

Beth Nesaf?

Bydd yr holl holiaduron ac unrhyw sylwadau eraill yn cael eu hystyried yn ofalus cyn bydd y Gweinidog yn penderfynu pa lwybr, os o gwbl, a ddyliid ei warchod at ddiabenion cynllunio.

Fe fydd cynlluniau a dogfennau mwy manwl yn cael eu cyhoeddi maes o law fel Gorchmynion Statudol drafft o dan Ddeddf Priffyrdd 1980 a Datganiad Amgylcheddol. Felly, ni fydd modd asesu'r union effaith ar gartrefi unigol tan hynny. Ar ôl i'r Gorchmynion Statudol drafft gael eu cyhoeddi, fe gewch chi'r cyfle i fynegi barn am unrhyw agwedd ar y cynllun arfaethedig, ei wrthwynebu, neu ei gefnogi. Efallai bydd Ymchwiliad Cyhoeddus Lleol yn dilyn wedyn.

Os ydych chi'n cymryd rhan yn y broses ymgynhori ni fydd hyn yn effeithio ar eich hawl i roi barn neu wrthwynebu yn y dyfodol.

What Happens Next?

Completed questionnaires and other comments will be considered carefully before the Minister decides which route, if any, should be protected for planning purposes.

In due course more detailed plans and documents would be published in the form of draft Statutory Orders under the Highways Act 1980 and an Environmental Statement. Until that time the effect on individual properties cannot be precisely assessed. When the draft Statutory Orders are published you will have the opportunity to comment on, object to, or support any aspect of the scheme proposed. A Public Local Inquiry may follow.

Taking part in this consultation will not affect your right to comment or object at a later stage.

Sut Gallwch Chi Helpu?

Fe allwch chi helpu trwy ddweud eich dweud ar y cynlluniau. Cyn hynny, fodd bynnag, awgrymwn eich bod yn dod i'r Arddangosfa i weld lluniau manylach.

Gallwch hefyd archwilio'r Adroddiad Gwerthuso Technegol a'r cynlluniau cysylltiol sy'n rhoi mwy o wybodaeth ar y llwybrau yn ystod oriau gwaith arferol rhwng **6 Medi 2006** a **31 Hydref 2006** yn:

Trafnidiaeth Cymru
Llywodraeth Cynulliad Cymru
Parc Cathays, Caerdydd CF10 3NQ

Cyngor Sir Penfro
Neuadd y Sir, Hwlfordd SA16 1TP

Swyddfa'r Post
High Street, Arberth SA67 7AR

P'un ai'ch bod yn gallu ymweld â'r erddangosfa neu beidio, fe allwch chi ein helpu trwy lenwi'r holiadur ag amlen barod sydd wedi'i hamgáu. Gallwch roi hwn i mewn yn yr arddangosfa neu ei ddychwelyd trwy Freepost i'r cyfeiriad isod. Anfonwch eich sylwadau i'r cyfeiriad isod erbyn **31 Hydref 2006**:

TP&A3
Trafnidiaeth Cymru
Llywodraeth Cynulliad Cymru
FREEPOST NAT8910
Caerdydd CF10 3BR

neu ebostiwch:
Christine.McCarthy@wales.gsi.gov.uk

How Can You Help?

You can help by giving us your views on the proposals. Before you do so we suggest that you visit the exhibition where more detailed drawings will be on display.

You may also inspect the Technical Appraisal Report and associated plans which give further information on the routes during normal working hours between **6 September 2006** and **31 October 2006** at:

Transport Wales
Welsh Assembly Government
Cathays Park, Cardiff CF10 3NQ

Pembrokeshire County Council
County Hall, Haverfordwest SA61 1TP

Narberth Post Office
High Street, Narberth SA67 7AR

Whether or not you are able to visit the exhibition, you can help by completing the enclosed questionnaire. You may hand this in at the exhibition or return it by Freepost to the address below. You should make all comments by **31 October 2006** to:

TP&A3
Transport Wales
Welsh Assembly Government
FREEPOST NAT8910
Cardiff CF10 3BR

or via email:
Christine.McCarthy@wales.gsi.gov.uk

Arddangosfa Gyhoeddus

Croeso i chi ymweld â'r Arddangosfa lle dangosir cynlluniau a gwybodaeth am y cynigion. Bydd swyddogion Llywodraeth Cynulliad Cymru a'u hymgyngorwyr, Parsons Brinckerhoff a TACP yno i ateb eich cwestiynau.

