GWEINIDOGION CYMRU

GORCHYMYN CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (YR A487) (PONT NEWYDD DROS AFON DYFI A THYNNU STATWS CEFNFFORDD, MACHYNLLETH) 201-

GORCHYMYN CEFNFFORDD ABERGWAUN I FANGOR (YR A487) (PONT NEWYDD DROS AFON DYFI, FFORDD OSGOI MACHYNLLETH) (FFYRDD YMYL) 201-

DATGANIAD ESBONIADOL

1. CYFLWYNIAD

1.1 Mae Gweinidogion Cymru, sef yr awdurdod priffyrdd perthnasol, yn gyfrifol am bob cefnffordd yng Nghymru. Mae cefnffordd yr A487 yn rhan bwysig o rwydwaith ffyrdd strategol Llywodraeth Cymru a'r gefnffordd hon yw'r prif lwybr rhwng y gogledd a'r de ar hyd arfordir y gorllewin gan gysylltu Abergwaun, Aberteifi, Aberystwyth, Machynlleth, Dolgellau, Porthmadog, Caernarfon a Bangor â'i gilydd.

1.2 Bydd y cynllun arfaethedig yn darparu cefnffordd newydd 1.22km o hyd (gan gynnwys cysylltiadau ategol â'r A487 bresennol ar y ddau ben) a fydd yn creu croesfan ychwanegol dros afon Dyfi, i'r gogledd o Fachynlleth. Bydd y cynllun yn dechrau wrth bont reilffordd bresennol Llinell y Cambrian dros yr A487 ar gyrion Machynlleth. Bydd yn dod i ben i'r de-orllewin o gyffordd bresennol yr A487 â'r B4404. Bydd yr A487 newydd yn gefnffordd unffrwd, sef un lôn i'r ddau gyfeiriad.

1.3 Mae Gweinidogion Cymru wedi cyhoeddi cynigion i ddarparu darn newydd o gefnffordd, sy'n cynnwys:

a. Y Gorchymyn Llinell a Thynnu Statws Cefnffordd drafft, sydd bellach wedi ei gyhoeddi, i ddarparu ar gyfer adeiladu darnau newydd o gefnffordd, gan gynnwys cysylltiad â Pharc Eco Dyfi, a thynnu statws cefnffordd darnau presennol o gefnffordd.

b. Y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl drafft, sydd bellach wedi ei gyhoeddi, i gau darnau o'r gefnffordd sydd wedi ei disodli ac i gau, gwella, creu neu addasu ffyrdd, llwybrau troed, llwybrau beicio a mynedfeydd preifat eraill, ac i ddarparu a chau llwybrau troed a llwybrau beicio am gyfnod dros dro.

c. Y Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft, sydd i'w gyhoeddi'n fuan, i ddarparu ar gyfer caffael y tir a'r hawliau sy'n ofynnol i adeiladu a chynnal y cynllun.

1.4 Lluniwyd Datganiad Amgylcheddol yn gysylltiedig â'r Gorchmynion drafft uchod ac mae ar gael i'w archwilio. Mae'r prosiect hwn yn ddarostyngedig i Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol yn unol ag adran 105A o Ddeddf Priffyrdd 1980 a Chyfarwyddeb 2011/92/EU y Gymuned Ewropeaidd.

1.5 Yn unol â rheoliad 61 o Reoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010, lluniwyd Datganiad i Hysbysu Asesiad Priodol ar yr effeithiau posibl sy'n gysylltiedig â'r cynllun yn Ardal Gwarchodaeth Arbennig Aber Dyfi, Penrhyn Llŷn ac Ardal Cadwraeth Arbennig Sarnau ac Ardal Cadwraeth Arbennig Coedydd Derw a Safleoedd Ystlumod Meirionnydd. Mae copi o'r Datganiad wedi ei gynnwys yn Atodiad 1.1 yng Nghyfrol 3 o'r Datganiad Amgylcheddol.

1.6 Mae'r Datganiad Amgylcheddol yn disgrifio'r cynigion, yn nodi'r prif effeithiau amgylcheddol ar yr amgylchedd o waith dyn a'r amgylchedd naturiol ac yn disgrifio'r mesurau arfaethedig i osgoi, unioni neu leihau effeithiau ac i ddarparu gwelliannau i'r amgylchedd pan fo'n berthnasol.

1.7 Mae'r Datganiad Amgylcheddol wedi ei adrodd mewn pedair rhan:

- Y Crynodeb Annhechnegol
- Cyfrol 1 - Adroddiad ar yr Asesiad Annhechnegol
- Cyfrol 2 - Ffigurau
- Cyfrol 3 - Atodiadau Technegol

1.8 Cyfrol 1 yw'r prif adroddiad ar yr asesiad technegol sy'n nodi methodoleg a chanlyniadau'r Asesiad o'r Effaith Amgylcheddol. Mae'n nodi ffyrdd y gellir lliniaru effeithiau a nodir mewn ffordd effeithiol. Mae Cyfrol 2 yn set o ffigurau ategol y dylid eu darllen ochr yn ochr â Chyfrol 1. Mae Cyfrol 3 yn set o atodiadau technegol y dylid eu darllen ochr yn ochr â Chyfrol 1.

1.9 Yn ddarostyngedig i gwblhau'r gweithdrefnau statudol yn foddhaol, bwriedir dechrau'r gwaith adeiladu yn 2018 ac agor y ffordd newydd yn 2020.

