



Cynulliad National
Cenedlaethol Assembly for
Cymru Wales

Rheol Sefydlog 25: Pwyllgor Gweithdrefn Cynulliad Arbennig

Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (A40)
(Gwelliant Penblewin i Barc Slebets) 200-

Rhagfyr 2008

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliadcymru.org

I gael rhagor o gopiâu caled o'r ddogfen hon cysylltwch â:

Swyddfa Ddeddfwriaeth
Rheol Sefydlog 25: Pwyllgor Gweithdrefn Cynulliad Arbennig
Pwyllgor Gweithdrefn Cynulliad Arbennig ar Orchymyn drafft A40 Penblewin
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8019

Ffacs: 029 2089 8021

E-bost: legislationoffice@wales.gsi.gov.uk

Rheol Sefydlog 25: Gweithdrefn Cynulliad Arbennig

Adroddiad y Pwyllgor Gweithdrefn Cynulliad Arbennig o dan Reol Sefydlog 25.21 ar y "GORCHYMYN DRAFFT, GORCHYMYN CEFNFFORDD LLUNDAIN I ABERGWAUN (A40) (GWELLIANT PENBLEWIN I BARC SLEBETS) 200-"

Cynnwys

	Tudalen
Aelodau'r pwyllgor	2
1. Cyflwyniad	3
2. Cefndir	5
3. Y ddeiseb: y cefndir ac ymagwedd y pwyllgor tuag at y dystiolaeth	7
4. Ystyried y materion a'r canfyddiadau	10
5. Casgliadau ac argymhelliad	18
Atodiadau	
Atodiad 1: Cofnodion gwrandawriad y pwyllgor	20
Atodiad 2: Rhestr o'r dystiolaeth a gyflwynwyd i'r pwyllgor	26
Atodiad 3: Rhestr o'r papurau ychwanegol a gyflwynwyd gan y partion yn ystod gwrandawriad y pwyllgor (7 Hydref 2008 - 24 Tachwedd 2008)	32
Atodiad 4: Rhestr o'r cynrychiolwyr a'r tystion	35

Aelodau'r pwyllgor

Aelodau presennol y pwyllgor yw:

Christine Chapman AC (Cadeirydd)

Mike German AC

Irene James AC

Chris Franks AC

Nick Ramsay AC

1. Cyflwyniad

Y pwyllgor

1.1 Sefydlwyd y pwyllgor drwy benderfyniad y Cynulliad ddydd Mercher 16 Gorffennaf 2008 yn unol â Rheol Sefydlog 25.19.

Cylch gwaith y pwyllgor

1.2 Cylch gwaith y pwyllgor yw ystyried y deisebau sy'n ymwneud â'r gorchymyn drafft, Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (A40) (Gwelliant Penblewin i Barc Slebets) 200- ("y Gorchymyn dafft") a chyflwyno adroddiad i'r Cynulliad yn unol â Rheol Sefydlog 25.21.

Aelodaeth

1.3 Roedd y pwyllgor, fel y'i sefydlwyd, yn cynnwys:

Christine Chapman AC (Cadeirydd)
Mohammad Ashgar AC
Michael German AC
Irene James AC
Nick Ramsay AC

1.4 Ar 8 Hydref 2008, penderfynodd Mohammad Ashgar AC adael y pwyllgor a chymerwyd ei le (drwy benderfyniad gan y Cynulliad ar yr un dyddiad) gan:
Chris Franks AC

Cyfarfodydd

1.5 Cyfarfu'r pwyllgor ar 17 Gorffennaf 2008 i gynllunio ei waith a chlywodd dystiolaeth a chyflwyniadau ar ran deisebwyr a Llywodraeth Cynulliad Cymru ar 7, 8, 9, 10 a 15 Hydref 2008 ac ar 11 a 24 Tachwedd 2008. Ymwelodd y pwyllgor â'r ardal yr effeithir arni gan y gorchymyn drafft ar 22 Hydref. Cyfarfu mewn preifat i ystyried ei adroddiad ar 25 Tachwedd a chyfarfu am y tro olaf i gytuno ar ei adroddiad ar 2 Rhagfyr 2008. Ceir cofnod o wrandawriad y pwyllgor yn Atodiad 1. Mae copïau o'r trawsgrifiadau ar gael ar dudalennau'r pwyllgor ar wefan Cynulliad Cenedlaethol Cymru:

<http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-third1/bus-committees-third-so25-home.htm>

Tystiolaeth

1.6 Ceir rhestr o'r dogfennau a gyflwynwyd i'r pwyllgor fel tystiolaeth gan y deisebwyr a Llywodraeth Cynulliad Cymru yn Atodiad 2. Mae'r holl ddogfennau ar gael ar dudalennau'r pwyllgor ac eithrio'r rhai hynny y nodir

eu bod ar gael ar gopi caled yn unig. Cyflwynwyd dogfennau ychwanegol i'r pwyllgor ar ffurf copi caled yn ystod y gwrandawriad, a cheir copi o'r rhain yn Atodiad 3. Ceir rhestr o'r tystion a roddodd dystiolaeth i'r pwyllgor yn Atodiad 4. (Ceir rhagor o fanylion ym mharagraffau 3.6 -3.10 isod o dan y pennawd Cynrychiolaeth a thystiolaeth).

Cynghorydd arbenigol

1.7 Cytunodd y pwyllgor, yn unol â Rheol Sefydlog 10.49, i benodi David Hughes, cynghorydd arbenigol, o Scott Wilson, i ddarparu cyngor technegol er mwyn helpu'r pwyllgor i ystyried unrhyw wrthdaro yn y dystiolaeth dechnegol a dderbyniwyd. Hoffai'r pwyllgor ddiolch i Mr. Hughes am ei gymorth gwerthfawr i Aelodau'r pwyllgor.

2. Cefndir

Cefndir deddfwriaethol

2.1 Mae Gweinidogion Cymru yn bwriadu gwneud y gorchymyn drafft o dan adran 10(2) o Ddeddf Priffyrdd 1980. Trosglwyddwyd y pwerau dan sylw gan y Senedd i'r Ysgrifennydd Gwladol ond maent bellach wedi'u breinio yng Ngweinidogion Cymru, mewn perthynas â Chymru, drwy gyfuniad o ddarpariaethau Gorchymyn Cynulliad Cenedlaethol Cymru (Trosglwyddo Swyddogaethau) 1999 (OS 1999 No 672) a pharagraff 30 o Atodlen 11 i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006.

2.2 Pan gafodd y pwerau dan sylw eu rhoi i'r Ysgrifennydd Gwladol gan y Senedd, roedd yn darparu (drwy adran 10(6)), y byddai gorchymyn a gaiff ei wneud o dan adran 10(2), o dan amgylchiadau penodol, yn ddarostyngedig i weithdrefn seneddol arbennig. Ym mharagraff 33(4) o Atodlen 11 i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006, roedd y Senedd hefyd yn darparu y dylai pŵer i wneud gorchymyn o dan adran 10(2) a fyddai wedi bod yn ddarostyngedig i weithdrefn seneddol arbennig pe bai'r Ysgrifennydd Gwladol wedi'i arfer, fod yn ddarostyngedig i weithdrefn yn Rheolau Sefydlog y Cynulliad pan fydd Gweinidogion Cymru'n arfer y pŵer hwnnw.

2.3 Mae Rheol Sefydlog 25 (Gweithdrefn Cynulliad Arbennig) yn pennu'r weithdrefn Cynulliad sy'n gymwys mewn achosion o'r fath.

2.4 Mae'r gofyniad (lle y bo'n codi) bod rhaid i orchymyn drafft fod yn ddarostyngedig i Weithdrefn Cynulliad Arbennig yn wahanol ac yn ychwanegol i'r gweithdrefnau statudol a nodir yn Atodlen 1 i Ddeddf Priffyrdd 1980, y bydd yn rhaid bod Gweinidogion Cymru wedi'u dilyn hefyd cyn gwneud y gorchymyn drafft.

2.5 Er ei bod yn bosibl y bydd Pwyllgor Cynulliad Arbennig, drwy ystyried deisebau yn erbyn gorchymyn drafft, yn ystyried yr un materion a drafodwyd mewn ymchwiliad cyhoeddus a gynhaliwyd ar ran Gweinidogion Cymru o dan Atodlen 1 i Ddeddf Priffyrdd 1980, mae'r ddwy weithdrefn yn wahanol. Cylch gwaith Pwyllgor Gweithdrefn Cynulliad Arbennig o dan Reol Sefydlog 25.19 yw ystyried y materion a godwyd gan y deisebau ar sail y dystiolaeth a'r dadleuon a gyflwynwyd a chyflwyno adroddiad i'r Cynulliad yn unol â Rheol Sefydlog 25.21.

Cefndir y gorchymyn drafft

2.6 Mae'r gorchymyn drafft yn angenrheidiol os yw Gweinidogion Cymru yn mynd i weithredu eu cynigion i adeiladu darn newydd o ffordd sy'n osgoi pentref Robeston Wathen yn Sir Benfro, y mae cefnffordd yr A40 yn mynd trwyddo ar hyn o bryd, yn ogystal â gwella rhannau o'r ffordd bresennol ar y naill ochr a'r llall. Hyd y ffordd y mae'r gorchymyn drafft yn ymwneud ag ef yw tua 4.6 km.

2.7 Er mwyn gweithredu'r cynllun arfaethedig, mae Gweinidogion Cymru hefyd yn cynnig gwneud dau orchymyn cysylltiedig, sef y gorchymyn arfaethedig, Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (A40) (Ffyrdd Ymyl Gwelliant Penblewyn i Barc Slebets) 200- ("y Gorchymyn ffyrdd Ymyl") a'r gorchymyn arfaethedig, Gorchymyn Prynu Gorfodol Cynulliad Cenedlaethol Cymru (Cefnffordd Llundain i Abergwaun (A40) Gwelliant Penblewyn i Barc Slebets) 200- ("y Gorchymyn Prynu Gorfodol"). Nid yw'r un o'r gorchymynion arfaethedig hyn yn ddarostyngedig i Weithdrefn Cynulliad Arbennig ac felly ni fu'r pwyllgor yn eu hystyried yn uniongyrchol. Eu hunig ddiben yw gweithredu'r cynllun a gaiff ei awdurdodi gan y gorchymyn drafft os caiff ei wneud.

2.8 Roedd pob un o'r tri gorchymyn arfaethedig yn destun ymchwiliad cyhoeddus a gynhaliwyd ym mis Gorffennaf 2007 o dan y gweithdrefnau a osodwyd yn Atodlen 1 i Ddeddf Priffyrdd 1980 ac Atodlen 13 i Ddeddf Caffael Tir 1981 gan Arolygydd, Mr W. S. C. Wardrup. Cyflwynodd yr Arolygydd adroddiad i Weinidogion Cymru ar 5 Medi 2007, yn argymhell y dylid gwneud y tri gorchymyn yn ddarostyngedig, yn achos y Gorchymyn Ffyrdd Ymyl a'r Gorchymyn Prynu Gorfodol, i addasiadau penodol.