Cynhelir yr Arddangosfa yn:

Y Neuadd Gymuned Llanddewi Felfre
Dydd Mercher 13 Medi 2006 10.00am - 7.30pm
Dydd Iau 14 Medi 2006 10.00am - 7.30pm

Public Exhibition

Please visit the Exhibition where plans and information about the proposals will be on display. Officials of the Welsh Assembly Government and their consultants Parsons Brinckerhoff and TACP will be present to answer your questions.

The Exhibition will be held at:

Llanddewi Velfrey Community Hall
Wednesday 13 September 2006 10.00am - 7.30pm
Thursday 14 September 2006 10.00am - 7.30pm

Mynediad i wybodaeth

Bydd y wybodaeth rydych yn ei darparu yn cael ei phrosesu a'i rheoli gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru yn unol â'i rwyddigaethau a'i ddyletswyddau dan Ddeddf Diogelu Data 1998. Bydd pob cais i'r Cynulliad Cenedlaethol Cymru am ddatgelu unrhyw wybodaeth a ddarparwyd yn cael ei ystyried yn unol â'i God Ymarfer ar Fynediad y Cyhoedd i Wybodaeth (Rhifyn 3 2004). Mae'r Cod yn adlewyrchu agwedd Llywodraeth y Cynulliad at lywodraethu agored ac yn rhoi arweiniad ar sut i ymateb i geisiadau p'un a ydynt yn dod dan y ddeddf Rhyddid Gwybodaeth, y Ddeddf Diogelu Data, neu'r Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol.

Access to information

The information that you provide will be processed and managed by the National Assembly for Wales in accordance with its obligations and duties under the Data Protection Act 1998. All requests to the National Assembly for Wales for the disclosure of any of the information provided will be considered in accordance with its Code of Practice on Public Access to Information (3rd Edition 2004). The Code reflects the Assembly Government's approach to open government and provides guidance on how to respond to requests, whether they fall to the Freedom of Information Act (FOI), the Data Protection Act (DPA) or the Environmental Information Regulations (EIR).

PB **PARSONS**
BRINCKERHOFF



TACP

Llywodraeth Cynulliad Cymru
Trafnidiaeth Cymru



Welsh Assembly Government
Transport Wales

Cefnffordd yr A40 Gwelliant Llanddewi Felfre i Benblewin Ymgynghoriad Cyhoeddus Arddangosfa 13-14 Medi 2006



A40 Trunk Road Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvement Public Consultation Exhibition 13-14 September 2006

Cyflwyniad

Yr A40 yng Ngorllewin Cymru yw un o rannau isaf ei safon o Rwydwaith Ffordd Draws Ewrop yn y Deyrnas Unedig. Daeth astudiaeth i benderfynu ar y strategaeth arfaethedig ar gyfer gwella i'r casgliad y byddai creu ffordd ddeuol o'r ffordd bresennol yn gallu cael ei gyfiawnhau yn y tymor hir yn ôl y rhagolygon tyfiant traffig presennol. Fodd bynnag, argymhellwyd dechrau'n gynnar ar welliannau ffordd gerbydau sengl, a fyddai'n cynnwys ffordd lliniaru ar gyfer Robeston Wathen a Llanddewi Felfre.

Byddai'r rhain yn cynnwys dau gynllun mawr:

- Gwella Penblewyn – Parc Slebets
- Gwella Llanddewi Felfre - Penblewyn

Dechreuwyd ar gontract dylunio ac adeiladu ar gyfer cynllun Penblewyn i Barc Slebets ac mae'n cynnwys ffordd lliniaru ar gyfer Robeston Wathen. Mae Gorchmynion Drafft ar gyfer y cynllun i'w cyhoeddi cyn diwedd 2006. Byddai cynllun Llanddewi Felfre i Benblewyn yn cynnwys ffordd lliniaru ar gyfer Llanddewi Felfre ond hyd yn hyn ni phenderfynwyd ar y Llywbr Dewisach.