2 CEFNDIR Y PROSIECT

2.1 Mae cefnffordd yr A487 yn rhan bwysig o rwydwaith ffyrdd strategol Llywodraeth Cymru a'r gefnffordd hon yw'r prif lwybr rhwng y gogledd a'r de ar hyd arfordir y gorllewin gan gysylltu Abergwaun, Aberteifi, Aberystwyth, Machynlleth, Dolgellau, Porthmadog, Caernarfon a Bangor â'i gilydd.

2.2 Codwyd pont bren dros afon Dyfi yn gyntaf yn y lleoliad hwn ym 1533 a gafodd ei disodli gan strwythur carreg tua 1681. Adeiladwyd y bont garreg bresennol â phum rhychwant ym 1805 a sonnir iddi gael ei chodi ar dir sych ac i'r afon gael ei dargyfeirio o dan y bont orffenedig wedyn. Mae'n heneb gofrestredig ac yn adeilad rhestredig Gradd II*. Mae'n rhan o gefnffordd yr A487.

2.3 Yn ystod y 30 mlynedd diwethaf, mae traffig cynyddol a dirywiad yn y strwythur carreg wedi arwain at yr angen i gryfhau'r strwythur a'i atgyweirio i gadw'r bont mewn cyflwr gweithredol. Ym 1948, cafodd y bont ei lledu ar ochr y gogledd i leihau'r difrod a oedd yn cael ei greu gan gerbydau am fod y bont yn gul ac â geometreg wael.

2.4 Yn ystod y blynyddoedd diwethaf, mae sawl astudiaeth wedi ei chynnal i ystyried gweithredu, addasrwydd, gwelliannau ar y llinell, gwelliannau oddi ar y llinell a rheoli traffig yn gysylltiedig â'r strwythur presennol. Comisiynwyd Astudiaeth Ddichonoldeb ac Arfarniad Asesiad Technegol ym 1996 gan RUST Consultants, a oedd yn gweithredu ar ran Asiantaeth Cefnffyrdd Canolbarth Cymru (MWTRA). Ym mis Tachwedd 2000, cyfarwyddwyd Cyngor Sir Powys, gan weithredu yn rhinwedd ei swydd fel MWTRA, i adolygu'r gwaith cynharach a llunio Adroddiad ar Arfarniad Technegol Cam II ac Asesiad Amgylcheddol cysylltiedig.

2.5 Ym mis Mawrth 2003, lluniodd MWTRA "A487 Fishguard to Bangor Trunk Road Pont-ar-Ddyfi Improvement - Technical Appraisal Report" ar gyfer Cam II. Ategwyd hyn gan Ddatganiad Amgylcheddol a daethpwyd i'r casgliad mai codi traphont amlrychwant oddi ar y llinell ar draws y gorlifdir oedd yr opsiwn a argymhellwyd er mwyn i'r gefnffordd aros yn hygyrch i draffig ar bob adeg. Mae manylion pellach am hanes datblygiad y cynllun wedi eu nodi ym Mhennod 3 (Opsiynau eraill a ystyriwyd) o'r Datganiad Amgylcheddol.

2.6 Ym mis Awst 2011, cafodd Halcrow ei gomisiynu gan Lywodraeth Cymru i gynnal arfarniad o gam cynllunio Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru (WelTAG) ar gyfer Pont ar Ddyfi a'r cyffiniau. Diben yr astudiaeth oedd:

- Datblygu a nodi'r Amcanion Cynllunio Trafnidiaeth;
- Nodi, datblygu a hidlo opsiynau trafnidiaeth i ddatrys problemau yn ardal yr astudiaeth.

2.7 Nodwyd bod angen i'r cynllun fynd i'r afael ag wyth Amcan Cynllunio Trafnidiaeth ac fe'u hadroddwyd yng Ngham Cynllunio WelTAG. Dilynwyd hyn gan arfarniadau Cam 1 a Cham 2 WelTAG yn 2016.

2.8 Penodwyd Alun Griffiths (Contractors) Ltd. gan Lywodraeth Cymru ym mis Mehefin 2015 i ddatblygu'r cynllun, i helpu gyda'r gweithdrefnau statudol ac i fwrw ymlaen â'r gwaith dylunio manwl ac adeiladu o dan gontract Ymwneud Cynnar gan Gontractwr.

2.9 Ym mis Gorffennaf 2015, cyhoeddwyd Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol 2015 Llywodraeth Cymru. Nodwyd yn y cynllun amserlen gyflenwi, gwariannau amcangyfrifedig a ffynonellau cyllid ar gyfer prif brosiectau trafnidiaeth Llywodraeth Cymru i ategu eu blaenoriaethau economaidd a chymdeithasol. Mae'r Cynllun hwn yn rhestru Pont dros Afon Dyfi'r A487 yn gyfeirnod cynllun R23 o dan "Seilwaith Ffyrdd Newydd - Cynlluniau i gael eu Datblygu" gyda chyfnod cyflenwi o 2015 – 2020.

2.10 Cynhaliwyd arfarniadau Cam 1 a Cham 2 WelTAG yn 2016 i nodi'r opsiwn a ffafriwyd. Nid oes gan y cynllun Lwybr a Ffefrir wedi ei ddiogelu.

3 Y CYD-DESTUN POLISI

3.1 Adroddir ar adolygiad o'r cyd-destun deddfwriaethol a pholisi o safbwynt amgylcheddol ac ar gyfer y Cynllun ym Mhennod 5 y Datganiad Amgylcheddol. Mae polisïau asesu pynciau penodol yn cael eu hamlinellu a'u hystyried ymhellach ym mhenodau pynciau asesu'r Datganiad Amgylcheddol (Cyfrol 1, Penodau 5 i 16).