2.9 Drwy lythyr dyddiedig 2 Mai 2008, cyhoeddodd Cyfarwyddwr Cynllunio a Gweinyddu Trafnidiaeth Llywodraeth Cynulliad Cymru benderfyniad y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth (un o Weinidogion Cymru) i wneud y tri gorchymyn.

Gweithdrefn Cynulliad Arbennig

2.10 Mae Adran 10(6) o Ddeddf Priffyrdd 1980 yn darparu y dylid sicrhau bod gorchymyn a gaiff ei wneud o dan adran 10(2) yn ddarostyngedig i weithdrefn seneddol arbennig (neu Weithdrefn Cynulliad Arbennig yn achos gorchymyn a wneir gan Gweinidogion Cymru) os ceir gwrthwynebiad i'r gorchymyn arfaethedig gan gyngor sy'n gyfrifol am gynnal priffordd y mae'r gorchymyn yn ymwneud â hi, neu a fydd yn dod yn gyfrifol amdani yn rhinwedd y gorchymyn, ac na chaiff ei dynnu yn ôl. Roedd y gorchymyn drafft (sy'n cynnwys darpariaeth a fyddai'n israddio'r A40 drwy Robeston Wathen ac yn trosglwyddo cyfrifoldeb dros gynnal y ffordd o Weinidogion Cymru i Gyngor Sir Penfro, yr awdurdod priffyrdd lleol) yn ddarostyngedig i wrthwynebiad cyson gan y Cyngor Sir hwnnw, ac yn sgil hynny, daeth y gorchymyn yn ostyngedig i Weithdrefn Cynulliad Arbennig.

2.11 Effaith Rheol Sefydlog 25 yw os bydd Gweithdrefn Cynulliad Arbennig yn gymwys i'r broses o wneud gorchymyn drafft, bydd yn agored i unrhyw un sydd â sail wreiddiol dros wrthwynebu (fel y diffinnir yn Rheol Sefydlog 25.11) ddeisebu'r Cynulliad yn erbyn gwneud y gorchymyn drafft.

3. Y deisebau: y cefndir ac ymagwedd y pwyllgor tuag at y dystiolaeth

Deisebau

3.1 Derbyniodd y Cynulliad ddwy ddeiseb yn datgelu sail wreiddiol dros wrthwynebu yn unol â darpariaethau Rheol Sefydlog 25, sef gan Gyngor Sir Penfro (“y Cyngor”) a chan Mr K. Jones o Sunnyside Farm, Robeston Wathen. Gosodwyd adroddiad y Llywydd i’r Cynulliad i’r perwyl hwnnw ar 9 Mehefin 2008 yn unol â Rheolau Sefydlog 25.10 a 25.13.

Deiseb Cyngor Sir Penfro

3.2 Dyddiwyd deiseb Cyngor Sir Penfro ar y 3 Mehefin 2008. Mae’r pwyllgor wedi trafod yr holl faterion y cyfeirir atynt yn y ddeiseb hon yn llawn.

3.3 Mae gwrthwynebiad y Cyngor i wneud y gorchymyn drafft yn deillio o fwriad Gweinidogion Cymru i ddefnyddio’r pwerau y byddai’r gorchymyn drafft yn ei roi iddynt i adeiladu darn newydd a gwell o ffordd, sef ffordd unffrwd tair lôn (ond gan ystyried yr angen tebygol i uwchraddio i ffordd ddeuol rywbyrd yn y dyfodol) ond mae’r Cyngor yn dadlau y dylid ei gynllunio fel ffordd ddeuol o’r cychwyn, a hynny er budd y cyhoedd.

3.4 Mae deiseb y Cyngor yn dadlau y byddai ffordd ddeuol yn sicrhau gwell gwerth am arian, ac nad yw Gweinidogion Cymru, sy’n gyfrifol am gyfiawnhau’r penderfyniad i wneud y gorchymyn drafft, wedi profi na fyddai ffordd ddeuol yn well gwerth am arian. Mae deiseb y Cyngor hefyd yn dadlau y byddai cynllun ffordd unffrwd yn mynd yn groes i bolisi Llywodraeth Cynulliad Cymru ar gynaliadwyedd ac y byddai’n mynd yn groes i’r nod o hybu twf economaidd Sir Benfro drwy ddarparu rhwydwaith trafndiaeth digonol, yn cynnwys ffordd ddeuol strategol o Sanclêr i Hwlfordd - y byddai’r ffordd newydd dan sylw yn rhan ohono. Yn drydydd, mae’r Cyngor yn dadlau na fyddai’n ddymunol yn ariannol nac yn economaidd, ac y byddai’n mynd yn groes i’r egwyddor o gynaliadwyedd pe bai’r cynllun angen cael ei ddiweddarau ymhellach i ffordd ddeuol rywbyrd yn y dyfodol pan na fydd y cynllun ffordd unffrwd yn ddigonol mwyach.

Deiseb Mr K. Jones

3.5 Mae deiseb Mr K. Jones, y mae’r pwyllgor hefyd wedi’i hystyried yn llawn, yn gwrthwynebu’r cynllun i adeiladu darn newydd o ffordd oni bai ei fod yn cynnwys darpariaeth well o ran mynediad i gerbydau rhwng y ddwy ran o Sunnyside Farm y byddai’r darn newydd o ffordd yn eu rhannu. Er bod Gweinidogion Cymru wedi cytuno i gynnwys tanffordd yn y cynllun a fyddai’n addas i wartheg a cherbydau bach fel beiciau cwad, nid ydynt yn fodlon ei wneud yn ddigon mawr ar gyfer tractorau a threlars fel y rhai sydd eu hangen ar gyfer cludo gwair ar gyfer gwneud silwair. O dan yr amgylchiadau hyn, mae Mr Jones yn honni y bydd hyn yn effeithio’n andwyol ar hyfywedd ei fferm yn y tymor hir ac felly ni ddylid caniatáu i’r cynllun fynd yn ei flaen.

Cynrychiolaeth a thystiolaeth

3.6 Cynrychiolwyd y Cyngor gerbron y pwyllgor gan Mr Winston Roddick CF a'r Cwnsler Mr Emyr Jones. Y tystion a alwyd ganddynt oedd Mr Ian Westley, Cyngor Sir Penfro, Mr Darren Thomas, Cyngor Sir Penfro, Mr David White, Capita Symonds a'r Athro Stephen Hill, Prifysgol Morgannwg. Cafodd y tystion a alwyd gan Lywodraeth Cynulliad Cymru eu croesholi ganddynt.

3.7 Cynrychiolwyd Llywodraeth Cynulliad Cymru gerbron y pwyllgor gan y Cwnsler Mr Graham Walters a alwodd fel tystion, mewn ymateb i'r ddeiseb gan y Cyngor, Mr Andrew Falleyn, Llywodraeth Cynulliad Cymru, Mr Jonathan Price, Llywodraeth Cynulliad Cymru, Mr Martin Shenfield, Berkeley Hanover Consulting a Mr Patrick Kerr, Atkins. Cafodd y tystion a alwyd gan y Cyngor eu croesholi ganddo.

3.8 Ar ôl i Mr White gael ei alw yn ôl gan y Cyngor ar 11 Tachwedd i ddarparu rhagor o dystiolaeth mewn perthynas â'r Dadansoddiad Cost a Budd o un o'r cynigion roedd y Cyngor yn gwahodd y pwyllgor i'w ystyried ("Prawf C"), cafwyd trafodaeth rhwng Mr White a Mr Kerr, sef y tyst cyfatebol ar ran Llywodraeth y Cynulliad, a arweiniodd at ddatganiad cytûn yn cael ei gyflwyno gerbron y pwyllgor a oedd yn culhau yn sylweddol y maes yr anghytunir arno rhwng y partïon mewn perthynas â'r mater hwn (papur SO25(3)-02-2008(p43)). (Paratowyd papur ar y cyd ar dwf mewn traffig yn gynharach ar gyfer y pwyllgor, unwaith eto gan Mr White a Mr Kerr).

3.9 Galwodd Mr Walters, ar ran Lywodraeth Cynulliad Cymru, Mr Andrew Falleyn a Mr Anthony Kernon, Kernon Countryside Consultants, i fod yn dystion mewn perthynas â deiseb Mr Jones. Cafodd Mr Nicholas ei groesholi ganddo.

3.10 Cynrychiolwyd Mr K. Jones gan J. C. E. Nicholas, syrfêwr Siartredig, a roddodd dystiolaeth ar ran Mr Jones hefyd a chafodd y cyfle i groesholi tystion a alwyd gan Lywodraeth Cynulliad Cymru.

Natur gyffredinol tasg y pwyllgor

3.11 Cylch gwaith y pwyllgor yw ystyried y deisebau a chyflwyno adroddiad i'r Cynulliad o ran a ddylid gwneud y gorchymyn drafft ai peidio. Nid yw'n ofynnol i'r pwyllgor ystyried materion na chodwyd yn y deisebau. Oni chaiff y pwyllgor ei ddarbwylllo gan y dadleuon a geir yn y deisebau, ni fyddai gan y pwyllgor unrhyw sail dros gyflwyno adroddiad i'r Cynulliad yn argymhell na ddylai'r gorchymyn drafft gael ei wneud.

3.12 Ar y llaw arall, mae'r Cyngor a Llywodraeth Cynulliad Cymru'n cytuno na ddylid rhoi i Weinidogion Cymru y pwerau statudol a roddir iddynt os caiff y gorchymyn drafft ei wneud, oni bai bod y cynllun arfaethedig yn fuddiol ac er lles y cyhoedd.

3.13 Felly, wrth ddod i benderfyniad ar y deisebau rhaid oedd i'r pwyllgor benderfynu, ar sail yr holl dystiolaeth a dadleuon a ddaeth gerbron, a ddylai ddod i'r casgliad bod y cynllun arfaethedig yn bodloni'r meini prawf o fod yn fuddiol ac er lles y cyhoedd.