Byddai'r ddau gynllun yn:

- Darparu rhyddhad o effeithiau gwahanu cymuned a achosir gan draffig priffordd
- Darparu gwell cyfle ar gyfer goddiweddedy diogel
- Lleihau'r nifer o ddamweiniau
- Gwella dibynadwyedd amser teithio

Mae'r ddau gynllun wedi'u cynnwys yng Ngham 2 Rhaglen Symud y Briffordd Ymlaen, sy'n golygu y gallant fod yn barod i ddechrau erbyn Ebrill 2010. Bwriedir y byddant yn cael eu hadeiladu yn olynol, ac rydym ar hyn o bryd yn dechrau'r broses o benderfynu ar lwybr ar gyfer Gwelliant yr A40 Llanddewi Felfre i Benblewyn.

Ar gyfer y ffordd lliniaru i Landdewi Felfre mae dewis o ddau lwybr:

- Y Llywbr Glas yn mynd heibio gogledd Llanddewi Felfre, neu
- Y Llywbr Coch, yn mynd i'r gogledd a'r de o briffordd bresennol yr A40 trwy'r pentref.

O Goed y Ffynnon i Gylchfan Penblewyn mae dau ddewis arall o lwybr, a gellir cysylltu'r ddau gyda'r Llywbrau Coch neu Las:

- Y Llywbr Oren, sy'n dilyn llinell priffordd bresennol yr A40, neu
- Y Llywbr Porffor, sy'n dilyn ochr yn ochr ond ar wahân i briffordd bresennol yr A40 i gylchfan newydd ym Mhenblewyn.

Pwrpas ymgynghori â'r cyhoedd yw derbyn sylwadau ar y dewisiadau ar gyfer y llywbr. Trefnwyd arddangosfa ddi-dâl (am wybodaeth gweler y dudalen gefn) fel y gallwch weld yn fanylach y dewisiadau hyn ar gyfer y llywbr.

Mae'r llyfryn hwn yn egluro'r cynigion yn gryno. Gobeithwn y byddwch yn medru ymweld â'r arddangosfa a llenwi'r holiadur amgaeedig. Os na allwch ddod, dychwelwch eich holiadur wedi ei lenwi os gwelwch yn dda fel y gellir rhoi ystyriaeth i'ch barnau.

Introduction

The A40 in West Wales is one of the lowest standard sections of the Trans European Road Network in the United Kingdom. A study to determine the proposed strategy for improvement concluded that dualling of the existing road may be justified in the long-term with current traffic growth forecasts. However, single carriageway improvements, which would include relief roads for Robeston Wathen and Llanddewi Velfrey, were recommended for early implementation.

These would comprise two major schemes:

- Penblewin - Slebech Park Improvement
- Llanddewi Velfrey - Penblewin Improvement

A design and build contract is underway for the Penblewin to Slebech Park scheme and includes a relief road for Robeston Wathen. Draft Orders for the scheme are due to be published before the end of 2006. The Llanddewi Velfrey to Penblewin scheme would include a relief road for Llanddewi Velfrey but as yet the Preferred Route has not been decided.

Both schemes would:

- Provide relief from the effects of community severance caused by trunk road traffic
- Provide greater opportunity for safe overtaking
- Reduce the number of accidents
- Improve journey time reliability

Both schemes are included in Phase 2 of the Trunk Road Forward Programme, which means they could be ready to start by April 2010. It is proposed that they will be constructed consecutively, and we are now beginning the process of deciding a route for the A40 Llanddewi Velfrey to Penblewin Improvement.

For the relief road to Llanddewi Velfrey there are two route options:

- The Blue Route, passing to the north of Llanddewi Velfrey, or
- The Red Route, running to the north and the south of the existing A40 trunk road through the village.

From Ffynnon Wood to Penblewin Roundabout there are two further route options, either of which can be combined with the Red or Blue Routes:

- The Orange Route, which follows the line of the existing A40 trunk road, or
- The Purple Route, which runs alongside but separate from the existing A40 trunk road to a new roundabout at Penblewin.

