annhechnegol. Mae'r prosiect hwn yn destun Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol yn unol ag Adran 105A o Ran VA o Ddeddf Priffyrdd 1980 (fel y'i diwygiwyd) a Chyfarwyddeb 2011/92/EU y CE.

It describes the Scheme and summarises, in non-technical language, the Environmental Statement. This project is subject to an Environmental Impact Assessment in accordance with Section 105A of Part VA of the Highways Act 1980 (as amended) and EC Directive 2011/92/EU.

Yn unol â Rheoliad 61 o Reoliadau Cadwraeth Cynefinoedd Naturiol a Rhywogaethau 2010, paratowyd Asesiad o'r Goblygiadau ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd (AIES) ynglŷn ag effaith bosibl y Cynllun ar Ardal Cadwraeth Arbennig (ACA) Safleoedd Ystlumod Wysg ac Ardal Cadwraeth Arbennig Coetiroedd Clydach. Mae'r adroddiad AIES ar wahân i'r Datganiad Amgylcheddol.

Mae Datganiad Amgylcheddol y Cynllun yn cymryd lle'r rhannau hynny o Ddatganiad Amgylcheddol 1997 a oedd yn ymwneud ag Adran 2. Roedd angen Datganiad Amgylcheddol newydd gan fod dyluniad y Cynllun wedi newid digon ers 1997 i'w gwneud yn ofynnol creu Gorchymyn Llinell diwygiedig ar gyfer Adran 2.

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 yn ogystal â phennu dulliau o leihau'r effeithiau a nodwyd mewn modd effeithiol. Set o ffigurau ategol yw Cyfrol 2, a dylid ei darllen ochr yn ochr â'r ddogfen Cyfrol 1. Cyfres o atodiadau technegol yw Cyfrol 3, i'w darllen ar y cyd â Chyfrol 1.

Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn disgrifio'r cynigion, yn nodi'r prif effeithiau amgylcheddol ar yr amgylchedd gwneuthuredig a naturiol ac yn disgrifio'r mesurau arfaethedig i osgoi, unioni neu leihau'r effeithiau a darparu gwelliant amgylcheddol fel sy'n berthnasol.

Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn cynnwys casgliadau astudiaeth fanwl o holl bynciau amgylcheddol y Cynllun a'i leoliad. Mae hefyd yn sicrhau bod pawb sydd â diddordeb yn y Cynllun, gan gynnwys y cyhoedd, yn deall y cynigion ac yn cael cyfle i fynegi barn amdanynt cyn i Weinidogion Cymru

In accordance with Regulation 61 of The Conservation of Natural Habitats and Species Regulations 2010, an Assessment of Implications on European Sites (AIES) has been prepared on the possible impacts associated with the Scheme on the Usk Bat Sites Special Area of Conservation (SAC) and the Clydach Woodlands SAC. The AIES is reported separately from the ES.

The ES for the Scheme replaces those parts of the 1997 Environmental Statement that related to Section 2. A new ES was required as the Scheme design has altered sufficiently since 1997 to require an amended Line Order for Section 2.

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 as well as setting out ways in which identified impacts can be effectively mitigated. Volume 2 is a set of supporting figures which should be read alongside the Volume 1 document. Volume 3 is a set of technical appendices also to be read alongside Volume 1.

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 as relevant.

The ES contains the findings of a detailed study of all the environmental topics of the Scheme and its setting. It also ensures that all those with an interest in the Scheme, including the public, understand the proposals and are given an opportunity to express an opinion on them before the Welsh Ministers decide

benderfynu bwrw ymlaen â'r Cynllun neu beidio.

Mae'r Gorchmynion drafft canlynol wedi'u paratoi ar gyfer y Cynllun ac yn cael eu cyhoeddi'n gyfredol â'r Datganiad Amgylcheddol:

- Gorchymyn Gorchymyn Cefnffordd Castell-nedd i'r Fenni (A465) (Deuoli o'r Fenni i Hirwaun a'r Ffyrdd Ymuno ac Ymadael) a Chefnffordd Man i'r Dwyrain o Abercynon i Fan i'r Dwyrain o Ddowlais (A4060), Cefnffordd Caerdydd i Lanconwy (A470) (Ffyrdd Cysylltu) 1999, (Gilwern i Fryn-mawr) (Diwygio) 201-
- 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 Dwyrain o Ddowlais (yr A4060) a Chefnffordd Caerdydd i Lanconwy (yr A470) (Ffyrdd Cysylltu) (Gilwern i Fryn-mawr) (Ffyrdd Ymyl) 201_
- Gorchymyn Prynu Gorfodol Gweinidogion Cymru (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), Cefnffordd Caerdydd i Lanconwy (yr A470) (Ffyrdd Cysylltu) (Gilwern i Fryn-mawr)) 201_

Gallwch weld copïau o'r Datganiad Amgylcheddol a'r Gorchmynion drafft am ddim, yn ystod oriau swyddfa arferol yn ystod y cyfnod gwrthwynebu, yn y llefydd canlynol.

- Y Gangen Gorchmynion, Trafnidiaeth, Adran yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth, Llywodraeth Cymru, Parc Cathays, Caerdydd CF10 3NQ
- Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, Swyddfeydd Dinesig, Y Ganolfan Ddinesig, Glynebwy NP23 6XB
- Cyngor Sir Fynwy, Siop Un Stop, Neuadd y Farchnad, Cross Street, Y Fenni, Sir Fynwy NP7 5HD

whether to proceed with the Scheme.

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

- 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, (Gilwern to Brynmawr) (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) (Gilwern to Brynmawr) (Side Roads) Order 201-
- The Welsh Ministers (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) (Gilwern to Brynmawr) 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.

- Orders Branch, Transport, Department for Economy, Science and Transport, Welsh Government, Cathays Park, Cardiff CF10 3NQ
- Blaenau Gwent County Borough Council, Municipal Offices, Civic Centre, Ebbw Vale NP23 6XB
- Monmouthshire County Council, One Stop Shop, Market Hall, Cross Street, Abergavenny, Monmouthshire. NP7 5HD

- Llyfrgell Brynmawr, Market Square, Brynmawr, NP23 4AJ
- Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, Plas y Ffynnon, Ffordd Cambrian, Aberhonddu, Powys. LD3 7HP
- Brynmawr Library, Market Square, Brynmawr, NP23 4AJ
- Brecon Beacons National Park Authority, Plas y Ffynnon, Cambrian Way, Brecon, Powys. LD3 7HP



Aerial view of A465 in Clydach Gorge/ Llun o'r awyr o'r A465 yng Nghwm Clydach

Hefyd, gallwch weld copïau o'r Datganiad Amgylcheddol a'r Gorchmynion Drafft am ddim, ar y dyddiau a'r amserau a nodir yn ystod y cyfnod gwrthwynebu:

- Canolfan Gymuned Hen Ysgol Gilwern, Gilwern NP7 0AT (Dydd Llun, Dydd Mawrth a Dydd Mercher 9.30 to 12.30)

Gallwch brynu copïau o'r Datganiad Amgylcheddol gan Lywodraeth Cymru, Caerdydd, yn y cyfeiriad canlynol:-
Y Gangen Gorchmynion Trafnidiaeth,
Adran yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafnidiaeth,
Llywodraeth Cymru,
Parc Cathays,
Caerdydd,
CF10 3NQ

In addition, copies of the ES and draft Orders may be inspected free of charge on the days and times indicated during the objection period at:

- Gilwern Old School Community Centre, Gilwern NP7 0AT (Mondays, Tuesdays and Wednesdays 9.30 to 12.30)

Copies of the ES can be purchased from the Welsh Government in Cardiff at the following address:-
Orders Branch Transport,
Department for Economy, Science and Transport,
Welsh Government,
Cathays Park,
Cardiff,
CF10 3NQ

Ar gost o:-

Cyrol 1 (Adroddiad Asesu Technegol) - £50

Cyrol 2 (Ffigurau) - £50

Cyrol 3 Rhannau 1 i 6 (Atodiadau Technegol) - £50 (fesul rhan)

Datganiad i Lywio Asesiad Priodol (DLAP) – £15

Gellir cael copïau electronig o'r Datganiad Amgylcheddol a'r Datganiad i Lywio Asesiad Priodol 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

Pam mae angen y Cynllun

Mae Ffordd Blaenau'r Cymoedd yr A465 wedi'i chydabod yn llwybr strategol pwysig yn y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (Mawrth 2010, rhoddwyd blaenoriaeth iddo yn 2011). Ar lefel ryngwladol, mae'n rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TENT). Ar lefel genedlaethol, mae'n gyswllt strategol rhwng canolfannau diwydiannol Canolbarth Lloegr a De-orllewin Cym.



Clydach Gorge at Brynmawr/ Cwm Clydach ym Brynmawr

Ar lefel leol, mae'n darparu cyswllt dwyrain-gorllewin ar draws pen gogleddol neu "flaenau" cymoedd glofaol y De rhwng y Fenni yn y dwyrain a Chastell-nedd yn y gorllewin lle mae'n ymuno â thraffordd yr M4. Mae'r A465 bresennol yn cludo nifer uchel o gerbydau ac nid yw'r rhannau o'r ffordd heb eu gwella yn bodloni'r safonau cynllunio cyfredol mewn rhai mannau.

At a cost of:-

Volume 1 (Technical Assessment Report) -£50

Volume 2 (Figures) - £50

Volume 3 Parts 1 to 6 (Technical Appendices) - £50 (each part)

Statement to Inform an Appropriate Assessment (SIAA) – £15

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

www.wales.gov.uk/transport

Why the Scheme is Needed

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.



Clydach Gorge looking west at Ch 31000/ Edrych tua'r gorllewin o Gwm Clydach yn Ch 31000

On a local level it provides an east-west link across the northern end or "heads" of the South Wales coalfield valleys between Abergavenny in the east and Neath in the west where it joins the M4 motorway. The existing A465 carries a high number of vehicles and the unimproved sections do not meet current design standards in places.

I Lywodraeth Cymru, mae gwella'r A465 yn rhan bwysig o'i rhaglen adfywio economaidd sy'n cynnig mynediad i swyddi, teithiau mwy diogel a dibynadwy a sicrhau bod rhwydwaith cefnffyrdd y De-ddwyrain yn gallu ymdopi'n well â'r traffig.

Y Sefyllfa Bresennol

Mae rhan helaeth o'r ffordd bresennol rhwng Gilwern a Brynmawr yn ffordd tair lôn, gyda dwy lôn ar gael i draffig sy'n teithio ar i fyny drwy Geunant Clydach. O fewn a rhwng y ddau brif anheddiad, mae'r A465 yn effeithio ar adeiladau yn ardaloedd Blackrock, Gogledd Clydach, Clydach, Darrenfelen, Gellifelen, Saleyard and Maesygartha.



**Clydach Gorge and Brynmawr Sections
(Geological) SSSI/ SoDdGA Adrannau Cwm
Clydach a Brynmawr (Daearegol)**

Mae Ceunant Clydach (Cwm Clydach) yn serth a choediog, ac yn union drws nesaf i'r A465 mae afon Clydach yn llifo tua'r dwyrain i ymuno ag afon Wysg, ychydig i'r gogledd o Gilwern lle mae'r dirwedd yn agor i Ddyffryn Wysg. Mae rhannau sylweddol o'r Ceunant a'r cyffiniau wedi'u dynodi ar lefel ryngwladol, cenedlaethol a lleol oherwydd eu nodweddion bywyd gwyllt, cynefinoedd, tirwedd a threftadaeth. Mae'r Cynllun yn mynd drwy, neu'n agos iawn i'r safleoedd ac ardaloedd dynodedig canlynol:

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 reliable journeys and improved resilience for the trunk road network in south east Wales.

The Existing Situation

The existing road between Gilwern and Brynmawr comprises three lanes over much of its length, with two lanes available for traffic travelling on the uphill section through the Clydach Gorge. Within and between the two main settlements the A465 has an influence on properties in Blackrock, Clydach North, Clydach, Darrenfelen, Gellyfelen, Saleyard and Maesygartha.



**Clydach Gorge from Main Road at Ch 31900/ Cwm
Clydach o'r Briffordd yn Ch 31900**

The Clydach Gorge (Cwm Clydach) is steep-sided and wooded through which, and immediately adjacent to the A465, the River Clydach flows eastwards to join the River Usk, just north of Gilwern where the landscape opens out to the Usk Valley. Large parts of the Gorge and the surrounding area are designated at international, national and local level for their wildlife, habitats, landscape and heritage interests. The Scheme runs through, or is close to, the following designated sites and areas:

- Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, y mae rhyw 7.7km o'r Cynllun wedi'i leoli ynddo.
- Ardal Cadwraeth Arbennig Safleoedd Ystlumod Wysg sydd wedi'i dynodi oherwydd ei hystlumod pedol lleiaf, ei hogofâu a'i sgrïau a llethrau coediog Tilio-Acerion – mae'r Ardal Cadwraeth Arbennig hefyd yn cynnwys Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig Mynydd Llangatwg. Mae tua 2km o'r Cynllun wedi'i leoli yn yr Ardal Cadwraeth Arbennig a'r Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig. Datblygwyd yr aliniad yn yr ardal hon mewn ymgynghoriad â Chyfoeth Naturiol Cymru (Cyngor Cefn Gwlad Cymru, Comisiwn Coedwigaeth Cymru ac Asiantaeth yr Amgylchedd Cymru gynt).
- Ardal Cadwraeth Arbennig Coetiroedd Cwm Clydach, SoDdGA Cwm Clydach a Gwarchodfa Natur Genedlaethol Cwm Clydach a ddynodwyd yn bennaf am ei goetir ffawydd.
- SoDdGA Brynmawr Sections (Daearegol), lle bydd rhannau o gyffordd arfaethedig Brynmawr yn cael eu hadeiladu.
- Safle Treftadaeth y Byd Brynmawr sydd ychydig gannoedd o fetrau i'r de o'r Cynllun.
- Tirwedd Ceunant Clydach o Ddiddordeb Hanesyddol Arbennig sy'n cwmpasu rhan helaeth o'r Cynllun.
- Sawl Heneb Restredig, gan gynnwys Bwa'r Hafod a'r Ceuffyrdd Glo o boptu'r Cynllun ger Brynmawr, yn ogystal â Gwaith Haearn Brynmawr ac Arglawdd y Gamlas yn Gilwern, sy'n agos i'r A465 bresennol a'r Cynllun.
- The Brecon Beacons National Park within which some 7.7km of the Scheme is located.
- The Usk Bat Sites Special Area of Conservation (SAC) designated for its lesser horseshoe bats, caves and Tilio Acerion woodland slopes and screes, the SAC also includes the Mynydd Llangatwg Site of Special Scientific Interest (SSSI). Some 2km of the Scheme is located within the SAC and SSSI. The alignment in this area has been developed in consultation with Natural Resources Wales (NRW, formerly Countryside Council for Wales and the Environment Agency Wales).
- The Cwm Clydach Woodlands SAC, the Cwm Clydach SSSI, and the Cwm Clydach National Nature Reserve (NNR) designated primarily for its beech woodland.
- The Brynmawr Sections Geological SSSI through which parts of the proposed Brynmawr Junction would be constructed.
- The Blaenavon World Heritage site located a few hundred metres to the south of the Scheme.
- The Clydach Gorge Landscape of Special Historic Interest which covers much of the Scheme.
- Several Scheduled Ancient Monuments (SAMs), including the Hafod Arch and the Coal Adits either side of the Scheme near Brynmawr, together with the Clydach Iron Works and the Canal Embankment at Gilwern, both of which are adjacent to the existing A465 and the Scheme.