4. Ystyried y materion a'r casgliadau

Y materion

4.1 Noder isod y prif faterion sy'n destun dadl rhwng y deisebwyr a Llywodraeth Cynulliad Cymru.

4.2 Deiseb Cyngor Sir Penfro:

- Y gyfradd twf debygol mewn trafndiaeth ar hyd y darn o ffordd dan sylw yn y dyfodol
- Capasiti uchaf effeithiol y cynllun unffrwd tair lôn arfaethedig (WS2+1)
- Y dyddiad pan fydd rhaid uwchraddio unrhyw ffordd unffrwd tair lôn newydd y mae Gweinidogion Cymru yn bwriadu ei hadeiladu i gynllun ffordd ddeuol (D2AP) neu'r dyddiad pan fydd yn ddymunol gwneud hynny
- Costau cymharol tebygol cynllun arfaethedig Gweinidogion Cymru ar gyfer ffordd unffrwd tair lôn a chynllun ffordd ddeuol
- Gyda golwg ar yr uchod, a fyddai adeiladu'r ffordd newydd ar sail cynllun ffordd ddeuol o'r cychwyn cyntaf yn sicrhau gwell gwerth am arian (gan ystyried yr hyn sy'n fforddiadwy) nag adeiladu ffordd unffrwd tair lôn y byddai'n rhaid ei huwchraddio i fod yn ffordd ddeuol yn y dyfodol
- Yr effaith economaidd ehangach: effeithiau cymharol a gaiff y cynigion gwahanol ar dwf economaidd yr ardal
- Rhinweddau cymharol y ddau opsiwn o safbwynt cynaliadwyedd.

4.3 Deiseb Mr Jones:

- Effeithiau ymarferol gwahanu tir fferm Mr Jones ar ei ddulliau ffermio, a hynny o gofio'r darpariaethau a nodwyd yn y cynllun ar gyfer mynediad: y danffordd ar gyfer gwartheg a'r mynediad arall ar gyfer cerbydau ar yr A4075
- Y goblygiadau o ran diogelwch ar y ffyrdd sy'n deillio o ddefnyddio'r mynediad arall ar gyfer cerbydau ar yr A4075
- Unrhyw fanteision sy'n codi o gael gwared ar draffig trwodd o'r A40 bresennol (sy'n torri drwy ran o Sunnyside Farm ar hyn o bryd)
- Effeithiau net y cynllun ar hyfywedd Sunnyside Farm yn y dyfodol

- Cost darparu tanffordd ar gyfer cerbydau a fyddai'n cysylltu'r ddau ochr o Sunnyside Farm a rannwyd
- A yw unrhyw effaith net ar Sunnyside Farm yn fwy na'r budd i'r cyhoedd o adeiladu'r darn newydd o ffordd neu'n ddigon i wrthod rhoi'r awdurdod i wneud hynny (oni bai bod Llywodraeth Cynulliad Cymru yn cytuno i ddarparu tanffordd ar gyfer cerbydau).

Canfyddiadau'r pwyllgor: Deiseb Cyngor Sir Penfro

Amcanion y cynllun

4.4 Amcanion y cynllun, fel y nodwyd gan Lywodraeth y Cynulliad, yw datrys nifer o'r problemau sydd eisoes yn bodoli sy'n gysylltiedig â'r A40 presennol rhwng Penblewin a Pharc Slebets, sef gwahanu cymuned Robeston Wathen, alinio is-safonol, nifer fawr o fynediadau a chyffyrdd, diffyg cyfleoedd diogel i fynd heibio i geir eraill, hanes gwael o ddamweiniau a diffyg cyfleusterau croesi.

4.5 Nid yw'r Cyngor yn herio pa mor ddymunol fyddai'r amcanion hyn ac mae'n derbyn y byddai cynllun WS2+1 Llywodraeth y Cynulliad sydd wedi'i gyhoeddi ac a addaswyd yn dilyn ymchwiliad lleol cyhoeddus, yn bodloni'r amcanion hyn.

4.6 Mae'r pwyllgor o'r farn bod amcanion Llywodraeth y Cynulliad ar gyfer y cynllun er lles y cyhoedd ac, mewn egwyddor, y dylid rhoi'r pwerau statudol i Weinidogion Cymru i'w bodloni. Felly, mewn perthynas â deiseb y Cyngor, blaenoriaeth y pwyllgor yw ystyried a yw'n fodlon y byddai defnyddio'r pwerau dan sylw i alluogi Llywodraeth y Cynulliad i adeiladu'r cynllun WS2+1 yn fuddiol ac er lles y cyhoedd neu, fel y mae'r Cyngor yn dadlau, a ddylid gwrthod rhoi'r pwerau hynny i Lywodraeth y Cynulliad oherwydd byddai cynllun ffordd ddeuol yn well gwerth am arian yn ogystal â'n ffafriol am y rhesymau eraill a nodir yn neiseb y Cyngor.

4.7 Er mwyn asesu rhinweddau'r cynllun WS2+1 a'r cynllun ar gyfer ffordd ddeuol, bu'n rhaid i'r pwyllgor ystyried yn fanwl dystiolaeth arbenigol sy'n gwrthdaro o ran lefel y twf mewn traffig yn y dyfodol ar y darn o'r A40 dan sylw, y dyddiad y byddai angen uwchraddio cynllun WS2+1 Llywodraeth y Cynulliad i safon ffordd ddeuol o ganlyniad i dwf o'r fath mewn traffig a chostau adeiladu cymharol y ddau gynllun dan sylw.

4.8 Ar sail ei ganfyddiadau ar y materion hyn, aeth y pwyllgor ymlaen i ystyried y goblygiadau o ran gwerth am arian y ddau gynllun yn ogystal ag ystyried yr holl ffactorau perthnasol eraill.

Cynlluniau eraill ar wahân i gynllun WS2+1 Llywodraeth y Cynulliad

4.9 Cyflwynodd y Cyngor 3 amlinelliad o gynlluniau i'w hystyried gan y pwyllgor er mwyn eu cymharu â chynllun Llywodraeth y Cynulliad (“Prawf A, B ac C”).

4.10 Cytunir yn gyffredinol nad yw Prawf B yn ddewis ymarferol i gynnig Llywodraeth Cynulliad Cymru. Ni ellir ei adeiladu fel gwelliant ar ei ben ei hun i'r darn hwn o'r A40. Nid oedd y pwyllgor o'r farn ei fod yn sail ddefnyddiol dros gymharu ac felly, ni fu'n rhaid i'r pwyllgor ei ystyried yn fanwl.

4.11 Byddai Prawf A yn gosod ffordd ddeuol yn lle'r cynllun WS2+1 arfaethedig ar gyfer y gwelliant arfaethedig cyfan ac felly mae modd ei gymharu'n agos â chynnig Llywodraeth y Cynulliad.

4.12 Byddai Prawf C yn gosod ffordd ddeuol yn lle'r cynllun WS2+1 arfaethedig ar gyfer 2km o'r ffordd yn unig sef y rhan o'r A40 sy'n osgoi Robeston Wathen (hy rhwng y cyffyrdd cylchfan arfaethedig â'r B4314 a'r A4075 sydd wedi'i ailalinio, yn y drefn honno). Ni fyddai'n darparu gwell aliniad a chyfleoedd gwell i fynd heibio i gerbydau eraill fel y byddai cynllun Llywodraeth y Cynulliad yn eu darparu i rannau eraill o'r A40, yn arbennig i'r darn o ffordd rhwng Pont Canaston a Pharc Slebech, sef y rhan o'r gwelliant arfaethedig sydd â'r lefel uchaf o draffig.

4.13 Mae'r pwyllgor o'r farn bod Prawf C ond yn darparu sail gyfyngedig dros gymharu o ran profi a yw cynllun Llywodraeth y Cynulliad yn fuddiol ac er lles y cyhoedd. Er ei fod yn bodloni amcanion mwyaf brys y cynllun, sef delio â'r mater o wahanu'r gymuned a'r materion diogelwch cysylltiedig a'r materion eraill yn Robeston Wathen, mae'r Prawf ond yn bodloni'r amcanion yn gyffredinol am lai na hanner o'r darn o ffordd y bwriedir ei gwella. Nodir barn y pwyllgor o ran pa mor ddefnyddiol yw Prawf C ymhellach, isod.

Tystiolaeth o ran costau cymharol

4.14 Mae'r pwyllgor o'r farn bod tystiolaeth Llywodraeth y Cynulliad o ran costau cymharol adeiladu'r cynllun WS2+1 a ffordd ddeuol amgen (sy'n gyfartal â Phrawf A Cyngor Sir Penfro) yn fwy dibynadwy na'r hyn a gyflwynwyd gan Gyngor Sir Penfro. Mae'r pwyllgor yn fodlon bod y cyntaf yn adlewyrchu ystyriaeth ofalus a manwl o ofynion ymarferol pob un o'r cynlluniau. Nid yw'n credu bod y ffaith bod Mr Kerr, wrth gyflwyno'r ffigurau dan sylw, wedi gorfod dibynnu ar waith a wnaed gan eraill yn tansilio'u dibynadwyedd. Roedd tystiolaeth Cyngor Sir Penfro, a gyflwynwyd gan Mr White, yn seiliedig ar fethodoleg lai manwl a oedd ond yn briodol i asesiad eang cychwynnol yn unig.

4.15 Ar sail yr uchod, mae'r pwyllgor yn derbyn, ar sail prisiau 2002 (sef y sail gyffredin dros gymharu) mai'r asesiadau mwyaf dibynadwy o gostau cymharol y ddau gynllun oedd £25.6 miliwn (cynllun WS2+1 Llywodraeth y Cynulliad) a £38.1 miliwn (ffordd ddeuol ar gyfer y ffordd dan sylw / Prawf

A), sef gwahaniaeth o £12.5 miliwn. Mae'r pwyllgor hefyd o'r farn, i'r graddau y mae'n ddefnyddiol ystyried cost Prawf C, fod y gost rhwyle rhwng £18.3 miliwn (asesiad Llywodraeth Cynulliad Cymru) a £19.7 (asesiad y Cyngor).

Economeg Effeithlonrwydd Trafnidiaeth Cymharol

4.16 Ar sail y canfyddiadau hyn ac ar dystiolaeth Llywodraeth y Cynulliad am ganlyniadau Dadansoddiad Cost a Budd safonol gan ddefnyddio'r costau hyn a'u tybiaethau eraill (y mae'r pwyllgor yn derbyn bod pob un yn ddibynadwy) mae'r pwyllgor o'r farn mai'r gymhareb budd i gost ar gyfer y ddau ddewis yw 1.1.

4.17 Mae'r pwyllgor yn derbyn dadl Llywodraeth y Cynulliad na all Dadansoddiad Cost a Budd fod yn ymarfer manwl gywir ac y gall canlyniadau fod yn sensitif i newidiadau cymharol fach yn y data a gafodd ei fewnbynnu. Felly, mae'r pwyllgor o'r farn nad yw'n ddefnyddiol ceisio cymharu ffigurau cymhareb budd i gost a gymerwyd i leoedd degol pellach.