3.2 I grynhoi, mae'r brif ddeddfwriaeth a dogfennau polisi a ystyriwyd yn y Datganiad Amgylcheddol yn cynnwys:

a. Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015;
b. Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013;
c. Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981 (fel y'i diwygiwyd);
d. Deddf yr Amgylchedd Naturiol a Chymunedau Gwledig 2006;
e. Rheoliadau Cadwraeth Cynefinoedd a Rhywogaethau 2010;
f. Deddf Cynllunio (Cymru) 2015;
g. Deddf Hawliau Dynol 1998;
h. Deddf Newid yn yr Hinsawdd 2008;
i. Deddf yr Amgylchedd (Cymru) 2016;
j. Deddf yr Amgylchedd Hanesyddol (Cymru) 2016;
k. Cynllun Gofodol Cymru (Diweddariad 2008);
l. Polisi Cynllunio Cymru (Argraffiad 9, Tachwedd 2016);
m. Nodyn Cyngor Technegol 12: Dylunio (Gorffennaf 2014);
n. Nodyn Cyngor Technegol 15: Datblygu a Pherygl o Lifogydd (Gorffennaf 2004);
o. Nodyn Cyngor Technegol 18: Trafnidiaeth (Mawrth 2007);
p. Symud Cymru Ymlaen 2016-2021;
q. Cymru'n Un: Cenedl Un Blaned (Mai 2009);
r. Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl – Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (Ebrill 2008);
s. Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol ar gyfer Cymru (Awst 2015);
t. Cynllun Gweithredu Bioamrywiaeth yr Ystad Gefnffyrdd (2004-2014);
u. Adnewyddu'r Economi, Cyfeiriad Newydd (Gorffennaf 2010);
v. Strategaeth Amgylcheddol ar gyfer Cymru (2006);
w. Cynllun Newid Carbon Isel y Deyrnas Unedig (Gorffennaf 2009);
x. Strategaeth Cymru ar y Newid yn yr Hinsawdd (Hydref 2010);
y. Gwireddu'r Potensial: Strategaeth Swyddi Gwyrdd i Gymru (Gorffennaf 2009);
z. Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru 2015-2020;
aa. Cynllun Datblygu Unedol Powys 2011-2021; a
bb. Chynllun Datblygu Lleol Eryri 2007-2022

3.3 Disgrifir isod y prif bolisïau a chynlluniau o safbwynt trafnidiaeth, sy'n berthnasol i'r Cynllun, ar lefel y Deyrnas Unedig a Chymru.

Cynllun Gofodol Cymru 2008

3.4 Mae Pont Newydd Afon Dyfi yr A487 wedi'i lleoli yng nghanolbarth Cymru fel y'i diffinnir gan Bennod 19 Cynllun Gofodol Cymru. Y weledigaeth ar gyfer canolbarth Cymru yw 'Ffordd o fyw a gweithio o ansawdd uchel mewn aneddiadau llai o faint wedi'u gosod o fewn amgylchedd rhagorol, sy'n darparu modelau datblygu cynaliadwy gwledig deinamig, ac yn symud pob sector i weithgareddau gwerth ychwanegol uwch'.

Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2008

3.5 Cymru'n Un: Cysylltu'r Genedl, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yw strategaeth Llywodraeth Cymru ar gyfer trafnidiaeth. Nod Strategaeth Drafnidiaeth Cymru yw "hyrwyddo rhwydweithiau trafnidiaeth gynaliadwy sy'n diogelu'r amgylchedd ar yr un pryd â chryfhau bywyd economaidd a chymdeithasol ein gwlad." Mae'r rhaglen Cymru'n Un yn gweithio tuag at hyrwyddo trafnidiaeth gynaliadwy rhwng cymunedau mewn gwahanol rannau o Gymru i gael mynediad at wasanaethau, swyddi a chyfleusterau a datblygu cynaliadwy, a fydd yn helpu'r economi i dyfu.

3.6 Mae Cysylltu'r Genedl yn cefnogi'r egwyddor fod system drafnidiaeth dda yn ganolog i gyflawni economi ffyniannus a chyfiawnder cymdeithasol trwy gydraddoldeb mynediad a mwy o symudedd. Mae'n datgan bod gan drafnidiaeth rôl flaenllaw i'w chwarae wrth addasu i effeithiau'r newid yn yr hinsawdd. Yn y bôn, mae ffyniant economaidd wrth wraidd Cysylltu'r Genedl er mwyn cysylltu pobl â busnesau ar gyfer cyflogaeth, a chysylltu busnesau â'u cwsmeriaid a'u cyflenwyr. Mae Pennod 4 y strategaeth yn darparu'r canolbwynt ar gyfer y cynlluniau cenedlaethol a rhanbarthol.

Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol ar gyfer Cymru 2015

3.7 Cyhoeddwyd Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol Llywodraeth Cymru ym mis Gorffennaf 2015. Mae'r cynllun yn amlinellu'r buddsoddiad ar gyfer trafnidiaeth a gwasanaethau, ac mae'r amserlen ar gyfer cyflenwi'n ymestyn y tu hwnt i gyfnod y Cynllun, sef 2015 i 2020. Yn ôl y rhagair i'r cynllun: 'Mae gan drafnidiaeth rôl gwbl hanfodol i'w chwarae o ran sicrhau bod economi Cymru'n fwy cystadleuol, ac mae'n darparu mynediad gwell at swyddi a gwasanaethau. Wrth fuddsoddi mewn trafnidiaeth, mae'n bwysig canolbwyntio ar sut y gall fodloni anghenion busnesau i'w galluog i ffynnu; a chaniatáu i bobl fanteisio ar y cyfleoedd y mae arnynt eu hangen i fyw bywydau iach, cynaliadwy a boddhaus'.