Mae'r A465 bresennol ac afon Clydach yn torri drwy ddaear y Ceunant sy'n cynnwys yr is-gystradau glo, grut melinfaen, calchfaen carbonifferaidd a hen dywodfaen coch. O fewn y calchfaen, ceir rhwydwaith 40km o ogofâu o dan lwyfandir Mynydd Llangatwg.

The existing A465 road and the River Clydach cut through the geology of the Gorge which includes lower coal measures, millstone grit, carboniferous limestone and old red sandstone. Within the limestone there is a 40km network of caves beneath the Mynydd Llangatwg Plateau.

Mae'r Cynllun yn mynd drwy barth dalgylch dŵr wyneb sy'n gysylltiedig â Pharth Diogelu Dŵr Daear Ffynnon Gisfaen.

Yn ogystal â'r cyfyngiadau uchod, mae yna sawl safle gaeafgysgu, clwydfan a chlwydfan mamolaeth yr ystlum pedol lleiaf, rhywogaeth a warchodir gan Ewrop a sawl nodwedd dŵr, coedlin, ac ardal goediog lle mae'r ystlumod yn porthi. Mae rhywogaethau nodedig eraill ar hyd coridor y ffordd yn cynnwys daeargwn, moch daear a chornchwilogod.

Deuoli'r A465

Mae cynllun deuoli'r A465 Ffordd Blaenau'r Cymoedd wedi'i rannu'n chwe adran fel y disgrifir yn y tabl isod.

1	Y Fenni i Gilwern
2	Gilwern i Frynmawr
3	Brynmawr i Dredegar
4	Tredgar i Ddowlais Top
5	Dowlais Top i Gyffordd yr A470
6	Cyffordd yr A470 i Hirwaun

Cafodd y Gorchymyn Llinell ar gyfer y cynllun cyfan ei wneud ym mis Mehefin 1999 yn wreiddiol. Cwblhawyd Adran 4 (Tredegar i Ddowlais Top) ac Adran 1 (Y Fenni i Gilwern) yn 2004 a 2008. Dechreuodd y gwaith adeiladu ar Adran 3 (Brynmawr i Dredegar) ym mis Ionawr 2013.

Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (2011) â blaenoriaeth yn cadarnhau y bydd Adran 2 (Gilwern i Frynmawr) yn cychwyn erbyn 2014 ac Adranau 5 (Dowlais Top i'r A470) a 6 (A470 i Hirwaun) yn cael eu cwblhau erbyn 2020. Cafodd Contractwr y cynllun (ymwneud cynnar gan contractwr) a'i dîm cynllunio eu penodi ym mis Mehefin 2011.

The Scheme passes through the surface water catchment zone relating to the Ffynnon Gisfaen Groundwater Protection Zone.

In addition to the constraints listed above there are various hibernacula, roosts and maternity roosts of lesser horseshoe bats, a European protected species and various water features, tree-lines, and wooded area on and through which the bats forage. Other notable species inhabiting the road corridor include otters, badgers and lapwings.

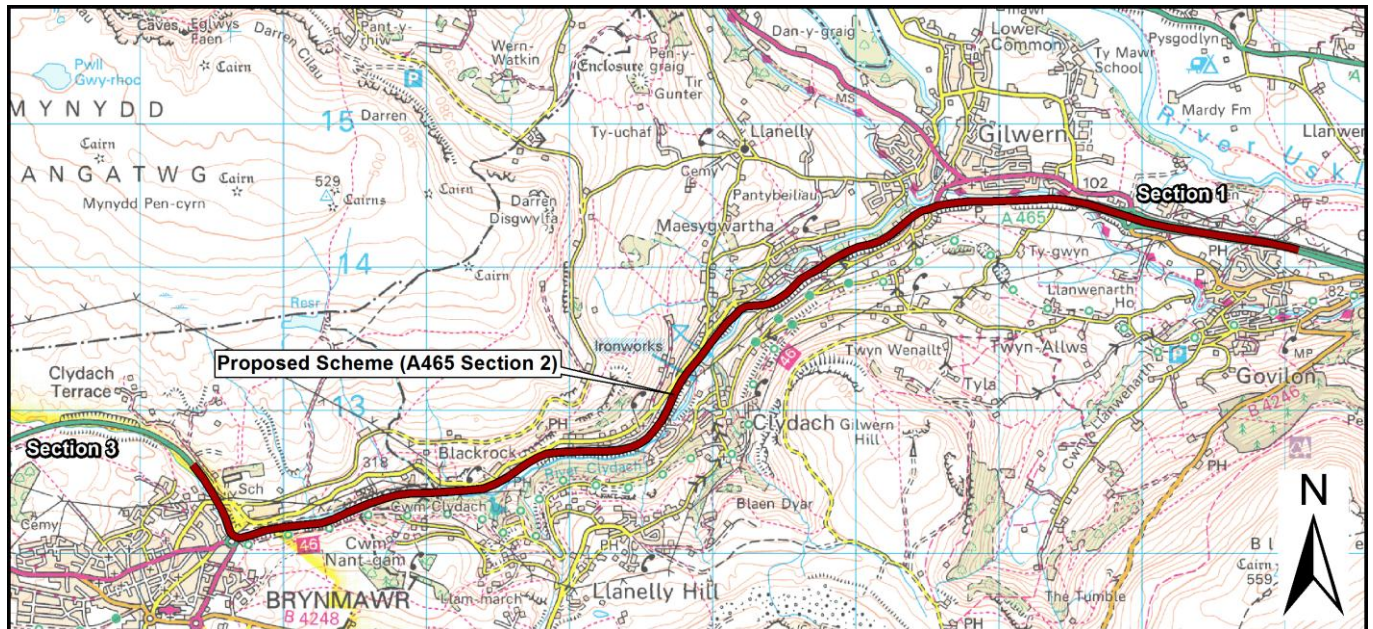
Dualling the A465

The dualling of the A465 Heads of the Valleys Road has been divided into six Sections as described in the table below.

1	Abergavenny to Gilwern
2	Gilwern to Brynmawr
3	Brynmawr to Tredegar
4	Tredgar to Dowlais Top
5	Dowlais Top to A470 Junction
6	A470 Junction to Hirwaun

The Line Order for the entire scheme was made in June 1999. Section 4 (Tredegar to Dowlais Top) and Section 1 (Abergavenny to Gilwern) were completed in 2004 and 2008 respectively. Construction commenced on Section 3 (Brynmawr to Tredegar) in January 2013.

The prioritised National Transport Plan (2011) confirms that Section 2 (Gilwern to Brynmawr) would start by 2014 and Sections 5 (Dowlais Top to A470) and 6 (A470 to Hirwaun) would be completed by 2020. The Early Contractor Involvement (ECI) Contractor for this Scheme and its design team were appointed in June 2011.



Y Cynllun / The Scheme

Y Cynllun Arfaethedig

The Proposed Scheme

Cafodd cyfres glir a chryno o amcanion penodol ar gyfer y Cynllun eu pennu drwy fapio'r amcanion cyffredinol yn unol â pholisi strategol cyffredol Llywodraeth Cymru. Mae'r cynigion hyn yn cefnogi amcanion Llywodraeth Cymru, sydd i'w gweld yn Strategaeth Trafnidiaeth Cymru (Ebrill 2008), y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (Mawrth 2010), y Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol (2011) â blaenoriaeth, Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru a Rhaglen Lywodraethu 2011-2016.

A clear and concise set of Scheme specific objectives were derived by mapping the general objectives in line with current Welsh Government strategic policy. These proposals support the objectives of the Welsh Government as set out in the Wales Transport Strategy (April 2008), the National Transport Plan (March 2010), the prioritised National Transport Plan (2011), the Wales Infrastructure Investment Plan (WIIP) and the Programme for Government 2011-2016.

Amcan cyffredinol

Amcan cyffredinol Llywodraeth Cymru ar gyfer y Cynllun yw;

- Gwella Ffordd Blaenau'r Cymoedd yr A465 rhwng Gilwern a Brynmawr (Adran 2 y prosiect cyffredinol) o gefnffordd unffwrdd 3 lôn i gefnffordd ddeuol 2 lôn yn unol â'r Gorchymyn Llinell a'i Ddatganiad Amgylcheddol cysylltiedig, a chyflawni'r cynllun yn unol â'r rhaglen a'r gyllideb.

Overall Objective

The Welsh Government's over-arching Objective for the Scheme is;

- To improve the A465 Heads of the Valleys Road between Gilwern and Brynmawr (Section 2 of the overall project) from a single 3-lane carriageway to dual 2-lane carriageway, in accordance with the made Line Order and its associated Environmental Statement and to deliver the scheme to programme and budget.

Amcanion Penodol y Cynllun

- Cynnal y lefel bresennol o wasanaeth a chyflawni gwelliannau.
- Lleihau amseroedd siwrnai ar gyfer defnyddwyr ffyrdd, preifat a masnachol.
- Hwyluso adfywio economaidd.
- Gwella diogelwch y ffordd a lleihau nifer yr anafusion.
- Cyflawni hyn oll gan ofalu'n briodol am yr amgylchedd.
- Cyflenwi cynllun sy'n gynaliadwy.
- Gwella'r ddarpariaeth i ddefnyddwyr nad ydynt yn fodurwyr, gan ddarparu cyfleoedd i fyw'n iach.
- Cyflawni cynllun a fydd yn lleihau gofynion cynnal a chadw yn y dyfodol a tharfu llai ar y rhwydwaith.
- Lleihau amrywioldeb amseroedd siwrneiau a gwella dyfalbarhad ar yr A465.
- Defnyddio'r A465 i reoli traffig yn effeithiol a gwella gwytnwch y rhwydwaith ffyrdd strategol yn Ne Ddwyrain Cymru.
- Cyflawni cynllun a fydd yn integreiddio â thrafnidiaeth gyhoeddus ac â'r rhwydwaith trafndiaeth lleol.
- Gwella mynediad at ofal iechyd, addysg a chyfleusterau hamdden.
- Lleihau'r nifer y cymunedau a holltir.

Byddai'r Cynllun yn ymestyn am 8.1km o orllewin y Bont Ffordd Intermediate ym Mrynawr i'r man yn union i'r dwyrain o Gyffordd Glanbaiden ger Gilwern. Byddai tua 5.8km ohono ar-lein (h.y. yn cael ei adeiladu dros ran o'r ffordd bresennol) a 2.3km all-lein (h.y. yn cael ei adeiladu i ffwrdd o'r ffordd bresennol). Ar hyn o bryd, mae tua 17,000 –

Scheme Specific Objectives

- To maintain the current level of service and to carry out improvements.
- To reduce journey times for private and commercial road users.
- To facilitate economic regeneration.
- To enhance road safety and reduce casualties.
- To do all this with due consideration for the environment.
- To deliver a scheme that is sustainable.
- To Improve Non-Motorised User (NMU) provision, providing opportunities for healthy lifestyle.
- To deliver a scheme which minimises future maintenance requirements and disruption to the network.
- To reduce journey time variability and improve resilience on the A465.
- To use the A465 to manage traffic effectively and improve resilience on the strategic road network in South East Wales.
- To deliver a scheme that integrates with public transport and the local transport network.
- To improve access to healthcare, education and leisure facilities.
- To reduce community severance.

The Scheme would extend for 8.1km from west of the Intermediate Road bridge at Brynmawr to immediately east of the Glanbaiden Junction near Gilwern. Approximately 5.8km would be on-line (i.e. built over part of the existing road) and 2.3km off-line (i.e. built away from the existing road). At present approximately 17,000 – 20,000 vehicles per day use Section

20,000 o gerbydau yn defnyddio Adran 2 o'r A465 bresennol bob dydd. Rhagwelir y bydd hyn yn cynyddu i 21,000 – 25,000 o gerbydau'r dydd erbyn 2017. Byddai'r Cynllun wedi'i oleuo ar ei hyd. Byddai'r arwyddion traffig yn cael eu cynllunio yn unol â'r safonau a'r rheoliadau priffyrdd cyfredol, gan ystyried gofynion Awdurdodau Lleol, Croeso Cymru, Llywodraeth Cymru a phartion eraill.

Mae'r dyluniad i'w weld ar y cynllun sy'n cydfynd â'r ddogfen hon ynghyd â'r cyfyngiadau a ddisgrifir uchod.

Ffordd ddeuol fyddai'r ffordd newydd gyda phedair cyffordd fel a ganlyn:

Enw'r gyffordd	Math o gyffordd
Brynmawr	Cyfnewidfa aml-lefel gyda symudiad llawn. Mynediad i/o Frynmawr, yr Ysgol, Main Road a Hafod Road.
Saleyard	Cyffordd gymysg symudiad llawn. Mynediad i/o Ffordd yr Orsaf, y Brif Ffordd a Maesygartha.
Gilwern	Cyffordd symudiad cyfyngedig gyfansawdd (mynediad i'r dwyrain yn unig i/o Gilwern). Mynediad i/o Ffordd yr Orsaf drwy bont newydd dros yr A465.
Glanbaiden	Cyfnewidfa aml-lefel symudiad llawn. Mynediad i/o'r A4077 i Gilwern a'r B4246 i Gofilon.

Ym mhob cyffordd, byddai gyrwyr ar yr A465 yn pasio heibio'n ddi-rwystr.