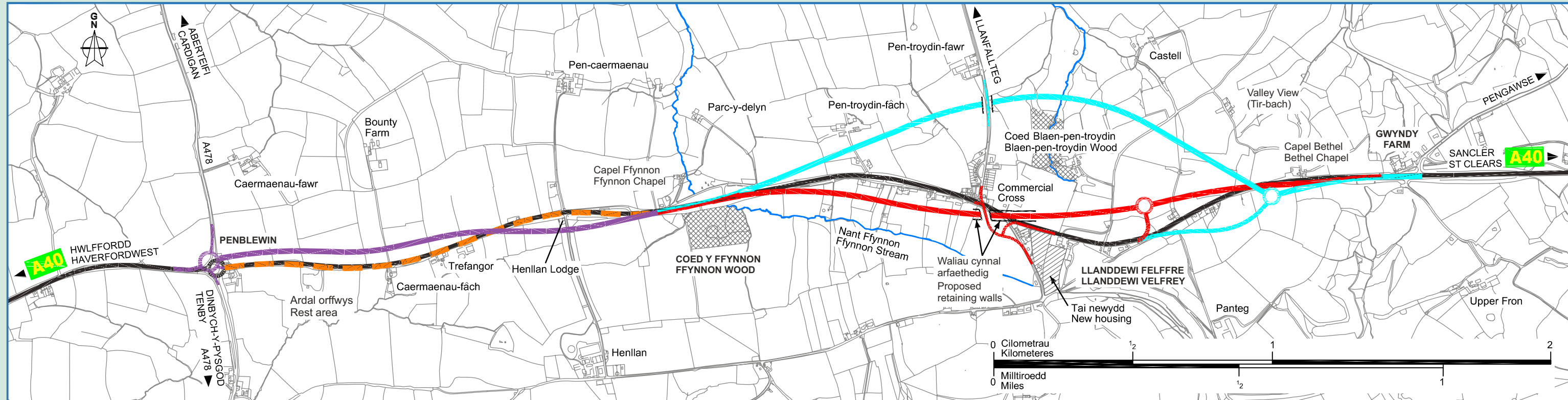
The purpose of the public consultation is to seek views on these route options. A free exhibition has been arranged (for details see the back page) so that you can examine these route options in more detail.

This brochure explains the proposals in brief. We hope you will be able to visit the exhibition and complete the enclosed questionnaire. If you are unable to attend, please return your completed questionnaire so that your views can be taken into account.