4.18 Felly, o ran gwerth am arian, mae'r pwyllgor o'r farn nad oes sail dros gredu y byddai adeiladu cynnig WS2+1 Llywodraeth y Cynulliad, o'r dechrau, yn waeth o ran gwerth am arian na'r dewis o gael ffordd ddeuol gymharol.

4.19 Byddai Prawf C y Cyngor yn darparu Cymhareb Cost a Budd well (1.4) a byddai'n costio tua £7.3 miliwn yn llai. Fodd bynnag, byddai ond yn bodloni amcanion y cynllun i raddau cyfyngedig. Mae ei gostau is a'i ganlyniadau cymhareb cost a budd uwch o ganlyniad i hynny yn deillio o'r ffaith bod y cynllun yn canolbwyntio'r gwelliannau i'r darn o'r A40 dan sylw bron yn gyfan gwbl i'r darn newydd sy'n osgoi Robeston Wathen. Er bod y pwyllgor yn derbyn bod darparu ffordd osgoi ar gyfer Robeston Wathen yn flaenoriaeth bwysig, nid yw'n credu y byddai er lles y cyhoedd rhoi'r gorau i'r manteision pwysig sy'n gysylltiedig â gwella'r darnau hynny o'r A40, sy'n cynrychioli dros hanner y darn o'r A40 yr effeithir arno gan y cynllun, sydd i'r dwyrain ac i'r gorllewin o'r ffordd osgoi. Dyma beth y byddai Prawf C yn ei wneud.

Lefelau traffig yn y dyfodol a gallu cynnig Llywodraeth y Cynulliad i ddelio â hwy

4.20 Bu'r pwyllgor yn ystyried pa ganfyddiadau y dylai ei wneud o ran lefelau tebygol o draffig yn y dyfodol a gallu cynllun WS2+1 arfaethedig Llywodraeth y Cynulliad i ymdopi â hwy.

4.21 Mae'r pwyllgor o'r farn mai tystiolaeth Llywodraeth y Cynulliad o ran y twf tebygol mewn traffig yn y dyfodol, sydd wedi'i seilio ar fethodoleg sylfaenol yn cynnwys defnyddio'r Rhagolygon Traffic Ffyrdd Cenedlaethol ac sy'n creu argraff ac sy'n argyhoeddiadol yn gyffredinol, yw'r dystiolaeth fwyaf dibynadwy o ran rhagfynegi twf traffig yn y dyfodol. Mae'r pwyllgor yn ei ffafrio i ragfynegiadau'r Cyngor sydd wedi'u seilio ar allosod cyfradd twf

traffig, am flynyddoedd lawer i ddod, drwy fesur y twf dros gyfnod cymharol fyr o amser.

4.22 Mae'r pwyllgor yn derbyn tystiolaeth Llywodraeth y Cynulliad am dwf traffig yn y dyfodol, ond mae hefyd yn barod i ystyried y ffaith bod ffigur sylfaenol Llywodraeth y Cynulliad yn deillio o lefelau traffig a gofnodwyd yn 2005. Pe bai wedi cael ei ddiwygio i ystyried twf gwirioneddol lefelau traffig ers hynny, byddai lefel traffig tua 3% yn uwch bob blwyddyn. Felly, mae'r pwyllgor, gan bwysleisio ei fod yn derbyn ymagwedd Llywodraeth y Cynulliad tuag at y gyfradd dwf, wedi profi ei ganfyddiadau yn erbyn y codiad bach ychwanegol hwn mewn lefelau traffig yn y dyfodol.

4.23 Bu'r pwyllgor yn ystyried y dystiolaeth o ran "capasiti" y cynllun WS2+1 arfaethedig. Mae safon y cynllun dan sylw yn un cymharol newydd. Trafodwyd sawl ffordd o ragfynegi pryd y byddai'n cyrraedd ei gapasiti effeithiol. Mae'r pwyllgor wedi mabwysiadu ymagwedd ofalus, hynny yw, mae wedi canfod y dylai ei asesiad fod yn seiliedig ar yr isaf o'r rhai a ystyriwyd, sef cyfanswm dyddiol blynyddol cyfartalog o 22,300 o gerbydau y diwrnod.

4.24 Ar sail y canfyddiadau uchod, mae'r pwyllgor o'r farn nad yw ffordd a adeiladwyd i safon WS2+1 yn debygol o gyrraedd ei chapasiti effeithiol (ac felly ni fydd angen ei huwchraddio i safon ffordd ddeuol) tan 2039. Hyd yn oed os ystyrir y codiad o 3% mewn lefelau traffig y cyfeirir ato ym mharagraff 4.22, byddai hyn ond yn golygu bod yn rhaid uwchraddio'r ffordd ychydig o flynyddoedd yn gynharach.

Ystyriaethau eraill

4.25 O safbwynt economeg effeithlonrwydd traffig, mae'r pwyllgor yn derbyn y byddai adeiladu ffordd ddeuol o'r dechrau, os oes cyfiawnhad dros hynny, yn well gwerth am arian nag adeiladu i safon WS2+1 ac yna mynd i ragor o gostau drwy uwchraddio i ffordd ddeuol rywbyrd yn y dyfodol. Mae'r pwyllgor hefyd yn derbyn y byddai gwneud mwy o waith uwchraddio, a fyddai'n anochel yn digwydd pan fyddai'r ffordd yn agos at lenwi ei chapasiti, yn arwain at fwy o amharu dros dro ar lif y traffig na fyddai'n angenrheidiol pe bai'r ffordd yn cael ei hadeiladu fel ffordd ddeuol o'r dechrau. Mae'r pwyllgor yn derbyn y bydd cynllun Llywodraeth y Cynulliad o'r gwelliant yn gwneud yr hyn a fedr i hwyluso'r gwaith uwchraddio yn y dyfodol i ffordd ddeuol ond er hynny, mae'n derbyn bod yn rhaid pwyso a mesur y ffactorau hyn fel dadleuon o blaid adeiladu ffordd ddeuol o'r dechrau ar hyn o bryd.

4.26 Mae'r pwyllgor hefyd yn derbyn os na chaiff y gorchymyn arfaethedig ei gymeradwyo, bod oedi'n debygol wrth wella'r darn hwn o'r A40 ac felly wrth ddarparu ffordd osgoi i Robeston Wathen, er nad oes modd mesur hyd yr oedi hwn yn benodol ar sail y dystiolaeth. O gofio pa mor ddymunol fyddai bodloni amcanion y cynllun cyn gynted â phosibl, mae hwn hefyd yn ffactor y bydd yn rhaid ei ystyried os yw ystyriaethau eraill yn awgrymu na ddylid derbyn y gorchymyn arfaethedig.

4.27 Nid yw'r pwyllgor o'r farn bod yna unrhyw wahaniaethau sylweddol rhwng effaith amgylcheddol y cynllun WS2+1 a'r cynllun ffordd ddeuol.

4.28 Byddai'r ddau gynllun yr un mor fuddiol i drigolion Robeston Wathen. Byddai'r cynllun WS2+1 arfaethedig a'r cynllun ffordd ddeuol yn llawer mwy diogel i ddefnyddwyr ffyrdd na ffordd unffrwd presennol yr A40. Mae'r pwyllgor yn derbyn, o safbwynt defnyddwyr ffyrdd, fod yna ychydig mwy o fantais i ffordd ddeuol o ran diolgelwch, ac mae'n ystyried hyn.

Datblygu economaidd

4.29 Ni all y pwyllgor ddod o hyd i dystiolaeth y byddai ffordd ddeuol yn hytrach na'r cynllun WS2+1 ar gyfer y darn cymharol fyr hwn o'r A40 ynddo'i hun yn effeithio'n sylweddol ar ddatblygu economaidd yn Sir Benfro neu Gymru'n gyffredinol yn y dyfodol. O gofio bod y darn hwn o'r ffordd yn gymharol fyr, bach iawn fyddai'r gwahaniaeth o ran amser teithio o gymharu'r ddau gynllun.

4.30 Fodd bynnag, mae'r pwyllgor wedi ystyried dadl y Cyngor yn fanwl, hynny yw y byddai'r safon a fabwysiadir ar gyfer uwchraddio'r A40 yn gyffredinol rhwng Sanclêr a Hwlfordd yn effeithio'n sylweddol ar ragolygon y sir o ran datblygu economaidd. Wrth wneud hyn, mae'r pwyllgor wedi ystyried y dystiolaeth a gyflwynwyd gan y partion yn llawn, yn cynnwys argymhellion Syr Rod Eddington yn ei astudiaeth o drafndiaeth ar gyfer Llywodraeth y DU ym mis Rhagfyr 2006 ("Adroddiad Eddington".)

4.31 Mae'r pwyllgor yn derbyn y cynnig cyffredinol (a gefnogir gan argymhellion Adroddiad Eddington) y dylid rhoi blaenoriaeth eithaf uchel i wella'r A40, fel ffordd sy'n gwasanaethu porthladdoedd Abergwaun ac Aberdaugleddau (ac fel rhan o'r Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd strategol), yn arbennig lle y ceir tagfeydd ar hyn o bryd, sef y rhan o'r A40 dan sylw yma, a hynny er mwyn osgoi rhwystr i ddatblygu economaidd.

4.32 Mae'r pwyllgor hefyd yn derbyn y cynnig cyffredinol bod unrhyw welliannau i'r ffyrdd sy'n gwasanaethu'r sir yn debygol o annog datblygu economaidd yn Sir Benfro.

4.33 Fodd bynnag, nid oedd y dystiolaeth a gyflwynwyd gerbron y pwyllgor yn ei alluogi i fesur effaith gwelliannau o'r fath yn gyffredinol ar ddatblygu economaidd. Nid oedd chwaith yn galluogi'r pwyllgor i wneud unrhyw ganfyddiadau o ran a fyddai ffordd ddeuol yn fwy buddiol yn sylweddol o ran datblygu economaidd na safon WS2+1 arfaethedig Llywodraeth y Cynulliad pe bai hwnnw'n cael ei fabwysiadu ar gyfer darnau eraill o'r A40. Er bod Adroddiad Eddington yn cefnogi manteision economaidd gwella ffyrdd mewn lleoliadau penodol, nid yw'n ceisio nodi ar ba ffurf y dylid gwneud y gwelliannau hyn.

4.34 Mater arall y mae'r pwyllgor wedi'i ystyried yw pa effaith, os o gwbl, y byddai'r penderfyniad ynghylch cynllun y gwellant ar y darn hwn o'r A40 yn

ei gael ar gynigion i wella'r A40 i'r gorllewin o Sanclêr yn gyffredinol yn y dyfodol. A fyddai adeiladu'r darn hwn i safon WS2+1 yn ei gwneud yn llai tebygol y bydd dadleuon o blaid gwella darnau eraill o'r ffordd ddeuol yn llwyddo?