Oherwydd natur gyfyngedig y ceunant mae'r ymylon a'r lleiniau caled yn gulach na'r hyn y gellid ei ddisgwyl gan amlaf ar ffordd o'r fath ac mae'r aliniad yn cynnwys troeon tynnach. Mae'r cynllun hwn ynghyd â'r angen i leihau effaith y ffordd ar ansawdd aer y safleoedd ecolegol cyfagos yn golygu y byddai'r cynllun i gyd yn dod o dan derfyn cyflymder gorfodol o 50mya, a fyddai'n cael ei fonitro a'i orfodi.

Dyma ddisgrifiad o'r Cynllun o'r gorllewin i'r dwyrain. Byddai'r ffordd newydd yn gadael

2 of the existing A465. This is predicted to rise to 21,000 – 25,000 vehicles per day in 2017. The Scheme would be lit throughout. Traffic signs would be designed in accordance with current highways standards and regulations, taking into account the requirements of the Local Authorities, the Welsh Tourist Board, Welsh Government and other parties.

The layout of the Scheme is shown on the plan accompanying this document together with the constraints described above.

The new road would be a dual carriageway with four junctions as detailed below:

Junction name	Junction Layout
Brynmawr	Grade Separated Interchange with full movement. Access to and from Brynmawr, the School, Main Road and Hafod Road.
Saleyard	Composite full movement junction. Access to and from Station Road, Main Road and Maesygartha.
Gilwern	Composite restricted movement junction (eastbound access only to and from Gilwern). Access to and from Station Road via a new bridge over A465.
Glanbaiden	Grade Separated Interchange with full movement. Access to and from A4077 to Gilwern and the B4246 to Govilon.

At each junction, drivers on the A465 would pass through the junctions uninterrupted.

Because of the constrained nature of the gorge the hardstrips and verges are narrower than would normally be expected for a road of this nature and the alignment includes tighter bends. This layout combined with the need to limit the air quality impacts of the road on the surrounding ecological sites requires that the whole length of the Scheme would be subject to a mandatory 50mph speed limit which would be monitored and enforced.

The Scheme described from west to east is as follows. The new road would leave Section 3

Adran 3 (a fydd yn cael ei ddeuoli) tua 450m i'r gorllewin o gylchfan bresennol Brynmawr a byddai'n gwyro i'r chwith er mwyn pasio i'r gogledd o gylchfan bresennol Brynmawr. Byddai'r lonydd cerbydau'n aml-lefel o'r pwynt hwn am ryw 2.2km hyd at Blackrock, gyda'r ffordd tua'r dwyrain hyd at 11m yn uwch na'r un tua'r gorllewin.



Brynmawr Junction from west / Cyffordd Brymawr o'r gorllewin

(which will be dualled) some 450m to the west of the existing Brynmawr Roundabout and would bear left to pass north of the existing Brynmawr Roundabout. The carriageways would be spilt level from this point for some 2.2km through to Blackrock with the eastbound carriageway up to 11m higher than the westbound.



View from Main Road Roundabout/ Yr olygfa o Gylchfan y Brif Ffordd



Saleyard Juntion from the West / Cyffordd Saleyard o'r Gorllewin



Gilwern Junction from the North/ Cyffordd Gilwern o'r Gogledd

Byddai cylchfan newydd yn cael ei hadeiladu i'r gogledd o'r ffordd bresennol ym Mrynawr, a byddai ffyrdd ymuno/ymadael a ffyrdd cyswllt yn cael eu hadeiladu i gysylltu'r cylchfannau presennol a newydd â'r A465 a'r rhwydwaith ffyrdd lleol. Byddai pont newydd (Pont Gateway Brynmawr) yn cario'r ffordd gyswllt rhwng y ddwy gylchfan.

Byddai Ffordd Intermediate yn cau a phont droed newydd yn cymryd lle'r bont bresennol. Byddai cerbydau sy'n mynd a dod i'r ysgol yn defnyddio'r ffyrdd cyswllt newydd. Byddai'r ffordd yn dilyn llinell i'r de o'r A465 bresennol yn gyffredinol heblaw am ardal Saleyard, lle byddai'r ffordd newydd yn rhedeg

A new roundabout would be built to the north of the existing road at Brynmawr and new slip roads and link roads would be constructed to link the existing and new roundabouts with the A465 and the local road network. A new bridge (Brynmawr Gateway Bridge) would carry the link road between the two roundabouts.

Intermediate Road would be closed and the existing bridge replaced by a new footbridge. Vehicular access to and from the school would be via the new link roads. The road would generally follow the line of the existing A465 except in the Saleyard area where the new road would run to the south of the existing A465 at a higher level. The

i'r de o'r A465 bresennol ar lefel uwch. Byddai'r ffordd bresennol wedyn yn cael ei defnyddio fel ffyrdd ymuno ac ymadael dwyreiniol ar gyfer Cyffordd Saleyard. Byddai pontydd newydd yn cario'r A465 dros afon Clydach a Ffordd yr Orsaf wedi'i hadlinio.

Yng Ngilwern, byddai ffyrdd ymuno ac ymadael dwyreiniol yn cael eu darparu gan ymuno â'r Brif Ffordd, yr A4077 i'r de o'r bont gamlas bresennol. Byddai'r cyswllt â Ffordd yr Orsaf, Gilwern yn croesi dros yr A465 ar bont newydd ac yn cyfarfod a'r Brif Ffordd mewn cyffordd 'T' syml gerllaw gwesty'r Navigation.

Yn Glanbaiden, byddai dwy bont newydd yn cario'r A465 dros y cylchfannau presennol i gyfarfod ag Adran 1.

Byddai pontydd troed newydd yn cymryd lle'r tanlwybrau ym Mhont Harri Isaac, Blackrock a Phant Glas, yn ogystal â'r bont droed bresennol yng Nghlydach. Byddai'r bont droed yng ngwesty'r Lion yn cael ei dymchwel ond byddai llwybr amgen i gerddwyr yn cael ei ddarparu ar hyd Ffordd yr Orsaf wedi'i hadlinio o'r newydd dros yr A465.

Byddai'r holl danlwybrau presennol yn cael eu haddasu'n fannau croesi ar gyfer ystlumod.

Byddai safleoedd bysiau ar y brif A465 yn cael eu cadw yn Blackrock a Chlydach a safle bws newydd yn Saleyard, yn syth oddi ar y brif A465.

Byddai cilfannau argyfwng ar Ffordd Ymuno Saleyard (tua'r dwyrain) ac i'r gorllewin o Blackrock (tua'r gorllewin).

Byddai angen codi 13 o bontydd newydd ar hyd y cynllun fel a ganlyn:

- Byddai Pont Droed Hafod ar gyfer cerddwyr a beicwyr yn unig, ac yn cysylltu Ffordd Intermediate ag Ysgol Sylfaen Brynmawr. Byddai'r bont ffordd bresennol yn y lleoliad hwn (Pont Ffordd Intermediate) yn cael ei dymchwel.

existing road would then be used to provide the eastbound entry and exit slip roads for the Saleyard Junction. New bridges would carry the A465 over the river Clydach and the realigned Station Road.

At Gilwern, eastbound exit and entry slip roads would be provided to connect with the A4077 Main Road south of the existing canal bridge. The link to Station Road, Gilwern would cross over the A465 on a new bridge and meet Main Road at a simple 'T' junction adjacent to the Navigation Hotel.

At Glanbaiden, two new bridges would carry the A465 over the existing roundabout to meet Section 1.

The subways at Pont Harri Isaac, Blackrock and Pant Glas, as well as the existing footbridge at Clydach, would all be replaced with new footbridges. The footbridge at the Lion Hotel would be demolished but an alternative pedestrian route would be provided alongside the realigned Station Road over the A465.

All existing subways would be converted into crossing points for bats.

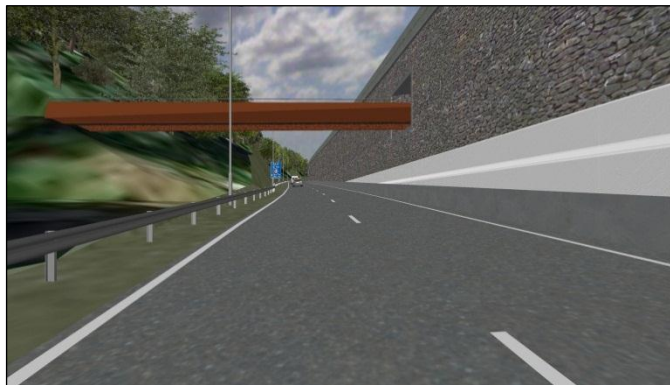
Bus stops on the main A465 would be retained at Blackrock and Clydach with new bus stops being provided at Saleyard, immediately off the main A465.

Emergency laybys would be provided at Saleyard Slip Road (eastbound) and west of Blackrock (westbound).

Thirteen new bridges would be required along the Scheme length as follows:

- Hafod Footbridge would be for pedestrians and cyclists only and would link Intermediate Road with Brynmawr Foundation School. The existing road bridge at this location (Intermediate Road Bridge) would be demolished.

- Pont fwa ddur fydd Trosbont Cyffordd Brynmawr (Pont y Porth) yn cario Cyswllt y Brif Ffordd rhwng Cylchfan Brynmawr a Chylchfan newydd y Brif Ffordd dros yr A465 ac Afon Clydach.
- Pont ddur/goncrïd gyfansawdd fydd Pont Ffordd Ymadael Brynmawr, a fyddai'n cario'r ffordd ymadael ddwyreiniol newydd dros y ffordd ymuno ddwyreiniol.
- Byddai tanlwybr Pont Harri Isaac yn mynd o dan yr A465 tua'r dwyrain ac i Bont Droed Harri Isaac a fyddai'n pontio'r A465 tua'r gorllewin ac yn cynnal cysylltiad y bont droed bresennol.
- Pont drawst ddur ddirdro fyddai Pont Droed Blackrock, a fydd yn cymryd lle'r tanlwybr presennol ac yn cysylltu Blackrock â'r llwybr troed i Devils Bridge a hefyd yn cysylltu'r ddau safle bws.
- Byddai Pont Droed Clydach yn disodli'r bont droed bresennol ac yn cysylltu Gogledd a De Clydach yn ogystal â'r ddau safle bws.
- Byddai pont drawst ddur ddirdro newydd Pont Droed Pant Glas yn cymryd lle'r tanlwybr presennol.
- Yn Saleyard, byddai pont ddur/goncrïd gyfansawdd yn cario'r A465 dros Afon Clydach.
- Pont fwa goncrïd wedi'i rag-gastio fydd Tanbont Cyswllt Clydach yn cario'r A465 dros y ffordd gyswllt newydd (dargyfeiriad Ffordd yr Orsaf) rhwng Gogledd a De Clydach.
- Byddai Pont Droed Navigation Inn, strwythur bwa concrïd wedi'i rag-gastio, yn cario dargyfeiriad Ffordd yr Orsaf yng Ngilwern dros yr A465 newydd.
- Byddai Tanbontydd Glanbaiden (Dwyrain a Gorllewin) yn strwythurau bwa concrïd wedi'u rhag-gastio yn cario'r A465 dros ffordd gylchredol y Gylchfan bresennol.
- Brynmawr Junction Overbridge (Gateway Bridge) would be a steel arch bridge carrying the Main Road Link between the Brynmawr Roundabout and the new Main Road Roundabout over the A465 and the River Clydach.
- Brynmawr Slip Road Bridge would be a steel/concrete composite bridge carrying the new eastbound exit slip road over the eastbound entry slip road.
- Pont Harri Isaac Subway would pass under the eastbound A465 and lead into the Pont Harri Isaac Footbridge which would span the westbound A465 and maintains the existing footway link.
- Blackrock Footbridge would be a curved torsion steel box beam replacing the existing subway and link Blackrock with the footway to Devils Bridge and would also link the two bus stops.
- Clydach Footbridge would replace the existing footbridge and link North and South Clydach and also link the two bus stops.
- Pant Glas Footbridge would be a curved torsion steel box beam replacing the existing subway.
- Saleyard River Crossing would be a steel/concrete composite bridge carrying the A465 over the River Clydach.
- Clydach Link Underbridge would be a precast concrete arch structure carrying the A465 over the new link (Station Road diversion) between North and South Clydach.
- Navigation Inn Overbridge would be a precast concrete arch structure carrying the diverted Station Road at Gilwern over the new A465.
- Glanbaiden Underbridges (East and West) would be precast concrete arch structures carrying the A465 over circulatory carriageway of the existing Roundabout.



**Illustrative Sketch: Pont Harri Footbridge/
Braslun Eglurhaol: Pont Droed Pont Hari**



**Illustrative Sketch: Gateway Bridge/ Braslun
Eglurhaol: Pont Porth**

Oherwydd cyfyngiadau amgylcheddol a'r topograffi, byddai angen gwneud defnydd helaeth o strwythurau cynnal er mwyn cymryd llai o dir a lleihau'r effaith ar ardaloedd sensitif. Byddai angen dros 11.5km o'r strwythurau hyn. Byddai natur y waliau yn cynnwys concrid cyfnerthedig traddodiadol, pridd cyfnerthedig gyda phaneli wyneb carreg neu concrid, llethrau naturiol wedi'u trin a chloddiau pridd wedi'u cyfnerthu â geodecstilau. Byddai'r rhan fwyaf o'r waliau fertigol bron, gan gynnwys y waliau rhwng y ffyrdd yn y darn aml-lefel, yn cynnwys wyneb sy'n gymysgedd o baneli carreg a choncridd gweadog er mwyn efelychu haenau daeareg naturiol yr ardal.

Cynlluniau amgen a ystyriwyd

Cyflwynwyd cynigion i wella'r A465 mewn Ymgynghoriad Cyhoeddus ym 1994.