Tabl Cymharu

	Dewisiadau Ffyrdd Lliniaru		Coed y Ffynnon i Benblewin	
	Llwybr Glas	Llwybr Coch	Llwybr Oren	Llwybr Porffor
Defnydd o dir	Byddai angen tua 14.3ha o dir amaethyddol yn bennaf ac achosi gwahanu amaethyddol i nifer o ddaliadau.	Byddai angen 11.8ha o gymysgfa o dir amaethyddol, gerddi preifat a thir yng nghanol y pentref ond yn achosi llai o wahanu amaethyddol na'r Llwybr Glas.	Angen ardal ffinial o dir.	Byddai angen 6.4ha o dir amaethyddol yn bennaf.
Effaith ar dirwedd	Trychfeydd ac argloddiau sylweddol i ddwyrain a gogledd y pentref a cholli cloddiau. Aseir maint yr effaith fel negyddol cymedrol .	Trychfa i'r dwyrain o ganol y pentref a muriau cynnal cyflin yn ymyl canol y pentref a cholli cloddiau. Aseir maint yr effaith fel ychydig yn negyddol i gymedrol .	Dim trychfeydd nag argloddiau arwyddocaol. Colli rhai cloddiau. Aseir maint yr effaith fel niwtral .	Arglawdd i'r dwyrain o Benblewin. Colli cloddiau a choetr. Aseir maint yr effaith fel ychydig yn negyddol .
Effaith Gweledol	Byddai'n effeithio ar y golygfeydd i'r gogledd o rai tai i'r gogledd o'r pentref a golygfeydd pell i'r de o'r gogledd tuag at y pentref. Aseir maint yr effaith fel ychydig yn negyddol i gymedrol .	Byddai'n effeithio ar olygfeydd i'r de o dai sydd i'r gorllewin o'r pentref a golygfeydd i'r gogledd o dai sydd bellach i ffwrdd i'r de o'r pentref. Byddai muriau cynnal a phont newydd yn cael effaith gweledol ar dai yn y pentref. Aseir maint yr effaith fel negyddol cymedrol .	Byddai'n effeithio ar olygfeydd i'r gogledd o dai ar ochr ddeheuol yr A40 presennol oherwydd colli clawdd. Aseir maint yr effaith fel ychydig yn negyddol .	Byddai'n effeithio ar olygfeydd a'r de o'r A40 presennol oherwydd colli clawdd. Aseir maint yr effaith fel ychydig yn negyddol .
Ecoleg a Chadwraeth Natur	Byddai o bosibl yn cael effaith ar gynfeirnodedd a rhywogaethau sydd wedi'u diogelu yn arbennig ym Mlaen-pen-troydin a Coed y Ffynnon. Aseir maint yr effaith fel ychydig yn negyddol .	Byddai effaith posibl ar gynfeirnodedd a rhywogaethau sydd wedi'u diogelu yn arbennig yng Nghoed y Ffynnon. Aseir maint yr effaith fel ychydig yn negyddol .	Byddai effaith posibl ar rhywogaethau sydd wedi'u diogelu a chynefin cloddiau. Aseir maint yr effaith fel ychydig yn negyddol .	Byddai effaith posibl ar rhywogaethau sydd wedi'u diogelu a chynefin cloddiau i'r gogledd o'r A40 presennol a chynefin coetr ym Mhortdy Henllan. Aseir maint yr effaith fel ychydig yn negyddol .
Aflonyddu gan Waith Adeiladu	Byddai wedi'i gyfyngu yn bennaf i gyffiniau'r pwyntiau clymu-i-mewn a byddai'n llai na'r Llwybr Coch.	Oherwydd bod y dewis hwn yn agos i ganol y pentref a natur y gwaith, byddai mwy o aflonyddu nag yn y Llwybr Glas.	Aflonyddu ar draffig yn ystod y gwaith adeiladu.	Aflonyddu ar draffig wedi'i gyfyngu i gylch y pwyntiau clymu-i-mewn a byddai'n llai na'r Llwybr Oren.
Ansawdd Aer a Swm	Dim effaith arwyddocaol ar ansawdd yr aer. Byddai'n lleihau lefelau swm traffig yn y pentref.	Dim effaith arwyddocaol ar ansawdd yr aer. Byddai'n lleihau lefelau swm traffig yn y pentref ond yn llai na'r Llwybr Glas.	Dim effaith arwyddocaol ar ansawdd yr aer. Aseir na fyddai newid arwyddocaol yn effaith swm.	Dim effaith arwyddocaol ar ansawdd yr aer. Byddai'n lleihau lefelau swm traffig i'r tai ar hyd y ffordd bresennol.
Ansawdd Dwr a Draeniad	Effaith posibl ar gyrсияu dwr lleol ac ar lefelau dwr ar y tir o drychfeydd sylweddol. Aseir yr effaith fel mwyaf negyddol .	Effaith posibl ar gyrсияu dwr lleol. Aseir yr effaith fel lleiaf negyddol .	Dim effaith arwyddocaol.	Dim effaith arwyddocaol.
Goddiweddyd Ychwanegol	Tua'r dwyrain 0.8km Tua'r gorllewin 1.0km	Tua'r dwyrain 1.2km Tua'r gorllewin 0.8km	Tua'r dwyrain 0.6km Tua'r gorllewin 0.0km	Tua'r dwyrain 0.6km Tua'r gorllewin 0.0km
Economeg **	Cost £14.5m NPV -£0.9m BCR 0.9	Cost £12.8m NPV +£6.6m BCR 1.5	Cost £4.3m NPV +£2.4m BCR 1.6	Cost £4.3m NPV +£7.4m BCR 2.6
Arbed Damweiniâu dros 60 blynedd	157	211	58	96