4.35 Dadleuodd y Cyngor y byddai adeiladu'r darn hwn o'r A40 i safon WS2+1, am resymau technegol, yn atal y broses o adeiladu ffordd ddeuol mewn ardaloedd cyfagos. Seiliwyd y ddadl hon ar safon TD 70/08 sy'n nodi lle y bo ffordd WS2+1 yn bodoli yn agos i ffordd ddeuol, rhaid iddo gael ei wahanu gan o leiaf 2 cilomedr o ffordd unffrwd. Fodd bynnag, noda hefyd mai dim ond ar gylchfannau y caniateir rhyngwynebau uniongyrchol rhwng ffyrdd WS2+1 a ffyrdd deuol. Felly, ni fyddai unrhyw wrthwynebiad technegol i adeiladu ffyrdd deuol ar y naill ochr a'r llall i'r gwelliant hwn, wedi'u gwahanu gan gylchfannau, pe bai hyn yn ddymunol.

4.36 Er hynny, teimla'r pwyllgor gan fod y gwelliannau i'r A40 yn digwydd mewn adrannau, os caiff safon WS2+1 ei fabwysiadu ar gyfer yr adran hon, bydd o bosibl yn pennu cynsail ar gyfer adrannau eraill yn y dyfodol. Pe bai'r pwyllgor wedi dod i'r casgliad, ar sail y dystiolaeth, y byddai mabwysiadu'r safon WS2+1 ar gyfer darnau cyfagos o'r ffordd yn llai buddiol o ran datblygu economaidd na safon ffordd ddeuol, byddai'n barod i roi grym i'r ddadl hon. Fodd bynnag, ar sail y dystiolaeth a glywodd, ni lwyddodd y pwyllgor i ddod i gasgliad o'r fath.

Canfyddiadau'r pwyllgor: Deiseb Mr K. Jones

4.37 Mae'r pwyllgor o'r farn y bydd gwahanu Sunnyside Farm gan y ffordd newydd, hyd yn oed ar ôl ystyried y tanffordd a'r mynediad amgen i gerbydau drwy'r A4075, yn effeithio'n sylweddol ar y ffordd y bydd Mr Jones yn ffermio, a hynny o gofio y bydd yn rhaid i gerbydau ddilyn llwybr sylweddol hwy wrth drosglwyddo silwair o gaeau i'r de o'r ffordd newydd (a gwneir hyn am gyfnod o sawl diwrnod, a hynny rhyw bedair gwaith y flwyddyn).

4.38 Ar y llaw arall, mae'r pwyllgor yn nodi y caiff yr effaith ei lliniaru i ryw raddau gan y ffaith y bydd gwaith ffermio ar draws yr A40 presennol (sydd hefyd yn rhannu'r fferm) yn llawer haws.

4.39 Nid yw'r pwyllgor o'r farn y bydd yr effaith net i'r fath raddau fel y bydd yn tanseilio hyfywedd y fferm ac ni chyflwynwyd unrhyw dystiolaeth i'r pwyllgor i awgrymu hyn.

4.40 Noda'r pwyllgor pe byddai Llywodraeth y Cynulliad yn darparu'r math o danffordd yr oedd Mr Jones yn awyddus i'w gael, yr hyn a fyddai'n lleihau'r effaith net ymhellach ar ei fusnes ffermio, byddai'n costio tua £200,000. Nid yw'r pwyllgor o'r farn bod yna unrhyw beth sy'n amlwg o afresymol ynghylch penderfyniad Llywodraeth y Cynulliad nad yw'n credu bod modd cyfiawnhau gwariant pellach o dan yr amgylchiadau.

4.41 Noda'r pwyllgor bryderon a godwyd ar ran Mr Jones o ran diogelwch y mynediad newydd arfaethedig i'r A4075 yn union yn ymyl cylchdro Pont Canaston. Mae'n nodi y byddai dal angen mynediad yn y fan hon neu ger y pwynt hwn ar gyfer pobl eraill hyd yn oed pe darperir tanffordd ar gyfer cerbydau i Mr Jones. Er bod y pwyllgor yn hyderus bod digon o ystyriaeth wedi'i rhoi i ddiogelwch ar y ffyrdd ar hyn o bryd, mae'n annog Llywodraeth y Cynulliad i edrych ar y mater hwn eto er mwyn sicrhau na fydd creu mynediad ar gyfer traffig amaethyddol ar hyn o bryd yn niweidiol i ddiogelwch ar y ffyrdd mewn unrhyw ffordd y gellir ei osgoi.

5. Casgliadau ac Argymhelliad

Deiseb Cyngor Sir Penfro

5.1 Mae'r pwyllgor wedi dod i'r casgliad, yn seiliedig ar ei ganfyddiadau a nodir uchod, y byddai cynnig Llywodraeth y Cynulliad i ddefnyddio'r pwerau o dan y gorchymyn arfaethedig i adeiladu gwelliant i'r A40 ar sail cynllun WS2+1 yn bodloni nifer o amcanion dymunol iawn yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i, adeiladu ffordd sy'n osgoi pentref Robeston Wathen.

5.2 Yn ogystal, mae'r pwyllgor wedi dod i'r casgliad bod y fath gynnig yn cynrychioli gwerth am arian, a hynny am fod y manteision a fyddai'n deillio ohono yn fwy na'r costau.

5.3 Mae'r pwyllgor wedi dod i'r casgliad, ar ôl ystyried economeg effeithlonrwydd trafniadaeth y cynllun a gynigir gan Lywodraeth y Cynulliad, na fyddai adeiladu'r gwelliant cyfan i safon ffordd ddeuol yn cynrychioli gwell gwerth am arian na'r cynllun WS2+1 arfaethedig. Er bod adeiladu ffordd osgoi ddeuol heibio Robeston Wathen yn unig (Prawf C) yn ymddangos i ddechrau fel gwell gwerth am arian, mae'n ymddangos felly gan nad yw'n cyflawni holl amcanion y cynllun. O ystyried y gwahaniaethau pwysig rhwng cwmplas Prawf C a chynllun arfaethedig Llywodraeth y Cynulliad, nid yw'r pwyllgor yn credu bod Prawf C yn tansilio'r achos dros wella'r darn cyfan o'r A40 y mae'r gorchymyn yn ymwneud ag ef i safon WS2+1 a gynigir gan Lywodraeth y Cynulliad.

5.4 Hyd yn oed pe byddai adeiladu'r gwelliant cyfan i safon ffordd ddeuol o'r cychwyn cyntaf yn cynnig gwell gwerth am arian, yn y synnwyr cyfyng, byddai'n golygu gwariant cychwynnol ychwanegol (yn ôl prisiau 2002) o ryw £12.5 miliwn. Byddai'r swm sylweddol hwn o arian ychwanegol yn cael ei wario i gyflawni capasiti priffordd na fyddai ei angen cyn 2039. O gofio'r gofynion niferus eraill ar wariant cyhoeddus sy'n cystadlu â'i gilydd, nid yw'r pwyllgor yn credu ei fod yn ddoeth, nac yn gyson â'r egwyddor o gynaliadwyedd, i wario swm sylweddol o arian fel hyn i adeiladu ffordd o safon lle na ellir profi bod ei angen am dros 30 mlynedd o ran lefel traffig, heblaw bod cyfiawnhad cryf arall dros wneud hynny.

5.5 Mae'r pwyllgor wedi ystyried y ffaith y bydd, yn y pen draw, yn costio mwy i adeiladu ffordd WS2+1 yn y lle cyntaf a'i huwchraddio i fod yn ffordd ddeuol yn y dyfodol nag adeiladu ffordd ddeuol o'r cychwyn cyntaf. Mae'r pwyllgor hefyd yn ystyried y ffaith y byddai uwchraddio'r ffordd yn y dyfodol yn arwain at amharu dros dro ar lif y traffig.

5.6 Er bod y pwyllgor yn derbyn y bydd y safon a fabwysiadir ar gyfer gwella'r darn hwn o'r A40 yn dueddol o bennu cynsail ar gyfer adrannau eraill, ni chafodd ei ddarbwylllo bod unrhyw reswm dros benderfynu y byddai'r safon WS2+1 a'r safon ffordd ddeuol yn effeithio'n wahanol ar ddatblygu economaidd yn y dyfodol os cânt eu mabwysiadu ar gyfer yr adrannau eraill hynny, heb sôn am y gwelliant arbennig hwn. Mae'r pwyllgor

yn pwysleisio bod ei gasgliadau wedi'u seilio'n llwyr ar y dystiolaeth a gyflwynwyd ger ei fron, ac ni all ragweld pa dystiolaeth a dadleuon a ddaw gerbron ar achlysuron eraill, ac felly, ni all y pwyllgor ddod i'r casgliad bod unrhyw ddadl o blaid ffafrio cynllun ffordd ddeuol yn hytrach na chynllun WS2+1 ar gyfer y gwelliant hwn yn seiliedg ar ddatblygu economaidd.

5.7 Gan nad oes unrhyw dystiolaeth ddibynadwy o ran pa mor hir y bydd y cynllun yn cael ei ohirio os na gaiff y gorchymyn ei wneud yn ystod y cyfnod hwn, nid yw'r pwyllgor wedi gadael i'r ffactor hwn ddylanwadu ar ei benderfyniad.

5.8 Mae'r pwyllgor yn derbyn ac yn ystyried y ffaith y byddai ffordd ddeuol o fudd bach ychwanegol o ran diogelwch ar y ffyrdd o'i gymharu â'r safon WS2+1.

5.9 Yng ngoleuni canfyddiadau'r pwyllgor na fyddai adeiladu'r darn o'r A40 y mae'r gorchymyn yn ymwneud ag ef i safon ffordd ddeuol yn cynnig gwell gwerth am arian nag opsiwn WS2+1 Llywodraeth y Cynulliad, bod yr opsiwn dan sylw'n osgoi gwario swm sylweddol iawn o arian cyhoeddus i ddarparu ffordd o safon na ellir ei gyfiawnhau ar sail capasiti am dros 30 mlynedd a hefyd gan ystyried yr holl ffactorau perthnasol eraill, yn arbennig y rhai a nodwyd uchod, penderfynodd y pwyllgor fod Llywodraeth y Cynulliad wedi dangos bod y gorchymyn a gynigir gan Weinidogion Cymru yn fuddiol ac er lles y cyhoedd.

Deiseb Mr K. Jones

5.10 Er bod y pwyllgor yn cydymdeimlo â'r effaith y bydd adeiladu'r darn newydd o ffordd arfaethedig yn ei gael ar Sunnyside Farm, penderfynnodd nad yw'r effaith net ar y ffordd y mae'r fferm yn gweithredu yn ddigonol i danseilio ei hyfywedd ac, yn sicr, nid yw'n fwy na'r budd sylweddol i'r cyhoedd o adeiladu'r ffordd newydd.