3.8 Mae'r cynllun yn nodi'n fanwl sut mae Llywodraeth Cymru'n bwriadu cyflawni'r canlyniadau a amlinellir yn Strategaeth Drafnidiaeth Cymru o 2015 ymlaen. Nid dogfen bolisi yw'r Cynllun Cyllid, ond mae'n darparu'r amserlenni, y cyllidebau a'r ffynonellau cyllid tebygol ar gyfer cynlluniau yr ymgymerir â nhw gan Lywodraeth Cymru.

3.9 Amlinellir amserlen gyflenwi yn Atodiad A y Cynllun Cyllid ar gyfer y cyfnod pum mlynedd nesaf (rhwng mis Ebrill 2015 a mis Mawrth 2020) a'r tymor canolig (y tu hwnt i fis Ebrill 2020). O dan gynlluniau ffyrdd newydd i'w datblygu, rhestrir 'Pont Afon Dyfi yr A487' yn gyfeirnod cynllun R23 gyda chyfnod cyflenwi o 2015 i 2020.

Y Rhaglen Lywodraethu

3.10 Mae Symud Cymru Ymlaen 2016 – 2021 yn gosod rhaglen y llywodraeth ar gyfer gwella economi a gwasanaethau cyhoeddus Cymru, gan greu Cymru sy'n ffyniannus a diogel, yn

iachus ac egnïol, yn uchelgeisiol ac yn dysgu, ac yn unedig a chysylltiedig. Mae Symud Cymru Ymlaen 2016 – 2021 yn amlinellu blaenoriaethau'r llywodraeth ar gyfer cyflawni'r gwelliannau hynny. Mae'r mesurau'n uchelgeisiol, gyda'r nod o wneud gwahaniaeth i bawb, ar bob cam o'u bywydau.

Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y Cyd Canolbarth Cymru 2015-2010

3.11 Cynhyrchwyd y Cynllun Trafnidiaeth Lleol ar y cyd gan y tri Awdurdod Lleol yng nghanolbarth Cymru, sef Cyngor Sir Ceredigion, Cyngor Gwynedd a Chyngor Sir Powys. Mae'n ofynnol i'r Awdurdodau Lleol lunio Cynllun Trafnidiaeth Lleol o dan Adran 108 Deddf Trafnidiaeth 2000 fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006.

3.12 Mae Cynllun Trafnidiaeth Lleol Canolbarth Cymru yn cyfeirio at Gynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol TraCC a gwaith diweddar yn dilyn y Cynllun Trafnidiaeth Rhanbarthol, gan gynnwys strategaethau ar gyfer cerdded a beicio / teithio llesol, priffyrdd a'r rhwydwaith bysiau a thrafnidiaeth gymunedol. Datblygwyd y Cynllun yn unol â'r 'Arweiniad i Awdurdodau Trafnidiaeth Lleol – Cynllun Trafnidiaeth Lleol 2015' Llywodraeth Cymru (Mai 2014). Mae'r Cynllun yn amlinellu canlyniadau bwriadedig y rhanbarthau ac Ymyriadau Lefel Uwch ar gyfer trafnidiaeth yng nghanolbarth Cymru.

3.13 Mae'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol yn cynnwys rhaglen fanwl o 2015-2020 a fframwaith ar gyfer cynlluniau hyd at 2030. Dogfen statudol yw'r Cynllun Trafnidiaeth Lleol a fydd yn gweithredu wrth ochr Cynlluniau Datblygu Lleol a pholisïau a chynlluniau eraill pob un o'r Awdurdodau Lleol pan fydd wedi ei fabwysiadu.

4 YR AMODAU PRESENNOL

4.1 Ymhlith y problemau y mae'r prosiect yn ceisio mynd i'r afael â hwy, mae:

- Gwrthdrawiad cerbydau sy'n arwain at ddifrod rheolaidd i barapetau a waliau sbandrel;

- Yn ystod y 30 mlynedd diwethaf, mae cynnydd yn nifer y cerbydau a'u maint wedi arwain at ddifrod rheolaidd i barapetau a waliau sbandrel ac, yn sgil hynny ynghyd â dirywiad y strwythur carreg, bu angen cryfhau'r strwythur a'i atgyweirio i gadw'r bont mewn cyflwr gweithredol. Mae cyfyngiadau o ran addasu'r bont am fod y bont yn adeilad rhestredig Gradd II* ac yn heneb gofrestredig.

- Mae afon Dyfi yn gorlifo'n aml dros gefnffordd yr A487 rhwng Pont ar Ddyfi a llinell reilffordd Arfordir y Cambrian ychydig i'r gogledd o Fachynlleth. O ganlyniad, mae cefnffordd yr A487 ar gau'n aml, gan dorri cysylltiad y cymunedau sydd bob ochr i'r afon. Rhwng 2007 a 2010, roedd yr A487 ar gau am 13 o ddiwrnodau oherwydd llifogydd. Mae'r gefnffordd hefyd yn cau o ganlyniad i ddamweiniau ar Bont ar Ddyfi a'r gwaith atgyweirio dilynol i'r bont. Pan fydd y bont ar gau, rhaid i draffig sy'n teithio ddilyn gwyriad am hyd at 30 o filltiroedd. Mae'r ddau wyriad a ganlyn ar waith pan fydd Pont ar Ddyfi ar gau:

    - Mae'r gwyriad ar gefnffyrdd yn dechrau o Fachynlleth, i'r gogledd o afon Dyfi allan o'r dref i'r dwyrain ar hyd yr A489, yna i'r gogledd ar yr A470 drwy Fallwyd i Dafarn Cross Foxes, ac yna o bosibl i lawr yr A487 i'r gogledd o'r afon. Mae'r gwyriad cyfan o un ochr afon Dyfi i'r llall tua 30 o filltiroedd; ac
    - Mae'r gwyriad nad yw ar gefnffyrdd yn dechrau o Fachynlleth, i'r gogledd o afon Dyfi allan o'r dref i'r dwyrain ar yr A489, yna troi i'r chwith i ymuno â'r B4404 wrth Grofft Farm, yna yn ôl i'r gorllewin ar hyd y B4404 i'r A487 gan ailymuno â'r A487 ychydig i'r gogledd o'r cynllun. Mae'r gwyriad cyfan o un ochr afon Dyfi i'r llall tua 10 milltir.

- Yn y lleoliad hwn, mae'r A487 yn gyswllt hanfodol rhwng y Gogledd ac Aberystwyth/Arfordir y Gorllewin yn ogystal â chymunedau i'r gogledd a'r gogledd-orllewin o Fachynlleth â chymunedau lleol i'r de o'r bont bresennol. Mae cau'r bont yn effeithio ar 5,000 - 7,000 o gerbydau y dydd, gan ddibynnu ar yr adeg o'r flwyddyn.

- Yn ôl cofnod presennol (2015) o'r Llif Traffig Dyddiol Blynyddol ar Gyfartaledd, mae 2,384 o gerbydau'n teithio tua'r gogledd a 2,298 o gerbydau'n teithio tua'r de. Mae cerbydau nwyddau trwm (megis lorïau) yn cyfrif am oddeutu 5% o'r traffig dyddiol yn y ddau gyfeiriad. Nid oedd y strwythur wedi ei ddylunio i ymdopi â chynifer o gerbydau na'r math presennol o gerbydau.

4.2 Disgwylir y byddai unrhyw drwyddedau/caniatadau amgylcheddol sy'n ofynnol yn cael eu sicrhau er mwyn cwblhau gwaith adeiladu'r cynllun.

4.3 Mae Adran 28 Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981 yn galluogi Cyfoeth Naturiol Cymru i ddynodi tir yn Safle o Ddiddordeb Gwyddonol Arbennig (SoDdGA), o ganlyniad i unrhyw rai o'i fflora, ffawna, neu nodweddion daearegol neu ffisiolegol. Cynyddwyd yr amddiffyniad a roddir i'r safleoedd dynodedig hynny'n sylweddol gan Ddeddf Cefn Gwlad a Hawliau Tramwy 2000 a oedd, trwy gyfrwng Adran 75 ac Atodlen 9, wedi mewnosod adrannau newydd 28A-28R yn Neddf 1981. Mae gan Weinidogion Cymru ddyletswydd, a amlinellir yn Adran 28G(2), i 'gymryd camau rhesymol, yn gyson ag arfer swyddogaethau'r awdurdod yn briodol, i gynyddu cadwraeth a gwelliant y fflora, ffawna neu nodweddion daearegol neu ffisiograffig sy'n golygu bod y safle o ddiddordeb gwyddonol arbennig'.

5 YMGYNGHORIADAU

5.1 Hysbyswyd y cyhoedd am y cynllun arfaethedig drwy Arddangosfa Gwybodaeth i'r Cyhoedd a gynhaliwyd ym mis Hydref 2015. Mae materion a godwyd yn ystod yr arddangosfa honno wedi eu hystyried wrth i'r Gorchmynion drafft gael eu datblygu. Cynhaliwyd yr Arddangosfa ddydd Mercher 7 Hydref 2015 yn y Plas, Machynlleth o 10am i 8pm. Cofrestrwyd presenoldeb 322 o bobl yn y digwyddiad.

5.2 Yn ogystal, ymgynghorwyd ag awdurdodau cynllunio lleol, cyrff amgylcheddol statudol a rhanddeiliaid eraill yn unigol a hefyd fel rhan o Grŵp Cyswllt Amgylcheddol yn ystod y broses o ddatblygu dyluniad y cynllun.

5.3 Mae'r Grŵp Cyswllt Amgylcheddol yn dwyn ynghyd gynrychiolwyr o Gyngor Gwynedd, Cyngor Sir Powys, Awdurdod Parc Cenedlaethol Eryri, Cadw, Cyfoeth Naturiol Cymru (CNC) ac Asiant Cefnffyrdd Gogledd a Chanolbarth Cymru. Bwriedir y bydd y Grŵp Cyswllt Amgylcheddol yn parhau i gyfarfod yn rheolaidd drwy gydol y cyfnod cyn adeiladu ac adeiladu.

5.4 Mae manylion y cynllun hefyd wedi eu cyflwyno i Gomisiwn Dylunio Cymru a chynghorau cymuned a thref. Ystyriwyd eu sylwadau hefyd wrth ddatblygu'r cynllun.

5.5 Ymgynghorwyd ag ymgymerwyr statudol, gan gynnwys Network Rail, ynghylch gwyriadau ac amddiffyn seilwaith. Ymwelwyd â thirfeddianwyr a phobl y byddai'r cynllun yn effeithio'n uniongyrchol ar eu heiddo neu eu mynedfeydd preifat ac fe'u hysbyswyd am y cynigion, a rhoddwyd cyfle iddynt wneud sylwadau ar ddatblygu'r cynigion.