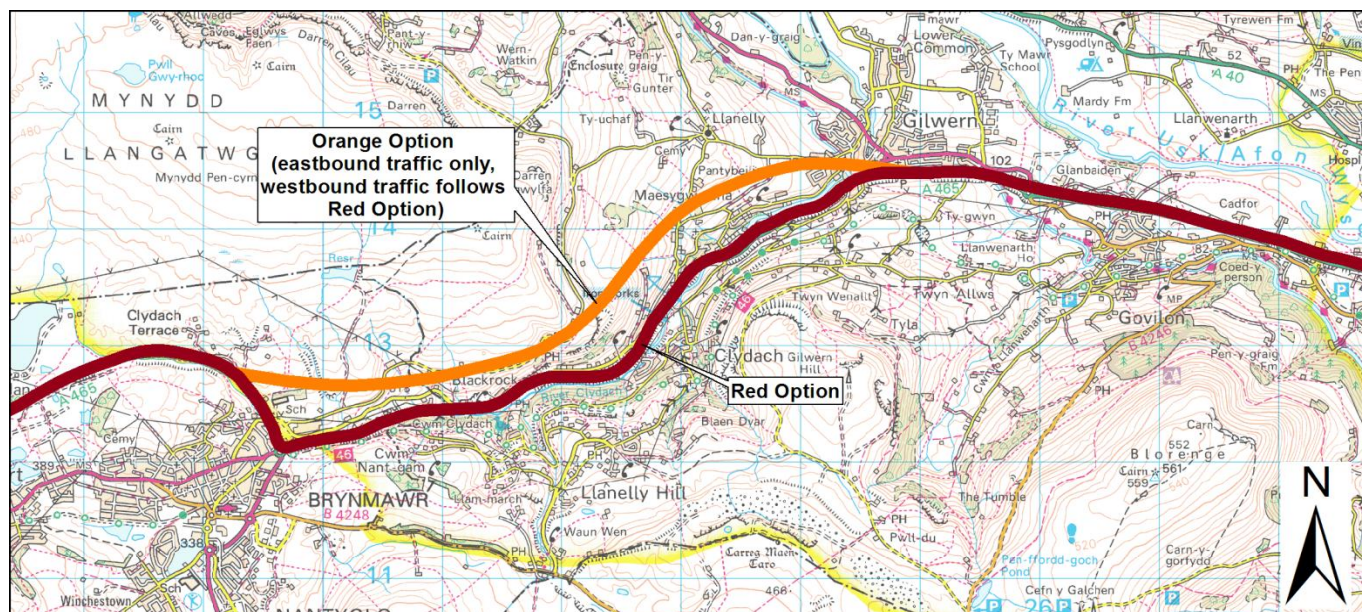
Ystyriwyd dau gynllun amgen ar hyd Adran 2: uwchraddio'r ffordd bresennol (y llwybr coch) a'r llwybr oren a oedd yn cynnwys llwybr all-lein newydd ar gyfer traffig tua'r dwyrain, a gwella'r A465 bresennol ar gyfer traffig tua'r gorllewin. Byddai'r adran tua'r dwyrain wedi bod oddeutu 6km o hyd gan redeg i'r gogledd o'r ffordd bresennol rhwng Waun Rydd (i'r gogledd-orllewin o Frynmawr) a Gilwern. Cafodd y llwybr coch ei fabwysiadu fel y llwybr a Ffefrir.

The topography and the environmental constraints would require extensive use of retaining structures to reduce landtake and impact on sensitive areas. Over 11.5km of these structures would be required. The nature of these walls would include traditional reinforced concrete, reinforced earth with masonry or concrete facing panels, treated natural slopes and soil embankments strengthened with geotextiles. The majority of near vertical walls, including the wall between the carriageways in the split level section, will be faced with a mixture of textured concrete and masonry panels to replicate the strata of the natural geology in the area.

Alternatives Considered

A Public Consultation in 1994 put forward proposals for improving the A465.

Over the length of Section 2, two alternatives were considered: an upgrade of the existing road (the Red Route) and the Orange Route which involved a new off-line route to accommodate eastbound traffic, and the improvement of the existing A465 to accommodate westbound traffic. The eastbound section would have been approximately 6 km in length and would have run north of the existing road between Waun Rydd (north west of Brynmawr) and Gilwern. The Red Route was adopted as the Preferred Route.



ES 1997 Alternatives options/ Dewisiadau amgen DA 1997

Cyhoeddodd Ysgrifennydd Gwladol Cymru ei Lwybr a Ffeirir ar gyfer y cynllun ym mis Gorffennaf 1995, a fu'n sail i Orchymyn Llinell 1999. Ar ôl cyhoeddi Adroddiad yr Archwilwyr ym 1998, cynhaliwyd gwaith pellach ar effaith Cyffordd newydd Glanbaiden. Gostyngwyd aliniad y brif A465 dros y gyffordd.

Cynhaliwyd gwaith pellach dros y deunaw mis diwethaf ar ddatblygu'r Cynllun er mwyn lleihau ôl troed ac effaith a lleihau'r effaith ar yr amgylchedd, yn enwedig yng Ngheunant Clydach, ac er mwyn adolygu'r math a'r ddarpariaeth o gyffyrdd a strwythurau. Gwnaed hyn trwy broses gwerthuso opsiynau'r cynllun wedi'i llywio'n rhannol gan sylwadau pobl leol a rhanddeiliaid eraill yn ystod yr ymgynghoriad. Arweiniodd hyn at newidiadau i'r cynllun o gymharu â'r un a gynigiwyd fel Lwybr a Ffeirir 1995, gan gynnwys: mân waith adlinio lleol a defnyddio ymylon a lleiniau caled cul; addasu cyffyrdd Brynmawr a Saleyard; cyflwyno cyffordd symudiad cyfyngedig yng Ngilwern; cael gwared ar y lôn ddringo drwy Geunant Clydach; gosodwyd byndiau mawr o bridd ym Maesygartha a Gilwern i greu sgrin rhwng y ffordd a'r pentrefi; a newidiadau i'r math o brif strwythurau mewn rhai achosion.

The Secretary of State for Wales announced the Preferred Route for the scheme in July 1995 and this was the basis of the 1999 Line Order. Following the publication of the Inspectors' Report in 1998, further work took place in relation to the impact of the new Glanbaiden Junction. The alignment of the main A465 was lowered over the junction.

Further work has taken place over the last eighteen months on the development of the Scheme design to minimise footprint and impact reduce impact on the environment, in particular within the Clydach Gorge, and to review the type and provision of junctions and structures. This has been carried out through a design options appraisal process guided in part by views expressed during consultation with local communities and other stakeholders. This has resulted in changes to the Scheme compared to that proposed in the 1995 Preferred Route, which include: localised minor realignment of the route and use of reduced width roadside hardstrips and verges; changes to the configuration of the Brynmawr and Saleyard junctions; the introduction of a restricted junction at Gilwern; removal of climbing lane provision through the Clydach Gorge; the introduction of large earth bunds at Maesygartha and Gilwern to create a screen between the road and the villages; and changes to some of the principal structures.

Adeiladu

Yn amodol ar gwblhau'r gweithdrefnau statudol yn foddhaol, a bod cyllid ar gael, disgwylir i'r gwaith adeiladu ddechrau tua diwedd 2014 a byddai'n cymryd oddeutu tair blynedd i'w gwblhau. Mae'r rhaglen adeiladu yn gymhleth o gofio cyfyngiadau ffisegol a chyfyngiadau eraill y Cynllun; isod ceir disgrifiad cryno o'r prif gamau adeiladu disgwylid. Gallai'r dyddiadau a'r cyfnodau adeiladu newid yn dibynnu, er enghraifft, ar yr union ddyddiad cychwyn, amodau peiranyddol ar y safle a'r tywydd.



**Construction of a precast concrete arch bridge/
Adeiladu pont fwa o goncrïd wedi'i rag-gastio**

Yn ystod y chwech i naw mis cyntaf, byddai angen torri'r llystyfiant ar y safle yn isel i ddechrau, a dim ond ei glirio pan fydd angen cynnal gwaith yno, ailgyfeirio cyfleustodau, lledu llwybrau dros dro mewn rhai mannau er mwyn darparu mannau gweithio diogel, a gwneud gwaith plannu lliniarol lle bo'n bosibl. Byddai mesurau lliniaru amgylcheddol eraill fel ffensio a mesurau rheoli llygredd yn cael eu rhoi ar waith cyn i'r gwaith adeiladu gychwyn a gydol y gwaith fel sy'n briodol.

Byddai angen symud pridd mewn lleoliadau amrywiol ar hyd y Cynllun tan ganol 2016. Yn y cyfnod hwn, byddai swm sylweddol o bridd a chraig yn cael ei symud o ardal Cyffordd Brynmawr a'i gludo i'r cloddiadau ffug gyferbyn â Maesygwartha a Gilwern ym mhen dwyreiniol y Cynllun.

Construction

Subject to the satisfactory completion of the statutory procedures and the availability of finance, it is intended to start construction in late 2014 and would take approximately three years to complete. The construction programme is complex given the physical and other constraints of the Scheme; below is a brief description of the main phases of construction that are anticipated. Programmed dates and construction periods would be subject to change depending, for example, on the actual start date, engineering conditions experienced on site and weather conditions.



**Earthworks Operations/ Gweithrediadau
cloddio tir**

During the first six to nine months vegetation on site would be cut to a low level initially but only cleared when works are required to take place, utilities diverted, temporary localised widening to provide safe working areas established, and mitigation planting introduced where possible. Other environmental mitigation measures in the form of exclusion fencing and pollution control measures would be installed before construction works commence and throughout the works as appropriate.

Earth moving would be required at various locations along the Scheme until mid 2016. During this time substantial volumes of earth and rock would be removed from the area of the Brynmawr Junction and transported to the false cuttings opposite Maesygwartha and Gilwern at the eastern end of the Scheme.

Elfen allweddol y Cynllun yw adeiladu Cyffordd Brynmawr, a disgwylir i elfennau o hynny ddigwydd gydol y cyfnod adeiladu o dair blynedd. Yn ystod y 15-18 mis cyntaf, cyflawnir y gwaith o adeiladu ffyrdd ymuno/ymadael Main Road, Hafod Road a'r rhai dwyreiniol yn ogystal â'r pontydd cysylltiedig, gan gynnwys Pont y Porth newydd dros yr A465 a phont droed newydd Hafod. Byddai'r gwaith yma'n galluogi mynediad di-rwystr i Ysgol Sylfaen Brynmawr yn ystod y cyfnod adeiladu. Byddai'r gwaith o adeiladu'r lôn gerbydau aml-lefel tua'r dwyrain drwy'r gyffordd yn cychwyn wedyn tan ganol 2017. Byddai'r lôn gerbydau tua'r gorllewin yn cael ei hadeiladu wedyn o ganol 2016 tan ddiwedd 2017.

The key to the Scheme is the construction of the Brynmawr Junction, elements of which are expected to take place throughout the three year construction period. During the first 15-18 months of the works construction of the Main Road, Hafod Road and the eastbound slip roads together with associated bridges, including the new Gateway Bridge over the A465 and the new Hafod Footbridge, would take place. These works would enable uninterrupted access to Brynmawr Foundation School throughout the construction period. Construction of the new split level eastbound carriageway through the junction would commence thereafter until mid 2017. The westbound carriageway would be constructed later from mid 2016 to late 2017.



Illustrative Sketch: Blackrock Footbridge / Braslun Eglurhaol: Pont Droed Blackrock

Yn ystod y cyfnod clirio cychwynnol o chwech i naw mis, disgwylir y byddai'r A465 tua'r gorllewin i'r gorllewin o Draphont Clydach yn cael ei ledu. Byddai Main Road yn cael ei dargyfeirio tua'r gogledd yn ystod yr un cyfnod.

During the initial six to nine month site clearance period it is expected that the westbound carriageway of the A465 west of the Clydach Viaduct would be widened. Main Road would be diverted northward during the same period.

Byddai gweddill y lôn gerbydau am-lefel 1.6km o hyd tua'r dwyrain, rhwng Brynmawr a phont droed Blackrock, yn cael ei hadeiladu dros gyfnod o 9-12 mis o haf 2015 ymlaen. Byddai strwythurau cysylltiedig yn cael eu hadeiladu a'r prif gyfleustodau'n cael eu dargyfeirio yn

The remaining 1.6km long split level eastbound carriageway between Brynmawr and Blackrock footbridge would be constructed during a 9–12 month period commencing in summer 2015. Associated structures would be built and major utilities diverted during the same period. The

ystod yr un cyfnod. Ni fyddai'r lôn gerbydau tua'r gorllewin dros yr un adran yn cael ei hadeiladu tan ail hanner 2017.

Ymhellach i'r dwyrain rhwng Blackrock a Gogledd Clydach, byddai'r ffordd tua'r gorllewin yn caeledu dros gyfnod o 15 mis rhwng canol 2015 a chanol 2016, cyn lledu'r ffordd tua'r dwyrain dros gyfnod tebyg tan ganol 2017.

Byddai'r gwaith o adeiladu'r prif strwythurau pontydd ym mhen dwyreiniol y Cynllun (Saleyard, Navigation Inn, Glanbaiden) yn cychwyn yn ystod y flwyddyn gyntaf ynghyd â chloddio'r tir ar gyfer yr adran all-lein heibio i Saleyard a Maesygartha. Byddai'r gwaith o adeiladu'r ffordd orllewinol heibio i Saleyard yn cychwyn yr un pryd â'r gwaith lledu rhwng Blackrock a Gogledd Clydach. Byddai'r ffordd ddwyreiniol yn cael ei hadeiladu'r un pryd, ond yn annhebygol o gael ei chwblhau cyn canol 2017.

Bydd y darn all-lein yng Ngilwern yn cael ei adeiladu dros gyfnod o ddwy flynedd (2015-16) wrth i'r newidiadau i'r lonydd cerbydau gorllewinol a dwyreiniol gael eu cwblhau.

Mae rheoli'r traffig yn ystyriaeth hollbwysig wrth sicrhau diogelwch y gweithlu a'r cyhoedd. Y nod yw lleihau oedi drwy ddulliau cyfathrebu da a chadw'r traffig ar yr A465 er mwyn osgoi tagfeydd ar ffyrdd lleol. Ar y cyfan, byddai'r traffig trwodd wedi'i gyfyngu i ddwy lôn gyda chyfyngiad cyflymder dros dro, a chyfnodau dan reolaeth goleuadau traffig dros dro ar rai adegau llai prysur. Bydd gwasanaeth achub cerbydau wedi torri i lawr ar waith gydol y cyfnod adeiladu.

Byddai hawliau tramwy'n cael eu cynnal neu eu dargyfeirio gydol y gwaith adeiladu, lle bo'n ymarferol.

Byddai materion amgylcheddol fel dŵr wyneb sy'n llifo, sŵn, llwch a gwastraff yn cael eu rheoli drwy Gynllun Rheoli Amgylcheddol Adeiladu (GRAA).

westbound carriageway over the same section would not be constructed until the second half of 2017.

Further east between Blackrock and Clydach North the westbound carriageway would be widened over a 15 month period between mid 2015 and mid 2016, followed by widening of the eastbound carriageway over a similar period until mid 2017.

The main bridge structures at the eastern end of the Scheme (Saleyard, Navigation Inn, Glanbaiden) would be commenced during the first year together with the enabling earthworks for the offline section past Saleyard and Maesygartha. The construction of the westbound carriageway past Saleyard would occur at the same time as the widening between Blackrock and Clydach North. The eastbound carriageway would be built at the same time but is unlikely to be completed before mid 2017.