Argymhelliad

5.11 Felly, mae'r pwyllgor yn argymell y caiff y gorchymyn drafft, Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (yr A40) (Gwelliant Penblewin i Barc Slebets) 200- ei wneud ac mae'n cyflwyno adroddiad i'r Cynulliad o dan Reol Sefydlog 25.21 yn unol â hynny.

Rheol Sefydlog 25: Pwyllgor Gweithdrefn Cynulliad Arbennig

Pwyllgor Gweithdrefn Cynulliad Arbennig ar Orchymyn drafft A40 Penblewin

Cofnodion (SO25(3)-02-08)

Cofnodion gwrandawriad y pwyllgor: 7-10 Hydref, 15 Hydref, 11 Tachwedd, 24 Tachwedd 2008

Aelodau'r Cynulliad yn bresennol:

Christine Chapman AC (Cadeirydd)
Mohammad Asghar AC (7, 8 Hydref 2008)
Chris Franks AC (yn lle Mohammed Ashgar, ar ôl 9 Hydref)
Mike German AC
Irene James AC
Nick Ramsay AC

Swyddogion Gwasanaeth Seneddol y Cynulliad:

Anna Daniel, Clerc
Olga Lewis, Dirprwy Glerc
Elizabeth Wilkinson, Dirprwy Glerc (9 Hydref 2008)
Keith Bush, Prif Gyngorydd Cyfreithiol a Chyfarwyddwr y Gwasanaethau Cyfreithiol (ac eithrio ar 24 Tachwedd 2008)
Joanest Jackson, Cynghorydd Cyfreithiol

Eraill yn bresennol

David Hughes o gwmpni Scott Wilson, Cynghorydd Arbenigol i'r pwyllgor
Winston Roddick, CB QC, Cwnsler Arweiniol, yn cynrychioli Cyngor Sir Penfro
Emyr Jones, Cwnsler, yn cynrychioli Cyngor Sir Penfro
Graham Walters, Cwnsler, yn cynrychioli Llywodraeth Cynulliad Cymru
Mr John Nicholas, Syrfêwr Siartredig, J.J. Morris, yn cynrychioli Mr K. Jones (9 Hydref 2008 yn unig, drwy gynhadledd fideo)

Bu tystion ar ran y deisebwyr a Llywodraeth Cynulliad Cymru yn bresennol fel y nodir yn y cofnodion isod.

1: Cyflwyniad, ymddiheuriadau a datgan buddiannau

1.1 Dechreuodd gwrandawriad y pwyllgor am 9.30am, 7 Hydref 2008.

1.2 Dywedodd y Cadeirydd nad oedd unrhyw ymddiheuriadau wedi dod i law. Dywedodd y Cadeirydd ei bod yn gymrawd gwadd ym Mhrifysgol Morgannwg lle mae'r Athro Stephen Hill, un o'r tystion bydd Cyngor Sir Penfro yn galw, yn gweithio. Ni ddatganwyd buddiannau gan yr aelodau eraill.

2: Deiseb Cyngor Sir Penfro yn erbyn “Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (A40) (Gwelliant Penblewin i Barc Slebets) 200-”

2.1: Tystiolaeth Cyngor Sir Penfro – 7 Hydref 2008

2.1.1 Cafwyd datganiad agoriadol gan Mr Roddick ar ran Cyngor Sir Penfro.

2.1.2 Galwodd Mr Roddick ar Mr Ian Westley, Cyfarwyddwr Cludiant ac Amgylchedd Cyngor Sir Penfro, i roi tystiolaeth am strategaeth a pholisi. Atebodd Mr Westley gwestiynau atodol gan Mr Roddick cyn cael ei groesholi gan Mr Walters, ei ail-holi gan Mr Roddick, ei gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor a'i holi ymhellach gan Mr Roddick.

2.1.3. Galwodd Mr Roddick ar Mr Darren Thomas, Pennaeth Priffyrdd ac Adeiladu Cyngor Sir Penfro, i roi tystiolaeth am ddadansoddiadau traffig. Atebodd Mr Thomas gwestiynau atodol gan Mr Roddick cyn cael ei groesholi gan Mr Walters a'i gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor.

2.1.4 Galwodd Mr Roddick ar Mr David White, Peiriannydd Trafnidiaeth a Chyfarwyddwr Cyswllt (Cludiant) Capita Symonds i roi tystiolaeth am economeg y cynllun a'r Dadansoddiad Cost a Budd.

2.1.5 Cyflwynodd Mr White ddatganiad atodol i'r pwyllgor. Cytunodd y pwyllgor y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru gael cyfle i groesholi Mr White unwaith eto ynghylch y dystiolaeth atodol. Atebodd Mr White gwestiynau atodol gan Mr Roddick cyn cael ei groesholi gan Mr Walters a'i gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor.

2.1.6 Gohiriwyd y cyfarfod am 5.00pm, 7 Hydref 2008.

2.1.7 Ailddechreuodd gwrandawriad y pwyllgor am 10.00am, 8 Hydref 2008.

2.1.8 Gwnaeth Mr Roddick gais i'r Cadeirydd y dylai Mohammed Ashgar AC adael y pwyllgor yn dilyn sylwadau a wnaeth ar 7 Hydref 2008 wrth ymateb i dystiolaeth gan Mr David White. Gohiriwyd y cyfarfod am 10.09am, 8 Hydref 2008.

2.1.9. Ailddechreuodd y cyfarfod am 2.18pm. Cyhoeddodd y Cadeirydd fod Mohammad Ashgar AC wedi gwirfoddoli i adael y pwyllgor ac y byddai Chris Franks AC yn cymryd ei le (drwy benderfyniad gan y Cynulliad ar 8 Hydref 2008).

2.1.10. Gohiriwyd y cyfarfod am 2.30pm tan 9 Hydref 2008.

3: Deiseb Mr K. Jones yn erbyn “Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (A40) (Gwelliant Penblewin i Barc Slebets) 200-”

3.1: Tystiolaeth Mr K. Jones: Datganiad agoriadol gan Mr J.C.E. Nicholas, M.R.I.C.S., Syrfewyr Siartredig J.J.Morris

3.1.1 Ailddechreuodd gwrandawriad y pwyllgor am 9.00am ar 9 Hydref 2008 er mwyn ystyried deiseb Mr K. Jones.

3.1.2 Cymerodd Mr J.C.E. Nicholas ran drwy gynhadledd fideo. Cafwyd datganiad agoriadol gan Mr Nicholas a rhoddodd dystiolaeth am effaith “Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (A40) (Gwelliant Penblewin i Barc Slebets) 200-” ar Sunnyside Farm. Ar ôl rhoi dystiolaeth, cafodd ei holi gan Mr Walters a'i gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor.

3.2: Tystiolaeth Llywodraeth Cynulliad Cymru yn erbyn deiseb Mr K. Jones

3.2.1 Galwodd Mr Walters ar Mr Andrew Falleyn, Cyfarwyddwr Prosiectau, Trafnidiaeth ac Adfywio Strategol, Llywodraeth Cynulliad Cymru i roi dystiolaeth yn erbyn deiseb Mr K. Jones. Ar ôl rhoi dystiolaeth, cafodd ei groesholi gan Mr Walters, ei gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor, ei groesholi gan Mr J.C.E. Nicholas a'i ail-holi gan Mr Walters.

3.2.2 Galwodd Mr Walters ar Mr Anthony Kernon, Kernon Countryside Consultants i roi dystiolaeth amaethyddol yn erbyn deiseb Mr K. Jones. Ar ôl rhoi dystiolaeth, cafodd ei gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor a'i groesholi gan Mr J.C.E. Nicholas.

3.3: Datganiadau i gloi

3.3.1 Cafwyd datganiad i gloi gan Mr Walters ar ran Llywodraeth Cynulliad Cymru.

3.3.2 Cafwyd datganiad i gloi gan Mr J.C.E. Nicholas ar ran Mr K. Jones.

3.3.3 Gohiriwyd y cyfarfod am 10.34am, 9 Tachwedd 2008.

2: Deiseb Cyngor Sir Penfro yn erbyn “Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (A40) (Gwelliant Penblewin i Barc Slebets) 200-” (aildechrau)

2.1.11 Ailddechreuodd gwrandawriad y pwyllgor am 1.30pm ar 9 Hydref 2008. Ar gais y Cadeirydd, cytunodd Cyngor Sir Penfro a Llywodraeth Cynulliad Cymru i ddarparu nodyn ar y cyd yn rhoi eglurhad ynghylch data traffig a Dadansoddiadau Cost a Budd, a rhagor o wybodaeth am y Rhwydwaith Traws-Ewropeaidd.

2.1: Tystiolaeth Cyngor Sir Penfro (parhad)

2.1.12 Galwodd Mr Roddick ar Mr David White unwaith eto i roi dystiolaeth am economeg y cynllun a'r Dadansoddiad Cost a Budd, ynghyd â thystiolaeth am ei ddatganiad atodol a gyflwynodd i'r pwyllgor ar 7 Hydref 2008. Ar ôl rhoi

tystiolaeth, cafodd ei groesholi gan Mr Walters, ei ail-holi gan Mr Roddick, ei gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor a'i ail-holi gan Mr Roddick.

2.1.13 Galwodd Mr Roddick ar yr Athro Stephen Hill, Athro Datblygu Economaidd a Phennaeth Datblygu Staff ac Ymchwil yn Ysgol Fusnes Morgannwg, Prifysgol Morgannwg.

2.1.14 Rhoddodd yr Athro Hill dystiolaeth am y materion economaidd. Atebodd yr Athro Hill gwestiynau atodol gan Mr Roddick cyn cael ei groesholi gan Mr Walters, ei ail-holi gan Mr Roddick, ei gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor, a'i ail-holi ymhellach gan Mr Roddick.

2.1.15 Cytunodd y pwyllgor y dylai'r Athro Hill ddarparu datganiad atodol ynghylch yr Astudiaeth Drafnidiaeth a gynhaliwyd gan Syr Rod Eddington ym mis Rhagfyr 2006 ar ran Llywodraeth y DU, ac y dylid ei alw eto i'w holi ymhellach am y datganiad hwn.