6 AMCANION Y CYNLLUN

6.1 Mae'r cynigion yn cefnogi amcanion Llywodraeth Cymru a amlinellir yng Nghynllun Gofodol Cymru: Pobl, Lleoedd, Dyfodol, Strategaeth Drafnidiaeth Cymru, Cynllun Trafnidiaeth Cenedlaethol Cymru, a'r Cynllun Buddsoddi yn Seilwaith Cymru i Hybu Twf a Swyddi.

6.2 Mae'r wyth Amcan Cynllunio Trafnidiaeth penodol a ganlyn ar gyfer y Cynllun wedi eu datblygu:

- Sicrhau bod y daith ar draws afon Dyfi yn fwy dibynadwy i bobl, i gerbydau cludo nwyddau ac i gerbydau brys ar goridor strategol yr A487.

- Sicrhau bod modd cael gafael yn well ar wasanaethau allweddol mewn ffordd effeithlon a dibynadwy, gan gynnwys cyfleoedd ar gyfer cyflogaeth, gofal iechyd ac addysg.
- Sicrhau bod Machynlleth yn parhau'n ganolfan fywiog a chynaliadwy yn lleol.
- Sicrhau cyfanrwydd Pont ar Ddyfi yn yr hirdymor.
- Lleihau nifer a difrifoldeb y gwrthdrawiadau a'r damweiniau ar yr A487 yn ardal yr astudiaeth.
- Sicrhau nad oes mwy o risg o lifogydd i drydydd partïon.
- Lleihau'r effaith y mae gwelliannau trafnidiaeth yn ei chael ar y dirwedd, bioamrywiaeth, adnoddau dŵr a threftadaeth.
- Cynyddu'r cyfle i deithio mewn ffordd effeithlon, ddiogel a dibynadwy drwy gerdded a beicio ar hyd coridor yr A487 yn ardal yr astudiaeth.

7 Y CYNLLUN ARFAETHEDIG

7.1 Byddai'r cynllun arfaethedig yn cynnwys cefnffordd unffrwd newydd 1.22km o hyd. Byddai'r ffordd yn croesi o ymyl gogleddol Machynlleth, ar draws gorlifdir afon Dyfi, yr afon ei hun, ac yn ailymuno â'r A487 bresennol wrth Ffriddgate, i'r de-orllewin o gyffordd bresennol yr A487 â'r B4404. Byddai 725m o'r cynllun yn cael ei gynnal gan strwythur, gan gynnwys traphont a phont afon a fyddai'n rhychwantu sianel yr afon yn glir. Byddai'n croesi afon Dyfi tua 480m i fyny'r afon o'r bont bresennol.

7.2 Byddai'r cynllun yn dechrau wrth Bont Reilffordd bresennol Llinell y Cambrian wrth ymyl Machynlleth ac yn dechrau codi ar arglawdd. Byddai cyffordd newydd i'r gorllewin yn cysylltu â'r A487 bresennol sydd wedi ei hailalinio a fydd yn peidio â bod yn gefnffordd. Yna byddai cyffordd newydd i'r dwyrain, gan ddarparu mynediad i Barc Eco Dyfi.

7.3 Byddai'r cynllun yn parhau i godi ar arglawdd i 4.2m yn uwch na lefel bresennol y ddaear cyn mynd ar y draphont. Byddai gan y draphont 18 o rychwantau (2 rychwant 27m o hyd, 16 o rychwantau 34m o hyd) wedi eu gwneud o ddur a choncrid ac wedi eu cynnal gan barau o golofnau concrid crwn ar sylfeini ar byst.

7.4 Ar ôl croesi'r gorlifdir, byddai'r draphont yn cyrraedd ei phwynt uchaf uwchben lefel bresennol y ddaear (9m) wrth yr afon. Byddai rhychwant olaf ond un y strwythur, tua 480m i fyny'r afon o'r bont bresennol dros afon Dyfi, tua 50m o hyd a bydd y prif rychwant yn 74m o hyd, gan groesi afon Dyfi. Byddai'r cynllun wedyn yn cysylltu â'r A487 bresennol, wedi ei hailalinio a'i hailrifo'n A493, gyda chyffordd-T ag ynys draffig wrth Friddgate (h.y. ynys draffig wedi ei phaentio ar y ffordd i nodi na ddylai cerbydau fynd i mewn iddi) sy'n briodol i'r symudiadau traffig a ragwelir, ac yn dod ben 73m i'r de-orllewin o gyffordd bresennol yr A487 â'r B4404.

7.5 Pan fo'r cynllun ar arglawdd, lled nodweddiadol y gerbytffordd fyddai 9.3m (ac eithrio lleiniau), sef dwy lôn 3.65m o led, gyda llain galed 1m ar y ddwy ochr. Yn ogystal, byddai'r croestoriad nodweddiadol yn cynnwys lleiniau glas 2.5m o hyd ar hyd dwy ochr y ffordd osgoi arfaethedig, gan gynyddu'r lled i hwyluso gofynion o ran gweledegdd tuag ymlaen fel sy'n ofynnol. Byddai lled nodweddiadol y gerbytffordd yr un peth ar y strwythur arfaethedig, gyda llain uchel 2.5m o hyd ar yr ochr orllewinol a fyddai hefyd yn droetffordd/llwybr beiciau a rennir. Ar yr ochr ddwyreiniol, byddai lled y llain uchel yn cael ei leihau i 0.6m.