The offline section at Gilwern would be constructed over a 2 year period (2015 – 2016) during which alterations to the eastbound and westbound carriageways would be completed.

Management of traffic is a key consideration to ensure the safety of the workforce and the public. The aim is minimise delays through good communication and keep traffic on the A465 to avoid 'rat running' and disruption on the local road network. Typically through traffic would be restricted to two lanes with a temporary speed restriction, with periods where running under temporary traffic signals at some 'off-peak' times. A breakdown recovery service would be implemented during the construction period.

Rights of way would be maintained or diverted wherever practicable during the construction period.

Environmental issues including surface water run off, noise, dust and site waste would all be controlled and managed through a Construction Environmental Management Plan (CEMP).

Ymgynghori

Consultation

Buom yn ymgynghori'n unigol ag Awdurdodau Cynllunio Lleol a Chyrff Amgylcheddol Statudol, a sefydlwyd Grŵp Cyswllt Amgylcheddol er mwyn ymgynghori ar unrhyw ddatblygiadau mawr yn ymwneud â'r cynllun a'r gwaith dylunio. Bwriedir i'r Grŵp Cyswllt barhau i gyfarfod yn rheolaidd gydol y cyfnod cyn-adeiladu ac yn ystod y cyfnod adeiladau, ac mae'n cynnwys cynrychiolwyr Cadw, Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent, Cyngor Sir Fynwy, Awdurdod Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog, Cyfoeth Naturiol Cymru, Ymddiriedolaeth Archaeolegol Morgannwg Gwent, Ymddiriedolaeth Bywyd Gwyllt Gwent, RSPB a Sustrans.

Rhoddwyd y wybodaeth ddiweddaraf i'r cyhoedd drwy gyfres o Arddangosfeydd Gwybodaeth Gyhoeddus, wedi'u hategu gan gynhythyron a gwefan y Cynllun.

Rydym wedi ymweld â thirfeddianwyr a rhai ag eiddo a mynediad preifat y byddai'r Cynllun yn effeithio'n uniongyrchol arnynt, ac wedi eu hysbysu ynglŷn â'r cynigion. Cafodd y materion a godwyd yn ystod yn yr ymgynghoriadau hyn eu hystyried wrth fynd ati i ddatblygu'r Gorchmynion drafft.

Local Planning Authorities and Statutory Environmental Bodies have been consulted individually and an Environmental Liaison Group (ELG) set up that has been consulted upon all major developments of scheme evolution and design. It is intended the ELG will continue to meet regularly throughout the pre-construction and construction period. The ELG brings together representatives from Cadw, Blaenau Gwent County Borough Council, Monmouthshire County Council, Brecon Beacons National Park Authority, Natural Resources Wales (NRW), Glamorgan-Gwent Archaeological Trust (GGAT), Gwent Wildlife Trust, The Royal Society for the Protection of Birds (RSPB) and Sustrans.

The public have been informed by a series of Public Information Exhibitions, supported by newsletters and a Scheme website.

Landowners and persons whose properties or private accesses would be directly affected by the Scheme have been visited and have been made aware of the proposals. Issues raised during these consultations have been considered as the draft Orders have been developed.

Asesiadau o'r Effeithiau Amgylcheddol

Environmental Specialist Assessments

Cynhaliwyd asesiadau amgylcheddol arbenigol, sy'n nodi ac asesu effeithiau posibl y Cynllun a'r mesurau i'w cyflwyno er mwyn lleihau'r effeithiau hyn.

Dyma grynodeb o'r asesiadau:-

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.

A summary of these assessments is set out as follows:-

Ansawdd aer

Nid yw'r Cynllun wedi'u leoli mewn Ardal Rheoli Ansawdd Aer ac mae ansawdd aer yr ardal yn dda iawn ar y cyfan.

Rhagwelir na fydd effeithiau cyfnod adeiladu'r Cynllun, fel creu llwch ac allyriadau cerbydau gwaith, yn para am gyfnod hir ac ond yn berthnasol yn ystod y cyfnod adeiladu'n unig. Trwy weithredu mesurau lliniaru priodol, fel y rhai a nodir yn nogfen yr Institute of Air Quality Management Dust and Air Emissions Mitigation Measures, dylai'r effeithiau gael eu gostwng i lefel dderbyniol.

Cynhaliwyd gwaith modelu gwasgaru atmosfferig manwl ar gyfer blwyddyn agor a blwyddyn gynllunio'r cynllun (2017 a 2032). Disgwylir i'r crynodiadau llygredd aer fod ymhell o dan amcanion Strategaeth Ansawdd Aer berthnasol y llywodraeth, ac ystyrir na fydd fawr ddim effaith ar iechyd pobl yn gyffredinol.

Treftadaeth ddiwylliannol

Mae treftadaeth ddiwylliannol yr ardal yn deillio o'r cyfnod diwydiannol yn bennaf, o hanner ola'r unfed ganrif ar bymtheg i ddechrau'r ugeinfed ganrif. Mae'r holl ddeunyddiau crai ar gyfer gwaith haearn ar gael yng nghyffiniau'r Cynllun a chafodd y deunyddiau crai hyn eu hallforio yn ogystal â'r cynhyrchion gorffenedig o'r gweithfeydd diwydiannol. Pŵer y cyrsiau dŵr sy'n britho'r cymoedd serth oedd yn gyrru'r diwydiannoli hwn.

Mae rhan helaeth o'r Cynllun o fewn Tirwedd o Ddiddordeb Hanesyddol Arbennig Cwm Clydach. Aseswyd mai ychydig o effaith fydd y Cynllun yn ei chael ar y dirwedd hanesyddol gofrestredig hon ar y cyfan.

Ni fyddai'r Cynllun yn arwain at golli unrhyw heneb gofrestredig neu adeilad rhestredig. Byddai sawl nodwedd o'r fath yn cael eu heffeithio gan y Cynllun o ganlyniad i newidiadau yn eu cyffiniau, er y byddai hynny'n arwain at newidiadau llesol yn hytrach

Air Quality

The Scheme is not located within an Air Quality Management Area and air quality within the area is generally very good.

Impacts during the construction of the Scheme, such as dust generation and plant vehicle emissions, are predicted to be of short duration and only relevant during the construction phase. With the implementation of appropriate mitigation measures, such as those set out in the Institute of Air Quality Management Dust and Air Emissions Mitigation Measures document, the impacts should be reduced to an acceptable level.

Detailed atmospheric dispersion modelling has been undertaken for the opening and design years of the Scheme (2017 and 2032 respectively). Air pollutant concentrations are expected to be well below the relevant government Air Quality Strategy objectives and the overall significance of effects on human health is considered to be negligible.

Cultural Heritage

The cultural heritage of the area is predominantly that of the industrial period, from the later part of the 16th century through to the early 20th century. All of the raw materials for iron-working are available within the vicinity of the Scheme and these raw materials were also exported along with the finished products from the industrial facilities. The watercourses in the steep-sided valleys provided the power to drive this industrialisation.

Much of the Scheme is within the registered Cwm Clydach Landscape of Special Historic Interest. The overall impact of the Scheme on this registered historic landscape has been assessed as slight.

The Scheme would not result in the loss of any scheduled monument or listed building. Several such features would be affected by the Scheme as a result of changes within their settings, although in some cases the changes would be beneficial rather than adverse.

na niweidiol mewn rhai achosion. Lle nodwyd unrhyw effeithiau niweidiol, bach iawn fyddai'r effaith ym mhob achos ond un. Yr eithriad yw'r Heneb Gofrestredig ar ffurf strwythur (Bwa'r Hafod) sy'n cario hen reilffordd Clydach dros geunant dwfn. Yma, bydd effaith niweidiol y Cynllun yn ganolog.

Where adverse effects have been identified, in all but one case the effects would be slight. The exception is a Scheduled Ancient Monument that represents a structure (the Hafod Arch) that carries the former Clydach Railroad over a deep ravine. Here the adverse effect resulting from the Scheme would be of moderate significance.



Hafod Arch / Bwa Hafod



**Clydach Railroad passing beneath canal embankment at Gilwern/
Ffordd reilffordd Clydach yn pasio o dan arglawdd y gamlas yng Ngilwern**



Smart's Bridge/ Pont Smart

Yr unig effaith niweidiol ganolog arall ar unrhyw ased treftadaeth fyddai dymchwel hen Gapel y Methodistiaid ger Gilwern. Fe'i hadeiladwyd oddeutu 1838 ac mae'n bosibl ei fod yn segur mor bell yn ôl â 1900. Cafodd mynwent gyfagos ei chlirio'n rhannol wrth adeiladu'r A465 bresennol, ond mae pum carreg fedd yno o hyd, ac felly mae'n bosibl bod rhai gweddillion wedi'u claddu yno o hyd. Byddai'n rhaid adleoli'r rhain. Byddai gwaith dymchwel arall yn cynnwys dwy hen dafarn a dau dŷ gweithwyr o'r oes ddiwydiannol.

Byddai rhaglen o waith ymchwil a chofnodi archaeolegol yn cael ei chynnal cyn ac yn ystod gwaith adeiladu'r Cynllun. Byddwn yn cytuno ar y rhaglen ymlaen llaw gyda'r curadur archaeolegol a benodir gan Lywodraeth Cymru.

The only other moderate adverse effect on any heritage asset would be the demolition of a former Primitive Methodist Chapel close to Gilwern. This was built in c. 1838 and may have gone out of use as early as 1900. An adjacent burial ground was partially cleared during the construction of the current A465 Heads of the Valley road, however five headstones are still present and therefore it is possible that some remains are still buried and would have to be relocated. Other demolitions include two former public houses and two industrial period workers' houses.

A programme of archaeological investigation and recording would be undertaken ahead of and during construction of the Scheme. This programme would be agreed in advance with the archaeological curator appointed by Welsh Government.

Tirwedd

Byddai'r Cynllun yn cychwyn o fewn yr ardaloedd llwyfandir ucheldir agored sy'n ffinio â Brynmawr i'r gorllewin. Yna, byddai'n pasio drwy geunant serth a choediog Cwm Clydach

Landscape

The Scheme would commence within the exposed upland plateau areas adjoining Brynmawr to the west. Thereafter, it would pass through the dramatic steep sided wooded

ac yn dilyn cwrs afon Clydach cyn cyrraedd tirwedd isel rhan isaf Dyffryn Wysg yn y pen dwyreiniol.

Mae cynigion tirwedd ac amgylcheddol y Cynllun yn ymateb i Strategaeth Tirwedd Blaenau'r Cymoedd, lle bo'n berthnasol. Cynigir plannu coetiroedd newydd a fyddai'n ategu cymeriad coediog y Ceunant, a byddai'n cynnwys rhywogaethau lleol. Byddai'r defnydd o arwynebau carreg, pren a dur hindreuliedig ar strwythurau yn cyd-fynd â chymeriad garw a threftadaeth ddiwydiannol y Ceunant, a byddai'r newid yn y creigwely rhwng tirwedd yr ucheldir ym Mrynmawr a rhan isaf Dyffryn Wysg yng Ngilwern i'w gweld yng nghloddiaidau'r ffyrdd. Byddai'r cyffyrdd a'r rhannau all-lein yn cael eu hintegreiddio i dirwedd y cwm, trwy dwmpathau pridd a phlannu coed.

gorge of Cwm Clydach following the course of the River Clydach before emerging within the low-lying landscape of the Lower Usk Valley at its eastern end.

The landscape and environmental design proposals for the Scheme respond to the Heads of the Valleys Landscape Strategy, where relevant. New woodland plantings are proposed which would reinforce the wooded character of the Gorge and would include locally occurring species. The use of masonry facings, timber and weathered steel on structures would compliment the rugged character and industrial heritage of the Gorge, and the change in bedrock between the upland landscape at Brynmawr and the Lower Usk Valley at Gilwern would be exposed on road cuttings. The junctions and offline sections would be integrated into the landscape of the valley with earth mounding and woodland planting.



Existing Illustrative Photomontage/ Montage ffotograffig eglurhaol cyfredol



Existing Illustrative Photomontage/ Montage ffotograffig eglurhaol cyfredol

Yn ystod y tymor hirach, y brif ardal a effeithir fydd y darn all-lein o fewn Ceunant Clydach Isaf rhwng Clydach a Gilwern lle byddai newidiadau ar raddfa fawr i'r topograffi ac ychwanegu Cyffordd Saleyard a chroesfan afon. Fodd bynnag, byddai plannu ardaloedd sylweddol o goed collddail yn lliniaru'r effeithiau niweidiol hyn yn rhannol yn ogystal ag ychwanegu at amgylchedd coediog y Ceunant.

Yn ystod y cyfnod gweithredol, byddai'r Cynllun yn cael effaith anffafriol ar sawl golygfa. Fodd bynnag, byddai cloddiadau ffals yn Dan y Coed, Maesygartha a Gilwern yn creu sgrin weledol ac yn gwella'r golygfeydd o nifer o dai preswyl a llwybrau troed cyfagos. Yn y tymor hirach a, phan fo'r llystyfiant presennol a'r planhigion newydd wedi deilio'n llawn, byddai'r Cynllun yn amharu llai eto ar yr olygfa i nifer o dai preswyl a llwybrau troed cyfagos. Er hynny, byddai'r Cynllun yn dal i amharu ar yr olygfa o sawl tŷ a llwybr cyhoeddus ym Brynmawr, Blackrock, rhwng Gogledd Clydach a Chwm Siôn Matthew, ac yng Ngilwern.

Byddai'r rhan fwyaf o'r Cynllun o fewn Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog. Er na fyddai o reidrwydd yn gwella nodweddion arbennig y parc, ni fyddai'n peryglu ei harddwch naturiol chwaith. Mae'r Cynllun yn welliant i'r coridor trafniadaeth mawr presennol ar gyrion y parc. Ar ben hynny, byddai'n creu rhywfaint o effeithiau llesol ar y Ceunant drwy blannu coetir newydd, cloddiadau craig newydd, arwynebau gwell i waliau cynnal a chreu llwybrau cerdded a beicio newydd a fydd yn cynyddu mynediad i'r ardal ddiddorol hon. Byddai'r Cynllun hefyd yn cynnwys cyfnod ôl-ofal o bum mlynedd, lle byddai gwaith plannu a gwaith amgylcheddol arall yn cael eu sefydlu a'u cynnal.