2.1.16 Gohiriwyd y cyfarfod am 5.00pm, 9 Hydref 2008.

2.2: Tystiolaeth Llywodraeth Cynulliad Cymru yn erbyn deiseb Cyngor Sir Penfro: Datganiad agoriadol gan Mr Graham Walters, Cwnsler

2.2.1 Ailddechreuodd gwrandawriad y pwyllgor am 9.30am, 10 Hydref 2008.

2.2.2 Cafwyd datganiad agoriadol gan Mr Walters ar ran Llywodraeth Cynulliad Cymru.

2.2.3 Galwodd Mr Walters ar Mr Andrew Falleyn, Cyfarwyddwr Prosiectau, Trafnidiaeth ac Adfywio Strategol, Llywodraeth Cynulliad Cymru i roi tystiolaeth i'r pwyllgor. Atebodd Mr Falleyn gwestiynau atodol gan Mr Walters cyn cael ei groesholi gan Mr Roddick, ei ail-holi gan Mr Walters, ei gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor a'i groesholi ymhellach gan Mr Roddick ac ail-holi pellach gan Mr Walters.

2.2.4 Galwodd Mr Roddick unwaith eto ar yr Athro Hill, tyst ar ran Cyngor Sir Penfro, i roi tystiolaeth am ei ddatganiad atodol. Ar ôl rhoi tystiolaeth, cafodd yr Athro Hill ei holi ymhellach gan Mr Roddick, ei groesholi gan Mr Walters a'i gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor.

2.2.5 Galwodd Mr Walters ar Mr Jonathan Price, Prif Economegydd, Adran y Prif Weinidog, Llywodraeth Cynulliad Cymru i roi tystiolaeth i'r pwyllgor. Atebodd Mr Price gwestiynau atodol gan Mr Walters cyn cael ei groesholi gan Mr Roddick, ei ail-holi gan Mr Walters, ei gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor, ei groesholi ymhellach gan Mr Roddick a'i ail-holi'n bellach gan Mr Walters.

2.2.6 Gohiriwyd y cyfarfod am 4.20pm, 10 Hydref 2008.

2.2.7 Ailddechreuodd gwrandawriad y pwyllgor am 10.00am ddydd Mercher 15 Hydref 2008.

2.2.8 Rhoddwyd tystiolaeth i'r pwyllgor gan Martin Shenfield, Rheolwr Gyfarwyddwr Berkeley Hanover Consulting, am y materion economaidd ehangach. Atebodd Mr Shenfield gwestiynau atodol gan Mr Walters cyn cael ei groesholi gan Mr Jones, ei ail-holi gan Mr Walters a'i gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor.

2.2.9 Rhoddwyd tystiolaeth i'r pwyllgor gan Mr Patrick Kerr, Cyfarwyddwr, Atkins, am y materion traffig a'r Dadansoddiad Cost a Budd. Atebodd Mr Kerr gwestiynau atodol gan Mr Walters cyn cael ei groesholi gan Mr Jones, ei ail-holi gan Mr Walters, ei gwestiynu gan Aelodau'r pwyllgor a'i groesholi ymhellach gan Mr Jones.

2.2.10 Ar gais y pwyllgor, cytunodd Mr Kerr i ddarparu nodyn pellach ar y tablau effeithlonrwydd ac economi trafndiaeth a gafodd eu cynnwys gyda'i dystiolaeth i'r pwyllgor.

2.2.11 Gohiriwyd y cyfarfod am 6.30pm, 15 Hydref 2008.

2.3: Deiseb Cyngor Sir Penfro yn erbyn "Gorchymyn Cefnffordd Llundain i Abergwaun (A40) (Gwelliant Penblewin i Barc Slebets) 200-": Datganiadau i gloi

2.3.1 Ailddechreuodd gwrandawriad y pwyllgor am 2.00pm ar 11 Tachwedd 2008.

2.3.2 Cyhoeddodd y Cadeirydd fod y pwyllgor wedi ymweld â'r ardal o amgylch Robeston Wathen a'r ardal y byddai'r Gorchymyn drafft yn effeithio arni, gan gynnwys Sunnyside Farm ar 22 Hydref 2008.

2.3.3 Yn y datganiad a gyflwynodd Cyngor Sir Penfro i'r pwyllgor i gloi, cafwyd tystiolaeth newydd am werth presennol y manteision ym Mhrawf C Cyngor Sir Penfro. Oherwydd hyn, cytunodd y pwyllgor y dylai'r ddwy ochr gael cyfle i alw eu tystion ar ddata traffig unwaith eto, er mwyn eu croesholi ynghylch y pwynt cyfyngedig hwn, cyn clywed y datganiadau i gloi.

2.3.4 Galwodd Mr Roddick ar Mr White i roi tystiolaeth unwaith eto i'r pwyllgor. Atebodd Mr White gwestiynau atodol gan Mr Jones, cyn cael ei groesholi gan Mr Walters.

2.3.5 Ar gais Mr Walters, cyflwynodd Mr White gopi o'r data ar gyfer y Dadansoddiad Cost a Budd a ddefnyddiodd fel sail i'w dystiolaeth newydd. Cytunodd y pwyllgor y dylai Llywodraeth Cynulliad Cymru a Chyngor Sir Penfro gymharu'r setiau data a cheisio dod i gytundeb ar y gymhareb cost a budd ar gyfer Prawf C. Os na fyddai modd dod i gytundeb, dylid nodi lle roedd gwahaniaethau a pham. Gofynnodd y pwyllgor am nodyn ar y cyd ar y mater hwn.

2.3.6 Gohiriwyd y cyfarfod am 4.00pm, 11 Tachwedd 2008.

2.3.7 Ailddechreuodd gwrandawriad y pwyllgor am 2.30pm ar 24 Tachwedd. Dywedodd y Cadeirydd fod y pwyllgor wedi cael y nodyn ar y cyd y gofynnwyd amdano a chan fod y ddwy ochr wedi cytuno ar y nodyn hwnnw, ni fyddai angen croesholi ymhellach am y dystiolaeth newydd a ddarparwyd i'r pwyllgor.

2.3.8 Cafwyd datganiad i gloi gan Mr Walters ar ran Llywodraeth Cynulliad Cymru.

2.3.9 Cafwyd datganiad i gloi gan Mr Roddick ar ran Cyngor Sir Penfro.

2.3.10 Diolchodd y Cadeirydd i Mr David Hughes o gwmni Scott Wilson, cynghorydd arbenigol y pwyllgor, am ei gyngor technegol gwerthfawr. Diolchwyd i Merrill Legal am eu gwasanaethau trawsgrifio.

2.3.11 Penderfynodd y pwyllgor wahardd y cyhoedd o'r cyfarfod ar gyfer eitem 4 ar yr agenda ac unrhyw gyfarfodydd yn y dyfodol pan fyddai'r pwyllgor yn adolygu'r dystiolaeth a glywyd ac yn ystyried ei argymhellion, yn unol â Rheol Sefydlog 10.37(vi).

2.3.12 Daeth y cyfarfod i ben am 5.00pm, 24 Tachwedd 2008.

Index of evidence submitted to the Committee

The Welsh Assembly Government has referenced its papers "Doc A", "Doc B" etc. These are noted in brackets following the title.

Paper No.	Committee Reference	Title
Paper 1 (a)	SO25(3)-01-08 (p1)(a)	Draft Order
Paper 1 (b)	SO25(3)-01-08 (p1)(b)	Explanatory Statement for the draft Order (Doc J 1)
Paper 2	SO25(3)-02-08 (p2)	The Public Inquiry Inspector's Report (Doc H)
Paper 3	SO25(3)-02-08 (p3)	The draft Line Order - The London to Fishguard trunk Road (A40) (Penblewin to Slebech Park Improvement) Order 200- Site Plan Key, Site Plan and Plan No. HA10/2 NAFW 20 (Doc J 2)
Evidence of Pembrokeshire County Council		
Paper 4	SO25(3)-02-08 (p4)	Petition of Pembrokeshire County Council against "The London to Fishguard Trunk Road (A40) (Penblewin to Slebech Park Improvement) Order 200-" -
Paper 5	SO25(3)-02-08 (p5)	Proof of Evidence on Economic Assessment and COBA, David White BSc, MSc, C Eng, MICE, MIHT
Paper 6	SO25(3)-02-08 (p6)	Statement of Evidence, Ian Westley, M.A., B.Eng.(Hons), C.Eng., M.I.Mech.E., M.C.I.B.S.E.
Paper 7	SO25(3)-02-08 (p7)	Statement of Evidence, Darren Thomas, Head Of Highways & Construction, Pembrokeshire County Council

Paper 8	SO25(3)-02-08 (p8)	Statement of Evidence, Professor Stephen Hill, Professor of Economic Development and Head of Staff Development and Research at Glamorgan Business School, University of Glamorgan
Paper 45	SO25(3)-02-08 (p45)	COBA and QUADRO TEE Tables PVC
Paper 50	SO25(3)-02-08 (p50)	Pembrokeshire County Council's Supplemental Submissions Following the Joint Statement of David White and Patrick Kerr
Welsh Assembly Government evidence in relation to the petition of Pembrokeshire County Council		
Paper 9	SO25(3)-02-08 (p9)	Welsh Assembly Government Response to A40 Penblewin - Slebech Park Improvement Scheme Special Procedure Order Standing Order 25 Petition by Pembrokeshire County Council (Doc Ro2)
Paper 10	SO25(3)-02-08 (p10)	Witness Statement on wider economic benefits of A40 improvements by Jonathan Price, Welsh Assembly Government Chief Economist (Doc P)
Paper 11	SO25(3)-02-08 (p11)	Witness Statement on the wider economic impacts of transport infrastructure improvements by Martin Shenfield, Director, Berkeley Hanover Consultants (Doc O)
Paper 12	SO25(3)-02-08 (p12)	The Berkeley Hanover Report 2003 and the Addendum Report 2007, on the wider economic benefits of the options being considered. (Doc M)
Paper 13	SO25(3)-02-08 (p13)	Addendum Report 2007, on the wider economic benefits of the options being considered. (Doc M)
Paper 14	SO25(3)-02-	A Witness Statement on Traffic, Road

	08 (p14)	Capacity and Transport Economics by Patrick Kerr, Principal Consultant, Atkins. (Doc N)
Paper 15	SO25(3)-02-08 (p15)	Enlarged Figure 1 of Document N - Witness Statement on Traffic, Road Capacity and Transport Economics (Plan 3)
Paper 16	SO25(3)-02-08 (p16)	An explanatory statement on Traffic Economics from the Assembly Government (Doc Q)
Paper 17	SO25(3)-02-08 (p17)	Preliminary Response Statement (PR2) to Petition PET 02 of Pembrokeshire County Council submitted to the Committee on 8 August 2008 (Doc G)
Paper 18	SO25(3)-02-08 (p18)	The Welsh Assembly Government's Rebuttal Statement to the Objection from Pembrokeshire County Council on traffic growth and capacity, as presented to the public inquiry. (Doc E)
Welsh Assembly Government Supporting documents		
Paper 19	SO25(3)-02-08 (p19)	The Statement of Case of the Welsh Assembly Government. (Doc A)
Paper 20	SO25(3)-02-08 (p20)	The Evidence of the Chief Witness for the Welsh Assembly Government (Doc B)
Paper 21	SO25(3)-02-08 (p21)	Addendum to the Evidence of the Chief Witness (Doc B)
Paper 22	SO25(3)-02-08 (p22)	Evidence of the Expert Witness on Highway and Traffic Engineering (Doc C)
Paper 23	SO25(3)-02-08 (p23)	Addendum to the Evidence of the Expert Witness on Highway and Traffic Engineering (Doc C)
Paper 24	SO25(3)-02-08 (p24)	The Minister's Decision Letter (Doc I)