7.6 Byddai statws cefnffordd yr A487 bresennol yn cael ei dynnu rhwng y cysylltiad â'r cynllun wrth y pen deheuol a Phont ar Ddyfi, a bydd cyfrifoldeb yn cael ei drosglwyddo i Gyngor Sir Powys. Dim ond defnyddwyr heblaw modurwyr a cherbydau awdurdodedig a fyddai'n cael mynediad i Bont ar Ddyfi yn ystod adegau llifogydd yn unig, fel y diffinnir gan Orchmynion Rheoleiddio Traffig a fyddai'n cynnwys cyfyngiadau pwysau priodol. Byddai bolardiau sefydledig a bolardiau y gellir eu codi yn cael eu defnyddio i reoli mynediad cerbydau ar Bont ar Ddyfi. Ni fyddai mynediad trwodd i gerbydau yn cael ei ddarparu ar hyd yr hen lwybr, a dim ond cysylltiad i ddefnyddwyr heblaw modurwyr a fyddai'n cael ei ddarparu rhwng yr A487 bresennol tua'r de a Phont ar Ddyfi. Byddai'r llwybr presennol i ddefnyddwyr heblaw modurwyr ar hyd ochr orllewinol yr A487 bresennol yn aros. Bydd darn byr o'r ffordd bresennol yn cael ei gulhau i ddarparu sawl

lle parcio. Byddai'r sianel ddraenio bresennol, y mae rhan ohoni ar hyd ochr ddwyreiniol yr A487, yn cael ei phroffilio a'i hestyn i ddarparu'r sianel arllwys ar gyfer draenio priffordd y prif strwythur.

7.7 Byddai cyffordd bresennol yr A487/A493 yn union i'r gogledd o Bont ar Ddyfi yn cael ei had-drefnu i ddarparu cysylltiad llwybr trwodd i'r gyffordd newydd tua'r gogledd, a byddai mesurau gostegu traffig unffordd yn cael eu darparu yn union i'r gogledd o Bont ar Ddyfi. Byddai'r darn o'r A487 i'r gogledd o afon Dyfi, rhwng Pont ar Ddyfi a'r gyffordd newydd tua'r gogledd, yn peidio â bod yn gefnffordd, ac yn dod yn estyniad o'r A493 gyda chyfrifoldeb amdano'n cael ei drosglwyddo i Gyngor Gwynedd.

7.8 Byddai bwnd llifogydd yn cael ei adeiladu ar hyd ffin ogleddol Parc Eco Dyfi, a fyddai, gydag arglawdd y ffordd newydd, yn helpu i amddiffyn yr ardal hon rhag llifogydd. Byddai system ddraenio wedi ei phwmpio yn cael ei gosod wrth Bont Reilffordd Llinell y Cambrian i fynd i'r afael â'r achosion o lifogydd ar y briffordd o dan y bont. Byddai mesurau amddiffyn rhag llifogydd yn cael eu cynnwys hefyd ar gyfer bythynnod Pen-y-bont, sy'n agos i Bont ar Ddyfi.

7.9 Byddai'r cynllun yn effeithio ar nifer o gyfleustodau yn yr ardal. Byddai angen gwyro cyfarpar BT, ceblau trydan uwchben presennol a phrif bibellau dŵr. Byddai piblinell nwy bresennol yn cael ei hamddiffyn.

7.10 Mae rhan o'r cynllun ym Mharc Cenedlaethol Eryri ac mae'r rhan arall o fewn lleoliad tirwedd y parc. Mae'r amgylchedd sy'n derbyn yn sensitif iawn. Mae'r effeithiau posibl ar yr amgylchedd wedi eu hystyried drwy'r broses ailadroddol o ddylunio, asesu amgylcheddol ac ailddylunio i leihau a, phan fo'n bosibl, osgoi effeithiau andwyol ar yr amgylchedd. Mae mesurau lliniaru mewn perthynas ag ecoleg, draenio, tirwedd ac asedau preifat wedi eu cynnwys.

7.11 Byddai pob un o'r llwybrau presennol i ddefnyddwyr heblaw modurwyr, gan gynnwys Llwybr Arfordir Cymru a llwybrau 8 ac 82 o'r Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol, yn cael eu cadw. Byddai rhai gwyriadau a chroesfannau dros dro yn ystod y gwaith adeiladu. Byddai'r llwybr i ddefnyddwyr heblaw modurwyr ar hyd y strwythur newydd yn cysylltu â llwybr 8 y Rhwydwaith Beicio Cenedlaethol i'r de ac i'r gogledd, gyda'r pen gogleddol yn ei gwneud yn ofynnol i ddefnyddwyr groesi'r A487 newydd wrth leoliad cyffordd arfaethedig yr A487/A493. Ni fyddai'r cynllun yn effeithio'n uniongyrchol ar arosfannau bysiau.

7.12 Mae sawl man mynediad i dirfeddianwyr yn bodoli'n uniongyrchol oddi ar yr A487 bresennol. Pan fo mynediadau yn cael eu cau gan y cynllun, bydd mynediadau eraill cyfleus yn cael eu darparu. Mae sawl man mynediad presennol i dirfeddianwyr i'r de o Bont ar Ddyfi ar yr A487 bresennol ac, fel y disgrifir uchod, bydd mynediad i gerbydau dros Bont ar Ddyfi yn cael ei ddarparu i'r tirfeddianwyr hyn yn ystod llifogydd. Mae'r bont bresennol yn darparu'r unig ffordd fynediad i lociau da byw ychydig i'r de o'r afon pan fydd yr A487 bresennol i'r de o Bont ar Ddyfi yn cael ei gorlifo. Wrth ben gogleddol glannau afon y prif strwythur, byddai llwybr mynediad i dirfeddianwyr yn cael ei ddarparu o dan y ffordd arfaethedig.