Cadwraeth natur

Mae'r Cynllun yn mynd drwy safle â dynodiad Ewropeaidd a chenedlaethol, a chynefinoedd eraill sy'n cynnal rhywogaethau a warchodir a rhai nodedig eraill, fel ystlumod, dyfrgwn, ymlusgiaid, adar a phlanhigion a choed prin.

During the longer term, the main area affected would be the offline section within the Lower Clydach Gorge between Clydach and Gilwern where there would be large-scale changes to topography and the addition of the Saleyard Junction and river crossing. However, these adverse effects would be partly offset by large areas of new deciduous woodland planting which would also reinforce the wooded setting to the Gorge.

During the operational phase, there would be adverse effects upon a number of views. However, false cuttings at Dan y Coed, Maesygartha and Gilwern would provide visual screening and result in some beneficial effects upon views from a number of adjoining residential properties and footpaths. In the longer term and, when existing vegetation and new planting is in full leaf, potential adverse effects of the Scheme upon views would be further reduced. However, there would remain adverse effects upon views for a number of residential properties and public footpaths at Brynmawr, at Blackrock, between Clydach North and Cwm Sion Matthew, and at Gilwern.

Most of the Scheme would be within the Brecon Beacons National Park. Whilst it would not necessarily enhance the special qualities of the park it would not compromise its natural beauty. The Scheme is an improvement to an existing major transport corridor on the edge of the park. Furthermore, it would result in some beneficial effects upon the Gorge through new woodland planting, new rock cuttings, improved facing to retaining walls and new pedestrian and cycle routes providing increased access to this interesting area. The Scheme would also include a 5 year aftercare period during which the planting and environmental works would be established and maintained.

Nature Conservation

The Scheme passes through a European and nationally-designated site, and other habitats which support protected and otherwise notable species, such as bats, otters, reptiles, birds and rare plants and trees. It passes through

Mae'n pasio drwy gyrron deheuol Ardal Cadwraeth Arbennig Ystlumod Wysg, sy'n safle warchodedig Ewropeaidd, yn bennaf ar gyfer yr ystlumod pedol lleiaf. Mae hefyd yn cynnwys cynefinoedd pwysig fel ogofâu, rhosydd, corstiroedd, coetir a llystyfiant arall sy'n nodweddiadol o galchfaen. Byddai'r Cynllun yn effeithio ar oddeutu 11.2 hectar o'r safle hwn, sy'n 1686.4 hectar i gyd. Mae'n agos iawn i Ardal Cadwraeth Arbennig Coetiroedd Cwm Clydach, sydd wedi'i diogelu oherwydd ei choetiroedd ffawydd a'r cymunedau o is-blanhigion cysylltiedig (mwsoglau, llysiau'r afu, ffyngau a chennau).

Cafodd yr effeithiau ar y safleoedd Ewropeaidd eu hasesu ar wahân, mewn proses a elwir yn Asesiad o'r Goblygiadau (prosiectau prifffyrdd a/neu ffyrdd) ar gyfer Safleoedd Ewropeaidd. Heb fesurau lliniaru priodol, daeth yr asesiad o'r effaith amgylcheddol i'r casgliad y gallai'r Cynllun gael cryn effaith ar lawer o'r cynefinoedd a'r rhywogaethau a warchodir ar hyd y Cynllun, yn enwedig yr ystlumod pedol lleiaf, coetir llydanddail lled-naturiol, a'r safleoedd a ddynodwyd ar sail cadwraeth natur.

Mae'r mesurau arfaethedig i leihau effeithiau'r Cynllun yn cynnwys:

- Clirio llystyfiant yn ystod y gaeaf er mwyn osgoi tymor bridio adar, a chodi palis a ffens addas fel nad yw'r man gweithio yn amharu ar safleoedd sy'n cynnal cornchwiglod sy'n bridio.
- Symud ymlusgiaid o ardal y Cynllun i ardaloedd diogel cyfagos cyn dechrau'r gwaith adeiladu.
- Cadw'r holl leoliadau presennol lle mae ystlumod pedol lleiaf (a rhywogaethau ystlumod eraill) sy'n croesi o dan y ffordd bresennol a chynnal y coridorau llystyfiant cyfredol sy'n arwain at y lleoliadau hyn neu blannu llystyfiant newydd lle nad oes modd gwneud hynny.

the southern extremities of the Usk Bat Sites Special Area of Conservation (SAC) which is a European protected site primarily for lesser horseshoe bats, but also for important habitats comprising caves, heathland, bogs, woodland and other vegetation characteristic of limestone. The Scheme would affect approximately 11.2ha of this site, which is 1686.4ha in total extent. It passes immediately adjacent to the Cwm Clydach Woodlands SAC, which is protected because of its beech woodlands and the associated lower plant communities (mosses, liverworts, fungi and lichens).

Effects on the European sites have been assessed separately, in a process known as Assessment of Implications (of highways and/or roads projects) on European Sites. Without appropriate mitigation the environmental impact assessment concluded that the Scheme could have a significant adverse impact on many of the habitats and protected species found along the Scheme, particularly lesser horseshoe bats, semi-natural broadleaved woodland, and the sites designated for their nature conservation interest.

Proposed measures to mitigate the impacts resulting from the Scheme include the following:

- Clearance of vegetation during the winter to avoid the bird breeding season, and erection of suitable hoarding and fencing to prevent disturbance from working areas to sites known to support breeding lapwings.
- Removal of reptiles from the Scheme footprint to safe adjacent areas prior to construction.
- Retention of all existing locations where lesser horseshoe bats (and other bat species) cross beneath the existing road and maintenance of existing vegetation corridors leading to these locations or planting of new vegetation where retention is not possible.

- Ail-leoli coed cerddin gwynion Cymreig unigol prin a'r rhywogaethau prin o heboglys i leoliadau newydd gyda nodweddion addas er mwyn eu cynnal.
- Creu 18.1 hectar o gynefin sy'n addas ar gyfer ystlumod sy'n porthi a chymudo o fewn ardaloedd porthiant craidd clwydfannau mamolaeth yr ystlumod pedol lleiaf, i gymryd lle'r rhai a fyddai'n cael eu colli (13.3 hectar), creu 9 strwythur i ystlumod glwydo (clwydfannau syml a rhai tanddaearol cymhleth a strwythur rhydd-sefyll mewn lleoliadau priodol), a newid y goleuadau ar hyd y Cynllun er mwyn cymell ystlumod i beidio â hedfan i lefydd lle gallant ddod i gyswllt unionyrchol â thraffig.
- Byddai gwaith angenrheidiol o amgylch clwydfannau mamolaeth a gaeafgysgu ystlumod pedol lleiaf yn cael ei amseru er mwyn osgoi cyfnodau sensitif.
- Darparu mannau croesi diogel i ddyfrgwn ar yr afon a mannau croesi pwysig eraill dros nentydd, a darparu ffensys ychwanegol i atal dyfrgwn rhag cael eu heffeithio gan draffig y Cynllun, a mynd i'r afael â mannau problemus lle mae dyfrgwn yn cael eu lladd.
- Byddai gwaith yn cael ei wneud ar rai strwythurau cyfredol yn ardal y Cynllun er mwyn gwella mynediad i ddyfrgwn.
- Arferion gwaith gofalus sy'n cydnabod natur y tir y teithir drwyddo, er mwyn sicrhau nad yw'r gwaith adeiladu yn difrodi cynefinoedd sensitif sydd union gerllaw'r Cynllun.
- Relocation of individual rare Welsh whitebeam trees and rare species of hawkweed to new locations with suitable characteristics for their maintenance.
- Creation of 18.1ha of habitat suitable for bat foraging and commuting within the core foraging areas of lesser horseshoe maternity roosts, to replace that which would be lost (13.3ha), creation of 9 structures for bats to use as roosts (both simple and complex subterranean roosts and a free-standing structure in appropriate locations), and replacement of lighting along the Scheme to dissuade lesser horseshoe bats from flying in locations where they may come into direct contact with traffic.
- Necessary works around lesser horseshoe bat maternity and hibernation roosts would be timed to avoid sensitive periods.
- Provision of safe crossing points for otters at river and other significant stream crossing points, with provision of additional fencing to prevent otters from being affected by traffic on the Scheme, addressing known otter fatality hotspots.
- Work would be undertaken to some existing structures within the working area of the Scheme to improve access for otters.
- Careful working practices which recognise the nature of the terrain being passed through, to ensure that construction work does not damage sensitive habitats which lie immediately adjacent to the Scheme.



Cornchwiglen / Lapwing



Ystlum Pedol Lleiaf / Lesser Horseshoe Bat

Byddai angen trwyddedau rhywogaeth a warchodir ar gyfer gwaith sy'n effeithio ar ystlumod, a hynny gan Gyfoeth Naturiol Cymru cyn dechrau'r gwaith a fyddai'n effeithio ar ystlumod.

Gyda'r mesurau lliniaru a ddisgrifir uchod ar waith, daeth yr asesiad i'r casgliad y byddai holl effeithiau'r Cynllun heblaw un yn cael eu lleihau i lefel na fyddai'n arwyddocaol. Yr eithriad oedd colli coetir llydanddail lled-naturiol. Byddai gwaith plannu coetir helaeth er mwyn i ystlumod glwydo a phorthi, yn lleihau'r golled dros amser.

Byddai arolygon cyn-cychwyn ac arolygon adolygu yn ystod y gwaith adeiladu yn cael eu cynnal, ar gyfer yr holl rywogaethau perthnasol. Byddai arolygon monitro ôl-cwblhau yn cael eu cynnal er mwyn adolygu effeithiolrwydd mesurau lliniaru'r Cynllun.

Daeareg a phriddoedd

Cynhaliwyd arolwg o'r tir er mwyn darparu gwybodaeth ar gyfer gwaith cynllunio'r cynllun a helpu i aildddefnyddio cymaint ag y bo modd o'r graig a'r priddoedd a gloddir yn y Cynllun.

Mae cyflwr y tir yn gymhleth ac yn amrywio'n fawr o le i le, yn enwedig wrth i'r ffordd symud tua'r dwyrain trwy Geunant Clydach. Mae'n cynrychioli dros 100 miliwn o flynyddoedd mewn amser daearegol, rhwng y Cystradau Glo Carbonifferaidd Isaf, yr haenau daearegol diweddaraf ar ben dwyreiniol y Cynllun a'r hynaf, yr Hen Dywodfaen Coch Isaf, yng Ngilwern.

Ar ben y creigwely, mae dyddodion arwynebol sydd wedi newid yn sylweddol yn sgil gweithgareddau dynol hanesyddol ac maent yn cynnwys uwchbridd â haen waelodol o Dir Gwneud (tip glo yn bennaf), llifwaddodion (i ryw raddau) a dyddodion rhewlifol.

Protected species licenses would be required for works affecting bats, and these licenses would be obtained from NRW prior to commencement of works which would affect the bats.

With the mitigation measures described above in place the assessment concluded that the effects bar one of the Scheme would be reduced to a level deemed to be not significant. The exception was the loss of semi-natural broadleaved woodland. This loss would diminish over time due to the extensive areas of woodland planting being introduced for replacement bat foraging and commuting.

Pre-commencement surveys and review surveys during construction for all relevant species would be carried out. Post-completion monitoring surveys would be undertaken to review the effectiveness of mitigation measures associated with the Scheme.

Geology & Soils

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

The ground conditions are complex and vary significantly from location to location, particularly as the road moves east through the Clydach Gorge. More than 100 million years of geological time is represented between the Carboniferous Lower Coal Measures, the youngest geological strata at the Scheme's eastern end and the oldest, the Lower Old Red Stone, at Gilwern.

Overlying the bedrock are superficial deposits which have been extensively modified by historical human activity and comprise topsoil underlain by Made Ground (mainly mine spoil), alluvium (of limited extent) and glacial deposits.

Mae sawl ardal sy'n rhan o'r cynllun lle mae cyflwr y tir yn debygol o achosi risgiau geotechnegol/daearegol sylweddol, sef:

- Tir a allai fod wedi'i lygru ar hen safle ffatri Anacomp ym Mrynawr a sawl safle tirlenwi arall ar hyd y cynllun.
- Hen weithfeydd glo hanesyddol, yn byllau tanddaearol dwfn a safleoedd brig ar gyfer glo a haearnfaen, yn ardal Brynmawr.
- Safle (Daearegol) o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig Brynmawr Sections ym mhen gorllewinol y Cynllun.
- Ogofâu calchfaen islaw aliniad y ffordd yn ardal Blackrock.

Lle mae angen cloddio deunyddiau wedi'u llygru byddai angen rhoi mesurau arbennig ar waith i atal llygryddion rhag lledaenu i ardaloedd heb eu heffeithio cyn hyn. Mewn ardaloedd lle mae gweithfeydd glo bas yn gorwedd o dan y Cynllun, y ffordd orau o'u trin fyddai cloddio'r ardal a'u hailenwi â deunyddiau anadweithiol yn hytrach na growtio er mwyn lleihau'r effaith ar y ddaeareg. Mewn ardaloedd o ogofâu ac Ardal o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig Brynmawr Sections, byddai gwaith lledu'r ffordd yn cael ei gynllunio mewn modd sy'n lleihau'r difrod i'r nodweddion dynodedig gan gynnwys y creigiau agored a phyrth yr ogofâu, h.y. creu cloddiadau newydd fel eu bod yn adlewyrchu graddau, ansawdd ac amrywiaeth y rhai presennol o fewn y SoDdGA, a chadw'r mynediad i'r creigiau o fewn SoDdGA ar gyfer gwaith astudio a chynnal a chadw yn y dyfodol.

Byddai angen cloddio cryn dipyn o'r graig mewn sawl ardal o'r Cynllun er mwyn lledu'r ffordd. Efallai y bydd cloddiadau o fewn y Cystadau Glo a'r calchfaen Carbonifferaidd yn creu cyfle i ail-greu rhannau o'r SoDdGA a gollir i'r Cynllun, o fewn cloddiadau newydd a chynyddu mynediad at ddibenion addysgol, yn amodol ar ystyriaethau iechyd a diogelwch, ac felly'n cael ychydig o effaith lesol ar y ddaeareg a'r priddoedd.

There are a number of areas along the Scheme where the ground conditions are likely to present significant geotechnical/geological challenges to the Scheme design:

- Potentially contaminated ground at the former Anacomp Magnetics Factory at Brynmawr and several other landfill sites along the Scheme.
- Areas of old historical mine workings, both deep underground mining and opencast sites for coal and ironstone, at the Brynmawr end of the Scheme.
- The Brynmawr Sections (Geological) Site of Special Scientific Interest at the west end of the Scheme and
- Limestone caves below the carriageway in and around the Blackrock area.