Paper 25	SO25(3)-02-08 (p25)	The Stage 1 Scheme Assessment Report (Doc K)
Paper 26	SO25(3)-02-08 (p26)	The Executive Summary of the 2004 Welsh Assembly Government's Business Case (Doc L)
Paper 27	SO25(3)-02-08 (p27)	An explanatory statement on Traffic Forecasting and Traffic Growth (Doc R)
Paper 28	SO25(3)-02-08 (p28)	An explanatory statement on the Business Case and the Statutory Procedures (Doc S)
Paper 29	SO25(3)-02-08 (p29)	A40 Penblewin to Slebech Park Improvement Environmental Statement Non-Technical Summary with Route Plan of Original Published Scheme (Plan 1)
Evidence of Mr.K.Jones		
Paper 30	SO25(3)-02-08 (p30)	Petition of Mr K. Jones against "The London to Fishguard Trunk Road (A40) (Penblewin to Slebech Park Improvement) Order 200-" -
Paper 31(a)	SO25(3)-02-08 (p31)(a)	Statement on behalf of Mr.K.Jones, Tenant of Sunnyside Farm, Robeston Wathen
Paper 31(b)	SO25(3)-02-08 (p31)(b)	Appendix 1 - Copy of plan attached to the Statement on behalf of Mr.K.Jones, Tenant of Sunnyside Farm, Robeston Wathen
Paper 31(c)	SO25(3)-02-08 (p31)(c)	Annex 2 - Colour photographs attached to the Statement on behalf of Mr.K.Jones, Tenant of Sunnyside Farm, Robeston Wathen
Welsh Assembly Government evidence in relation to the petition of Mr.K.Jones		
Paper 32	SO25(3)-02-08 (p32)	Welsh Assembly Government Response to A40 Penblewin - Slebech Park

		Improvement Special Procedure Order Standing Order 25 Petition by Mr Ken Jones, Sunnyside Farm (RO1)
Paper 33	SO25(3)-02-08 (p33)	A Witness statement on agricultural issues (Doc T)
Paper 34	SO25(3)-02-08 (p34)	Preliminary Response Statement (PR1) to petition PET 01 of Mr K Jones Sunnyside Farm (Doc F)
Paper 35	SO25(3)-02-08 (p35)	The Welsh Assembly Government's Rebuttal Statement to the Objection from Mr K Jones (Doc D)
Paper 36	SO25(3)-02-08 (p36)	Objection OB4 - Plan attached to document D - Rebuttal Statement of the Objection from Mr K Jones, Sunnyside Farm presented to the Public Inquiry
Paper 37	SO25(3)-02-08 (p37)	Plan showing proposed access provision for Sunnyside Farm including the animal underpass provided by Modification 12 presented to the Public Inquiry
Closing Statements from Pembrokeshire County Council and Welsh Assembly Government		
Paper 38	SO25(3)-02-08 (p38)	Pembrokeshire County Council : Closing Statement
Paper 39	SO25(3)-02-08 (p39)	Welsh Assembly Government : Closing Statement
Paper 40	SO25(3)-02-08 (p39)	Special Report from the Joint Committee 1984/85 H322 (submitted by Pembrokeshire CC)
Paper 41	SO25(3)-02-08 (p39)	Welsh Assembly Government response to Pembrokeshire CC legal submissions
Paper 42	SO25(3)-02-08 (p39)	De Rothschild and Another v Secretary of State for Transport (1989) 57 P. & C.R. 330 (submitted by the Welsh Assembly Government)

Paper 43	SO25(3)-02-08 (p43)	Joint Statement on Test C COBAs by Patrick Kerr (of Atkins acting on behalf of the Welsh Assembly Government) and David White (of Capita Symonds acting on behalf of Pembrokeshire County Council)
Paper 44	SO25(3)-02-08 (p44)	Welsh Assembly Government supplementary closing submissions
Paper 45	SO25(3)-02-2008(p45)	COBA and QUADRO TEE Tables PVC by Patrick Kerr (of Atkins acting on behalf of the Welsh Assembly Government)
Paper 46	SO25(3)-02-08 (p46)	Extract from Stephen Sauvain QC's Highway Law at 15-26 (hard copy only) (submitted by Pembrokeshire CC)
Paper 47	SO25(3)-02-08 (p47)	Extract from R v Secretary of State for the Environment, ex p Melton Borough Council 52 P & CR 318 (hard copy only) (submitted by Pembrokeshire CC)
Paper 49	SO25(3)-02-08 (p49)	Further Submissions on behalf of the Welsh Assembly Government (re Joint statement on Test C CoBAs dated 14 November 2008)
Paper 50	SO25(3)-02-08 (p50)	Pembrokeshire County Council's Supplemental Submissions Following the Joint Statement of David White and Patrick Kerr

List of additional papers introduced by the parties during the Committee hearing (7 October 2008 – 24 November 2008)

Pembrokeshire County Council (PCC)

Draft Opening on behalf of PCC, Winston Roddick QC, Emyr Jones, October 2008

Paper 15 with annotations by Pembrokeshire County Council (Figure 1 – Location of Permanent ATCs)

List of acronyms, prepared by PCC

Evidence Base Review on Mobility: Choices and Barriers for Different Social Groups, Centre for Research in Social Policy, Loughborough University, September 2006

SWITCH Regional Freight Study, Phase One Report, MDS Transmodal Ltd and WS Atkins Ltd, May 2002

Determinants of car ownership in rural and urban areas: a pseudo-panel analysis, Joyce M Dargay, Centre for Transport Studies, University College London, June 2001

Welsh Transport Planning and Appraisal Guidance (WelTAG), Welsh Assembly Government, June 2008

The Eddington Transport Study, Main Report: Transport's role in sustaining the UK's productivity and competitiveness, Sir Rod Eddington, December 2006

A40 PCC: Chronology, Pembrokeshire County Council?

Dualling the A40: Moving Prosperity Westward? Welsh Economy Research Unit, Cardiff Business School, October 1998

Starting to Live Differently – the Sustainable Development Scheme of the National Assembly for Wales, Welsh Assembly Government, 2 July 2007

Supplemental Correspondence:

- Andrew Davies AM, Minister for Economic Development and Transport, Welsh Assembly Government to Councillor John T Davies, Leader, Pembrokeshire County Council, 14 December 2004
- M A Leech, Project Engineer, Welsh Assembly Government to Darren Thomas, Head of Highways and Construction, Pembrokeshire County Council, (including copy of letter dated 01 02 2007 from Mr M A Leech to

MR R W Lewis, Clerkenhill Farm, Slebech referred to attached), 27 February 2007

- R J Bennett, Head of New Roads Unit, Welsh Assembly Government to Ian Westley, Director of Transportation and Environment, Pembrokeshire County Council, 15 June 2007

Supplementary Proof of Evidence on Economic Assessment and COBA, David White, Capita Symonds, 6 October 2008

Supplementary Statement of Evidence, Professor Stephen Hill, Glamorgan Business School, 9 October 2008

Welsh Transport Planning and Appraisal Guidance – WelTAG, Welsh Assembly Government, (pages 12-13, Appendix D.4)

Transeuropean Transport Network Outline Plan, Sea Ports Category A, European Commission (Map)

Trans-European Transport network Outline Plan, Roads, European Commission (Map)

A40 West of St Clears, Technical Appraisal Report, Welsh Assembly Government (pages 59-61)

Document A: Script for Submissions on Tuesday 11 November hearing (amended for Monday 24 November 2.30pm), Winston Roddick QC, Emyr Jones

Document B: Specific points in relation to the remainder of the submissions of WAG, Winston Roddick QC, Emyr Jones

Document C: Re WAG's Supplemental Submission Arising out of Joint Statement, Winston Roddick QC, Emyr Jones

Document D: Conclusion by Mr Winston Roddick CB QC, Leading Counsel and Mr Emyr Jones, Counsel

Welsh Assembly Government

A40 Penblewin to Slebech Park Improvement, WAG's Opening Submissions-Pembrokeshire CC Petition, Graham Walters, Civitas Law, 9 October 2008.

Wider Economic Benefits and Productivity, Department for Transport (1 page diagram)

Some Indicative Figures, Department for Transport

The Eddington Transport Study, The case for action: Sir Rod Eddington's advice to the Government, Sir Rod Eddington, December 2006

A40 Penblewin to Slebech Park Improvement, WAG's Submissions K Jones (Sunnyside Farm) Petition, Closing Statement by Mr Graham Walters, Civitas Law, 8 October 2008

A40 St Clears to Haverfordwest Study, letter to Owen G Thomas, Kennedy and Donkin, from Professor Stephen Hill, 21 October 1998

At the request of the Committee

Trans-European Transport Network (TEN-T) and the E30 European Route, Welsh Assembly Government (briefing note)

Note on Committee's Report for Clarification 9 October 2008: Joint Statement by Patrick Kerr and David White, 10 October 2008

List of Representatives and Witnesses

For Pembrokeshire County Council:

Winston Roddick CB QC, Leading Counsel
Emyr Gweirydd Jones, Counsel

Ian Westley, M.A., B.Eng (Hons), C.Eng. M1.Mech.E, MCIBSE, Director of
Transportation and Environment at Pembrokeshire County Council

Darren Thomas, C, Eng, MICE, MI.Struct.E, B.Eng. (Hons), MBA, Head of
Highways and Construction at Pembrokeshire County Council

David White, BSc (Hons), MSc, C.Eng, MICE, MIHT, Transport Engineer and
Associate Director (Transportation) Capita Symonds

Professor Stephen Hill, Professor of Economic Development and Head of
Staff Development and Research at Glamorgan Business School, University
of Glamorgan

For the Welsh Assembly Government:

Graham Walters, Counsel

Andrew Falley, Project Director, Transport & Strategic Regeneration, Welsh
Assembly Government

Jonathan Price, Chief Economist, Department of the First Minister, Welsh
Assembly Government

Martin Shenfield, Managing Director, Berkeley Hanover Consulting

Patrick Kerr, Director, Atkins

Anthony Kernon, Kernon Countryside Consultants

For Mr K Jones:

Mr J.C.E.Nicholas, M.R.I.C.S., J.J.Morris Chartered Surveyors