7.13 Ni fyddai unrhyw eiddo preifat yn cael ei ddymchwel o ganlyniad i'r cynllun.

7.14 Bydd y mwyafrif o'r cynllun yn ddarostyngedig i'r terfyn cyflymder cenedlaethol ar gyfer cerbytffyrdd unffrwd (60mya ar gyfer ceir, beiciau modur, faniau sy'n deillio o geir a cherbydau pwrpas deublyg). Bydd terfyn cyflymder o 30mya mewn grym ar ben deheuol y cynllun am tua'r 200m cyntaf, gan adlewyrchu'r terfyn cyflymder presennol, gyda therfyn cyflymder o 40mya mewn grym rhwng y ddwy ardal sy'n rhan o'r cynllun, sydd hefyd tua 200m o hyd.

7.15 Ni fyddai gan y cynllun oleuadau ffordd, ac eithrio ar ben deheuol y cynllun o fewn y terfyn cyflymder o 30mya. Mae'r gofyniad i ddarparu goleuadau priffordd ar weddill y cynllun wedi ei asesu ac nid oes gofyniad. Byddai gan y briffordd system ddraenio drwy gyrbau a gylïau lle bo'r cynllun ar arglawdd, gydag unedau draenio drwy gyrbau cyfun wedi eu darparu ar y strwythur. Byddai system ddraenio'r priffyrdd yn cynnwys mesurau atal llygredd i atal deunydd rhag arllwys yn ddamweiniol a mynd i mewn i'r afon.

7.16 Rhagwelir y bydd y cynllun yn niwtral o ran cloddwaith, er y gall fod gofyniad i ddod â deunydd llenwi o'r tu allan i'r safle.

7.17 Mae penodi contractwr yn gynnar yn ystod y cam dylunio trwy Ymwneud Cynnar gan Gontractwr wedi caniatáu i'r prosiect elwa ar ystyriaethau methodoleg adeiladu wrth i'r dyluniad gael ei ddatblygu. Mae'r dyluniad wedi cael ei adolygu gan dîm o beirianwyr adeiladu profiadol sy'n cydlynu'r penderfyniadau technegol hyd at ddyluniad cydlynol sy'n addas i weithredu technegau adeiladu modern, darbodus.

8 PWERAU I ADEILADU'R CYNLLUN

8.1 Mae'r Cynllun yn cael ei hyrwyddo, a byddai'n cael ei adeiladu, gan ddefnyddio pwerau Gweinidogion Cymru fel Awdurdod Priffyrdd yn unol â Deddf Priffyrdd 1980, sydd wedi cael eu trosglwyddo iddynt trwy gyfrwng Gorchymyn Cynulliad Cenedlaethol Cymru (Trosglwyddo Swyddogaethau) 1999 a Deddf Llywodraeth Cymru 2006, ac a ddirprwywyd i Weinidog perthnasol y Cynulliad.

8.2 Byddai'r pwerau i adeiladu'r darnau newydd o gefnffyrdd ac i dynnu statws cefnffordd oddi ar rannau o'r cefnffyrdd yn dod drwy'r Gorchymyn statudol, sydd bellach wedi'i gyhoeddi ar ffurf ddrafft:

a. Gorchymyn Cefnffordd Abergwaun i Fangor (yr A487) (Pont Newydd dros Afon Dyfi a Thynnu Statws Cefnffordd, Machynlleth) 201-

8.3 Byddai'r pŵer i gau, addasu a gwella priffyrdd, llwybrau troed, llwybrau beicio a mynedfeydd preifat ac i adeiladu priffyrdd, llwybrau troed, llwybrau beicio a mynedfeydd preifat newydd, ac i ddarparu a chau llwybrau troed a llwybrau beicio am gyfnod dros dro, yn dod drwy'r Gorchymyn Ffyrdd Ochr, sydd bellach wedi'i gyhoeddi ar ffurf ddrafft:

b. Gorchymyn Cefnffordd Abergwaun i Fangor (yr A487) (Pont Newydd dros Afon Dyfi, Machynlleth) (Ffyrdd Ymyl) 201-

8.4 Bydd Gorchymyn Prynu Gorfodol drafft yn cael ei gyhoeddi ar xx xx 2017. Os caiff ei wneud, byddai'n galluogi Gweinidogion Cymru i gaffael yr holl dir a hawliau dros y tir sy'n angenrheidiol ar gyfer adeiladu a chynnal y cynigion.

8.5 Wrth lunio'r cynigion, rhoddwyd sylw i'r ymyrraeth â hawliau pob un â buddiant yn nhiroedd y Gorchymyn ac y byddai'r cynllun yn effeithio arnynt fel arall.

8.6 Yn rhan o'r broses gyfreithiol, byddai Gweinidogion Cymru'n ystyried yr holl ymatebion i'r cynllun a'r Gorchmynion drafft ac yna'n penderfynu p'un ai cynnal Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus. Yn dilyn unrhyw Ymchwiliad Lleol Cyhoeddus, pe byddai Gweinidogion Cymru'n penderfynu symud ymlaen â'r cynllun ar ôl ystyried canfyddiadau ac argymhellion yr Arolygydd annibynnol, gallai'r gwaith adeiladu ddechrau yn 2018.