Where excavation of contaminated material is required then special measures would be taken to prevent the spread of contaminants into previously unaffected areas. In areas where shallow mine workings underlie the Scheme treatment of them would preference dig out and backfill with inert materials as opposed to grouting to minimise the impacts on the geology. In the areas of the caves and Brynmawr Sections SSSI, the widening of the road would be designed to minimise damage to the designated features including rock exposures and cave entrances, i.e. to replicate in new cuttings the current extent, quality and variation of exposure within the SSSI, and to preserve access to exposures within the SSSI for future study and maintenance.

There are many areas along the Scheme where the widening of the road would require significant rock excavation. Cuttings within both the Coal Measures and Carboniferous limestone may afford opportunity for sections within the SSSI lost to the Scheme to be recreated within new cuttings and for increased access for educational purposes subject to health and safety considerations thereby having a slight beneficial impact on the geology and soils.

Yn gyffredinol, rhagwelir y byddai'r Cynllun yn cael effaith Fawr i Ganolig ar y SoDdGA daearegol ac ychydig o effeithiau gweddilliol andwyol ar ddaeareg a phriddoedd ar hyd gweddill y Cynllun.

Deunyddiau

Mae angen cloddio tua 1.2 miliwn m³ o uwchbridd, dyddodion arwynebol a chreigiau o'r safle, gyda'r cyfan yn cael ei aildddefnyddio o fewn ffiniau'r Cynllun lle bo'n ymarferol. Efallai y bydd angen tanio lle mae'r graig yn hynod o galed, ond bydd angen gwerthuso hyn gan ddefnyddio canllawiau a dulliau cymeradwy er mwyn sicrhau cyn lleied o effaith ar yr amgylchedd leol ag sy'n bosibl.

Mae'r cynigion ar gyfer aildddefnyddio deunyddiau'r safle yn cynnwys defnyddio'r creigiau tywodfaen a chalchfaen a gloddir yn rhan o'r paneli concrid wedi'u rhag-gastio ar gyfer y waliau cynnal mewn lleoliadau amrywiol ledled y Cynllun.

Byddai unrhyw ddeunydd nad yw'n addas at ddibenion peirianeg yn cael ei ddefnyddio fel deunydd tirlunio, er mwyn helpu i leddfu effaith weledol y Cynllun.

O ran crynodiadau sylweddol o lygredd mewn deunyddiau y byddai'n rhaid eu cloddio o'r safle a'u haildddefnyddio wrth adeiladu'r ffordd, ystyrir ei bod yn annhebygol y byddent yn cael effaith ar iechyd pobl a/neu'r amgylchedd. Er hynny, nodwyd defnydd hanesyddol o dir llygredig o fewn ffiniau'r Cynllun a all olygu bod llygredd lleol yn bresennol mewn deunyddiau a gloddir. Byddai gweithgareddau cloddio yn dilyn canllawiau arfer gorau er mwyn osgoi achosion o lygredd o ollyngiadau a dulliau storio amhriodol ar y safle, a byddai'r protocol ar gyfer rheoli halogiad tir yn cael ei egluro yn y GRAA.

Overall it is anticipated that there would be a Large to Moderate adverse effect on the geological SSSI and slight adverse residual impacts on the geology and soils along the rest of the Scheme.

Materials

A total of around 1.2 million m³ of topsoil, superficial deposits and rock would be excavated from the site all of which would be reused within the Scheme boundaries where practicable. The excavation of rock may necessitate the use of blasting in areas where the rock is very hard but this will be subject to evaluation using approved guidance and methods to ensure minimal risk and impact on the local environment.

Proposals for the reuse of site won materials include the utilisation of excavated sandstone and limestone rock for incorporation into precast concrete facing panels for retaining walls in various locations throughout the Scheme.

Any material not suitable for engineering purposes, would be utilised as landscaping material, to assist in softening the visual impact of the Scheme.

It is considered unlikely that significant contamination concentrations are present within the on site materials resources that would be excavated and re-used during the construction of the road which would have an effect on human health and or the environment, but historical contaminative land uses have been identified within the Scheme boundaries which could result in localised contamination being present within excavated materials. Excavation activities would follow best practice guidelines to avoid contamination from leaks, spillages and inappropriate storage of materials on site and a protocol for managing land contamination would be set out within the CEMP.

Lle bydd angen cael deunyddiau o'r tu allan, byddai'r rhain yn deillio o gyflenwyr lleol sy'n bodoli eisoes. Byddai defnyddio cyflenwyr lleol yn helpu i leihau'r symudiadau traffig ar ffyrdd cyhoeddus lleol a byddai'r gwaith cludo a dosbarthu'n cael ei amseru i osgoi'r cyfnodau prysuraf ar yr A465 bresennol.

Yn gyffredinol, rhagwelir na fyddai gwaith adeiladu'r Cynllun yn cael llawer o effaith ar yr adnoddau materol ac felly na fyddai'r effaith ar yr adnoddau materol yn un andwyol.

Sŵn a dirgryniad

Er gwaetha'r dulliau gwaith adeiladu safonol sy'n dilyn arferion gorau, efallai na fydd lefelau sŵn adeiladu yn cael eu lleddfu'n llwyr mewn rhai lleoliadau, islaw'r lefelau lle byddai effaith sŵn andwyol yn digwydd. O ran yr adeiladau hyn sy'n agos i'r gwaith adeiladu, gall y lefelau sŵn fod yn uwch na'r hyn a ystyrir yn dderbyniol. Effeithiau gweddilliol dros dro yn unig yw'r rhain, a byddent yn cael eu rheoli yn ystod y gwaith adeiladu drwy fesurau lliniaru ychwanegol.

Rhagwelir y bydd effeithiau sŵn llesol a niweidiol yn deillio o weithredu'r Cynllun. Byddai'r aliniad newydd yn lleihau tagfeydd ac yn cynyddu llif y traffig, a fyddai'n dueddol o gynyddu'r sŵn. Er hynny, mae mesurau gostegu sŵn wedi'u cynnwys yn y Cynllun trwy ddarparu system wyneb ffordd denau sy'n llai swmlyd, a sgrinio o fewn y darpariaethau tirwedd, gan gynnwys byndiau a waliau cynnal.

Ar sail y newid o ran sŵn a ragwelir, mae'r lefelau sŵn arwyddocaol mewn lleoliadau unigol yn debygol o amrywio o llesol sylweddol i andwyol sylweddol er bod mwy o leoliadau yn debygol o brofi cryn dipyn yn llai o sŵn (183 o gartrefi) o gymharu â mwy o sŵn (135 o gartrefi).

Heb fesurau gostegu sŵn pellach, cafodd rhai cartrefi eu nodi'n rhai a all fod yn gymwys am inswleiddiad sŵn dan Reoliadau Inswleiddio rhag Sŵn; sef tri chartref yn ardal Blackrock.

Where it is necessary to import materials, these would be sourced from local existing suppliers. Using local suppliers would assist in minimising vehicle movements on local public roads and deliveries would be timed to avoid peak traffic periods on the existing A465.

Overall it is anticipated that the potential impacts on the material resources as a result of the construction of the Scheme would be of a negligible to minor magnitude and therefore not adversely affect the material resources.

Noise and Vibration

Despite following standard best-practice construction working methods, construction noise levels may not be fully mitigated at some locations to below levels where an adverse noise impact would occur. For these properties in close proximity to the works, noise levels may exceed those considered acceptable. These are temporary residual effects and would be managed during construction by means of additional mitigation.

In operation, both beneficial and adverse noise effects are predicted for the Scheme. The new alignment would reduce congestion and allow an increased vehicle flow-rate, which would tend to increase noise. However, noise mitigation has been incorporated into the Scheme by the provision of a thin road surface system which is relatively low noise, and screening within the landscape provisions, including bunding and retaining walls.

Based on the predicted noise change, the level of significance at individual locations is considered to range between major beneficial to major adverse, although more locations are likely to experience a significant noise decrease (183 properties) compared to a noise increase (135 properties).

Without further mitigation a number of properties have been identified as subject to noise levels that may qualify them for noise insulation under the Noise Insulation Regulations; these comprise three properties in and around Blackrock.

Ystyriwyd rhwystrau sŵn 2m o uchder ar hyd y brif lôn gerbydau mewn pum lleoliad yn Blackrock, Gogledd Clydach (dau leoliad), Fferm Brynant ac i'r gorllewin o Glanbaiden. Mae cyfrifiadau cychwynnol yn awgrymu y byddai'r rhwystr yn Blackrock yn creu mantais sylweddol drwy ostegu'r sŵn 3 dB neu fwy, mewn perthynas â'i hyd o 200 m (yn fras), tra byddai'r pedwar rhwystr arall yn cynnig dim mwy nag ychydig o fanteision, o gofio'r cyfanswm hyd o 1.9 km.

Yn sgil gosod rhwystr acwstig yn Blackrock, dim ond un eiddo ar hyd y Cynllun a nodir fel un sy'n debygol o fod yn gymwys am inswleiddiad rhag sŵn.

Effeithiau ar bob teithiwr

Byddai'r Cynllun yn effeithio ar nifer o hawliau tramwy cyhoeddus a llwybrau sy'n cael eu defnyddio gan gerddwyr a beicwyr yn bennaf, rhai ohonynt yn cysylltu â llwybrau a hyrwyddir megis Llwybr Dyffryn Wysg, na fyddai'n cael ei effeithio gan y Cynllun. Yn ystod y gwaith adeiladu, byddai angen cau rhai llwybrau dros dro neu'n barhaol, a byddai defnyddwyr yn gallu defnyddio rhannau eraill o'r rhwydwaith yn ystod y cyfnod hwn. Ar ôl cwblhau'r gwaith adeiladu, byddai cysylltedd y rhwydwaith hawliau tramwy cyhoeddus yn cael ei gynnal gyda newidiadau i aliniad rhai llwybrau a rhai cysylltiadau newydd yn cael eu darparu. Mae'r manau croesi presennol dros ac o dan yr A465 yn llwybrau cyswllt pwysig i gerddwyr i aneddiadau o boptu'r ffordd, a byddai'r rhain yn parhau ar agor hyd nes bod y strwythurau newydd wedi'u cwblhau ac ar waith, lle bo'n bosibl. Byddem yn darparu pontydd troed newydd i gerddwyr yn y lleoliadau canlynol, a byddai pont droed newydd y Navigation Inn yn darparu mynediad i gerddwyr yng Ngilwern.

- Pont Harri Isaac
- Blackrock
- Clydach
- Pant Glas

Byddai'r gwaith adeiladu yn effeithio ar ran o'r Llwybr Beicio Cenedlaethol (NR) 46 presennol sy'n dilyn yr hen reilffordd segur i'r de o'r A465

Noise barriers of 2 m height have been considered along the main carriageway for five locations at Blackrock, Clydach North (two locations), Brunant Farm and west of Glanbaiden. Initial calculations indicate that the barrier at Blackrock would provide significant benefit by decreasing noise by 3 dB or more, in relation to its (approximate) 200 m length, whilst the other four barriers would only provide a marginal benefit, given their total length of 1.9 km.

As a result of installing the acoustic barrier at Blackrock, only one property along the Scheme is indicated as being likely to be eligible for noise insulation.

Effects on all Travellers

The Scheme would affect a number of public rights of way and routes used predominantly by pedestrians and cyclists, some of which link to promoted routes such as the Usk Valley Way, which would not be affected by the Scheme. During construction some would require stopping up on a temporary or permanent basis, and users would access other parts of the network during this time. Following completion of the construction works, the connectivity of the public rights of way network would be maintained with changes in the alignment of some routes and some new links provided. The existing underpass and overbridge crossings of the A465 provide important pedestrian links for the settlements located on either side of the road and these would remain open until the new structures are completed and operational, where possible. New pedestrian footbridges would be provided at the following locations, with pedestrian access at Gilwern provided across the new Navigation Inn Overbridge:

- Pont Harri Isaac
- Blackrock
- Clydach
- Pant Glas

A section of the existing National Cycle Route (NCR) 46 along the disused railway line to the south of the existing A465 would be affected

bresennol, a byddem yn gwahardd mynediad dros dro am gyfnodau byr. Yn ystod y cyfnodau hyn, bydd llwybr amgen ar gael o NR492 i gysylltu â NR46. Ar ôl cwblhau'r gwaith adeiladu, bydd NR46 yn parhau ar hyd yr aliniad presennol gyda rhywfaint o fân ddargyfeirio ar draws llwybr cyswllt Main Road ym Mrynmawr. Ni fyddai unrhyw effeithiau ar y llwybr caniataol drwy Warchodfa Natur Cwm Clydach yn sgil y Cynllun.

during construction and access would be temporarily suspended for short periods of time. During these periods an alternative route would be available from NCR492 to link with NCR46. Following completion of construction NCR46 would continue along its existing alignment with some minor re-routing across the Main Road Link at Brynmawr. There would be no effects on the permissive path through the Cwm Clydach National Nature Reserve as a result of the Scheme.



Public Rights of Way/ Hawliau Tramwy Cyhoeddus

Byddai trefniadau traffig dwy ffordd yn parhau ar hyd yr A465 yn ystod y gwaith adeiladu, ac eithrio cyfnodau o godi rhai pontydd a gwaith dymchwel. Efallai y bydd angen rhywfaint o oleuadau traffig y tu allan i'r oriau brig er mwyn adeiladu rhai elfennau o'r Cynllun, er lles diogelwch y cyhoedd sy'n teithio a'r gweithlu. Byddai'r mynediad i'r holl ffyrdd sy'n ymuno â'r A465 yn parhau heblaw am Old Trap Road a fyddai'n cael ei chau fel rhan o'r Cynllun. Bydd llwybrau mynediad i fysiau a cherbydau preifat ar hyd ac oddi ar ffyrdd cyhoeddus hefyd yn cael eu cynnal gydol gwaith adeiladu'r Cynllun. Efallai y bydd angen cyflwyno dargyfeiriadau lleol mewn ambell le am gyfnodau cyfyngedig. Ar ôl cwblhau'r gwaith adeiladu, byddai Adran 2 o'r A465 Ffordd Blaenau'r Cymoedd yn

Two-way traffic would be maintained along the A465 during the construction period except during some bridge construction and demolition works. Some off peak traffic light control may be necessary for construction of some elements for safety of both the travelling public and the workforce. Access to all roads joining the A465 would be maintained except along Old Trap Road which would be stopped up as part of the Scheme. Bus routes and private means of access along and from public highways would also be maintained at all times throughout the construction stage of the Scheme. Local diversions may be necessary for limited periods at some locations. Following completion of the construction works Section 2 of the A465 Heads of the Valleys

gweithredu fel ffordd ddeuol rhwng Brynmawr a Gilwern gyda chyffyrdd symudiad llawn ym Brynmawr a Saleyard a chyffordd symudiad cyfyngedig yng Ngilwern. Byddai'r cwmnïau bysiau lleol a chenedlaethol yn dal i ddarparu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus ar hyd yr A465 rhwng Brynmawr a Gilwern ac ar hyd Main Road i Blackrock, Gogledd Clydach a De Clydach, gyda safleoedd bysiau newydd yn Blackrock, Clydach a Saleyard.

Byddai'r Cynllun yn gwella'r sefyllfa bresennol i ddefnyddwyr ffyrdd. Byddai darparu ffordd ddeuol a chyffyrdd aml-lefel yn lleihau'r straen i yrrwyr ac yn darparu siwrneiau mwy diogel a dibynadwy.

Asedau cymunedol a phreifat

Mae'r Cynllun yn dilyn Ceunant Clydach drwy sawl math o ddefnydd tir, trefol a gwledig. Mae nifer o aneddiadau wedi'u lleoli ar ochr yr A465 gan gynnwys Brynmawr a Gilwern, ac mae ardaloedd o dir amaeth (a ddefnyddir ar gyfer pori'n bennaf), coetir a thir comin y tu allan i'r aneddiadau hyn.

Mae'r asesiad wedi dangos y byddai'r Cynllun yn cael effaith ar y defnydd tir canlynol. Ni fyddai'n arwain at golli'r cyfleusterau cymunedol sy'n cael eu defnyddio ar hyn o bryd, heblaw am faes parcio Ceunant Clydach (gan gynnwys dymchwel y bloc cawodydd presennol). Fel y nodwyd eisoes, byddai hen Gapel y Methodistiaid, sy'n cael ei adnabod fel y 'Lion Hotel Chapel', sydd ar gyrion yr A465 bresennol yn cael ei ddymchwel fel rhan o'r Cynllun, a'r beddi yn y fynwent gysylltiedig yn cael eu symud. Byddai'r Cynllun yn effeithio ar y fynwent segur a oedd yn gysylltiedig â hen Gapel Siloam hefyd. Byddai 'Tir Cyfnewid' cyfwerth yn cael ei ddarparu ar gyfer y mynwentydd hyn, yn ôl yn gofyn. Bydd pedwar cartref yn cael eu dymchwel (1 a 2, Clydach Dingle; Rose Cottage a Vale View), yn ogystal â thri adeilad masnachol (hen orsaf Conoco, tafarn y Drum and Monkey a'r Lion Hotel).

Road would operate as a dual two lane carriageway between Brynmawr and Gilwern with all movement junctions at Brynmawr and Saleyard and a limited movement junction at Gilwern. Public transport services would continue to be provided by national and local bus companies along the A465 between Brynmawr and Gilwern and along Main Road to Blackrock, North Clydach and South Clydach with replacement bus stops provided at Blackrock, Clydach and Saleyard.

The Scheme would provide an improvement over the current situation for road users. The provision of a dual carriageway and grade separated junctions would reduce driver stress and provide for safer, more reliable journeys.

Community and Private Assets

The Scheme runs along the Clydach Gorge through a variety of urban and rural land uses. A number of settlements are located alongside the A465 including Brynmawr and Gilwern, with areas of agricultural land (mainly used for grazing), woodland and common land outside these settlements.

The assessment has shown that the Scheme would have impacts on the following different land uses. There would be no loss of community facilities currently in use, except for the Clydach Gorge caravan park (including demolition of the existing shower block). As noted previously, the disused Primitive Methodist Chapel, known as the Lion Hotel Chapel, on the edge of the existing A465 would be demolished as part of the Scheme and the graves in the associated burial ground would be moved. The disused burial ground associated with the former Siloam Chapel would also be affected by the Scheme. An equivalent area of 'Exchange Land' would be provided for these burial grounds, where required. Four residential properties would be demolished (1 and 2, Clydach Dingle; Rose Cottage and Vale View), together with three commercial properties (disused Conoco filling

Disgrifir effaith y Cynllun ar lwybrau cyswllt yr aneddiadau yn yr adran 'Effeithiau ar bob teithiwr' uchod.

Byddai'r Cynllun yn arwain at golli ardaloedd bach o dir comin ger Brynmawr lle mae yna hawl tramwy cyhoeddus. Gellir lleihau'r golled drwy ddarparu tir comin arall o werth cyffelyb i gominwyr a'r cyhoedd.

Mae'r tir amaeth y mae'r Cynllun yn effeithio arno o ansawdd isel ar y cyfan, gydag ardaloedd cyfyngedig o dir amaeth o ansawdd uwch ar gaeau gwastad is i'r de o gylchfan Glanbaiden.

Byddai gwaith adeiladu'r Cynllun yn effeithio ar reolaeth tri busnes fferm o ddydd i ddydd, er na fyddai hynny'n arwain at golli cyfanrwydd cyffredinol y ffermydd hynny. Mae'r tiroedd eraill a effeithir yn cael eu defnyddio i gadw ceffylau at ddefnydd hamdden personol yn bennaf, neu'n dyddynnod lle mae nifer cyfyngedig o dda byw yn cael eu cadw er mwyn helpu i reoli'r tir neu o ran diddordeb personol.

Draeniad ffordd a'r amgylchedd dŵr

Mae'r A465 bresennol yn rhedeg ochr yn ochr ag afon Clydach rhwng pwynt i'r gorllewin o Frynmawr a Gilwern. Byddai'r Cynllun yn croesi afon Clydach mewn tri lle yn ogystal â sawl un o'i hisafonydd hefyd. Byddai'n croesi Ardal Diogelu Tarddiad Dŵr Daeaf (SPZ1) y ddyfrhaen galchfaen ger Brynmawr. Prin bod system ddraenio'r ffordd bresennol yn diogelu'r amgylchedd lleol rhag llygredd, ac er bod ansawdd y dŵr yn dda, mae achosion o erydu a gwaddodi yn digwydd. Heb fesurau lliniaru digonol, byddai ansawdd y dŵr yn debygol o ddirywio ac achosion o erydu a gwaddodi yn cynyddu.

Byddai'r Cynllun yn cynnwys system ddraenio gynaliadwy yn unol â gofynion Cyfoeth Naturiol Cymru lle byddai dŵr sy'n llifo o'r briffordd yn cael ei gasglu drwy gyfuniad o sianeli, draeniau hidlo a systemau cwrba-gyli.

station; Drum and Monkey public house and the Lion Hotel). The effect on the connectivity between settlements as a result of the Scheme is described under 'All Travellers' above.

The Scheme would result in the loss of small areas of common land near Brynmawr to which there is a right of public access. This loss would be mitigated through the provision of replacement common land of equivalent value to commoners and the public.

The agricultural land quality affected by the Scheme is generally of lower quality agricultural land, with limited areas of higher quality land affected on the lower lying, flatter land south of the Glanbaiden roundabout.

The construction of the Scheme would affect the day to day management of three main farm enterprises, although the overall integrity of these holdings would not be lost as a result of the Scheme. The other land holdings affected are mainly being used for keeping horses for personal recreational use or are smallholdings where a limited number of livestock are being kept to help in the management of the land or for personal interest.

Road Drainage and the Water Environment

The existing A465 runs parallel to the River Clydach between west of Brynmawr and Gilwern. The Scheme would cross the Clydach River in three locations as well as several of its tributaries. It would also cross the groundwater Source Protection Zone (SPZ1) of the limestone aquifer near Brynmawr. The existing highway drainage system affords little pollution protection to the local environment and although water quality is good, scouring and sedimentation are known to occur. Without appropriate mitigation water quality would likely deteriorate, and scouring and sedimentation increase.

The Scheme would include a sustainable drainage system in line with NRW requirements whereby highway run-off would be collected through a combination of channels, filter drains and kerb and gully

Byddai'r rhain wedi cysylltu â seiffonau petrol wedi'u cynllunio i gael gwared ar waddodion dŵr ffo ac olew, a thanciau danddaear a fyddai'n cyfyngu ar faint o ddŵr sy'n llifo allan i'r cwrs dŵr er mwyn gwasgaru'r cyfnodau byr o lif uchel dros gyfnod hirach a lleihau'r perygl o lifogydd.

Byddai llif cyrsiau dŵr cyfredol yn cael ei gynnal drwy ehangu neu adnewyddu'r cwlfertau presennol a fydd yn mynd o dan y ffordd newydd. Mae astudiaethau llifogydd ac asesiadau risg wedi dod i'r casgliad nad oes mwy o berygl llygredd neu lifogydd yn sgil y Cynllun. Byddai'r Cynllun yn gwella rhywfaint ar y sefyllfa'n lleol, er enghraifft, gosod cwlfer gorlif amddiffyn rhag llifogydd ger cylchfan Brynmawr a fydd yn galluogi mwy o ddŵr llifogydd i lifo o'r ardal. Bydd hyn yn lleihau'r risg isel o lifogydd i'r ffordd bresennol a'r gylchfan ymhellach.

Wrth godi'r waliau cynnal a'r byndiau pridd, bydd unrhyw waith a wneir mewn dŵr ac unrhyw effeithiau posibl eraill yn cael eu rheoli drwy GRAA.

Rhagwelir na fydd y Cynllun yn cael unrhyw effaith weddilliol ar yr amgylchedd dŵr, ac y byddai'r effaith gyffredinol ar yr amgylchedd dŵr yn niwtral.

systems. These would be connected to petrol interceptors designed to remove routine run-off sediments and oil and underground tanks that would restrict the amount of water coming out into a watercourse to smooth out short periods of high flow over a longer period and reduce the risk of flooding.

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 that there is no increased risk of pollution or flooding from the Scheme. Locally there will be some improvement with the Scheme, for example, an additional flood defence overflow culvert will be provided near Brynmawr roundabout allowing more floodwater to flow away from the area. This will reduce even further the small risk of flooding to the existing road and roundabout.

During the construction of retaining walls and earth bunds, any working in water and other potential impacts will be managed by a CEMP.

There are anticipated to be no residual impacts on the water environment of the Scheme and the overall impact on the water environment is neutral.

Crynodeb

Summary

Byddai'r Cynllun yn darparu manteision sylweddol o ran diogelwch, manteision economaidd ac amseroedd teithio gwell a mwy dibynadwy. Byddai hefyd yn cynnal y cysylltiadau rhwng cymunedau ar hyd yr A465 bresennol, a byddai darnau o lwybrau cerdded a beicio newydd yn cael eu darparu.

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.

The Scheme would provide significant benefits in terms of safety, economic benefit and improved journey times. It would also maintain connectivity for the communities along the existing A465 and sections of new footpath and cycleway would be provided.

The ES has determined that there would be 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.

Yn arbennig, sicrhawyd na fyddai'r Cynllun yn effeithio'n sylweddol ar Safleoedd Ewropeaidd (Safleoedd Ystlumod Wysg ac Ardaloedd Cadwraeth Arbennig Coetiroedd Cwm Clydach) a safleoedd dynodedig cenedlaethol (Parc Cenedlaethol Bannau Brycheiniog a Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig Mynydd Llangatwg). Nid oes modd osgoi'r effeithiau ar SoDdGA Brynmawr Sections, ond gall mesurau lliniaru fel creu brigiadau newydd helpu i leihau'r effeithiau. Cynlluniwyd y mesurau lliniaru fel bod modd ailddefnyddio'r holl ddeunyddiau a gloddir lle bo'n ymarferol bosibl.

Cafodd mesurau priodol i ddiogelu cyrsiau dŵr eu cynnwys, gan gynnwys defnyddio dulliau addas o leihau'r peryglon yn ystod y gwaith adeiladu.

Cynlluniwyd y mesurau lliniaru fel eu bod yn adlewyrchu nodweddion tirwedd yr ardal, gan ddarparu sgriniau gwledol a mesurau lliniaru ecolegol.

Ymgorfforwyd mesurau gostegu sŵn drwy ddarparu wyneb sŵn isel a sgrinio o fewn y darpariaethau tirwedd, gan gynnwys byndiau pridd a rhwystrau sŵn.

Mae'r DA hefyd wedi ystyried effeithiau cronol y Cynllun ar y cyd ag Adrannau eraill o Ffordd Ddeuol Blaenau'r Cymoedd sydd wrthi'n cael ei adeiladu (Adran 3) a'r adrannau arfaethedig (Adrannau 5 a 6), ynghyd â datblygiadau mawr eraill yn y cyffiniau gan gynnwys trac rasio ceir arfaethedig Circuits for Wales. Ni fyddai effeithiau cronol y datblygiadau hyn yn newid arwyddocâd yr effeithiau a nodwyd yn y Datganiad Amgylcheddol hwn ar Adran 2.

In particular, attention has been paid to ensuring that the European Sites (Usk Bat Sites and the Cwm Clydach Woodlands Special Areas of Conservation) and nationally designated sites (Brecon Beacons National Park and Mynydd Llangatwg Site of Special Scientific Interest) would not be significantly affected. Impacts to Brynmawr Sections SSSI are unavoidable in the Scheme but mitigation including the creation of new exposures will minimise the effects. The Scheme has been designed to reuse all excavated materials within the Scheme where practicable.

Appropriate measures have been incorporated to protect watercourses, including suitable methods to minimise risk during construction.

The mitigation measures for the Scheme have been designed to reflect the landscape characteristics of the area, providing for both visual screening and ecological mitigation.

Noise mitigation has been incorporated into the Scheme by the provision of low noise surfacing and screening within the landscape provisions, including bunding and noise barriers.

The ES has also considered the cumulative effects of the Scheme in association with the other Sections of the Heads of the Valleys Dualling under construction (Section 3) and proposed (Sections 5 and 6), along with other major developments in the vicinity including the proposed Circuit for Wales motorsport complex. Cumulative effects from these developments have not been found to alter the significance of impacts that this ES has identified in relation to Section 2.

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 cyhoeddedig, 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 a fel arfer, bydd 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 byddant yn cael eu cadw yn Llyfrgell yr Ymchwiliad sydd ar gael i'r cyhoedd. Rhoddir cyhoeddusrwydd 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.

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 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.

Eich Barn

Your Views

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 a/neu'r Datganiad i Lywio Asesiad Priodol, dylech ysgrifennu at Lywodraeth Cymru yn y cyfeiriad isod.

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

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

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 and/or the Statement to Inform an Appropriate Assessment, you should write to the Welsh Government at the address below.

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

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