** Aseir buddion cymharol cynllun ffordd newydd gan ddefnyddio rhaglen ddadansoddi buddion cost a elwir yn COBA. Mae'r rhaglen hon yn cyfrifo'r buddion i'r wlad o ganlyniad i leihau damweiniâu, arbedion amser teithio a lleihau costau dros gyfnod penodol o amser, fel arfer 60 blynedd. Gall y buddion hyn ddeillio o welliannau yn safonau'r ffyrdd, cynyddu cyflymder cyfarntallog a lleihau hyd y llwybr. Cyfrifir gwerth ariannol y buddion hyn gan ddefnyddio gwerthoedd a dadorgrifir gan bob cynllun a thyfiant isel ac uchel a gynhyrhir gan y llywodraeth. Aseir hyfywdrda economaidd cynllun yn bennaf trwy ddefnyddio dau factor a gyfrifir gan COBA. Gwerth presennol net (NPV) cynl lun yw'r buddion a gyfrifir i'w gost. Cyfradd cost y buddion (BCR) yw'r buddion wedi'u rhannu â'r gost. Ystyrir cynllun sydd â NPV mwy na sero a BCR sy'n fwy nag un i fod yn hyfyw'n economaidd yn nhermau traffig oherwydd bod gwerth buddion y cynllun yn fwy na'r costau mewn perthynas ag adeiladu'r cynllun.



Seilir y map hwn ar yr Arolwg Ordnans gan Lywodraeth Cymru, gyda chaniatâd yr Arolwg Ordnans ar ran Rheolwr Gwasg Ei Mawrhydi, © Hawffraint y Goron. Cedwir pob hawl. Mae atgynhyrchu heb hawl yn torri ar hawffraint y Goron a gall arwain at erlyn neu at gamau mewn llys sifil. Rhif Trwydded: 100017916.

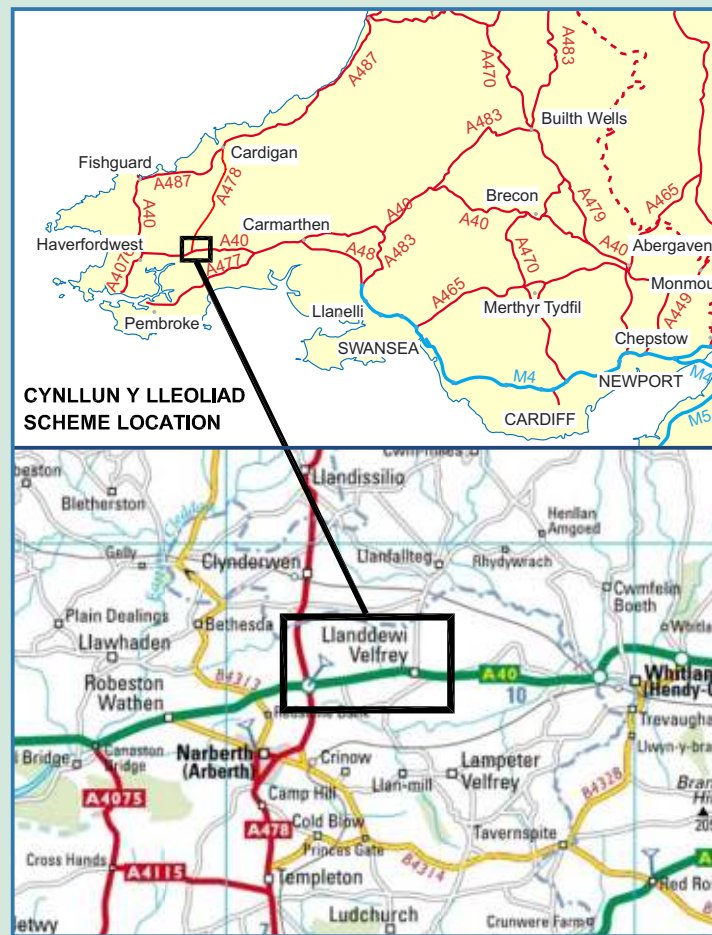
Dangosol yw'r llwybr a'r cyffyrdd. Mae'n bosibl y byddant yn cael eu newid a/neu eu haddasu pan wneir cynllun manylach yng ngham nesaf y broses ddiwylio.

Allwedd - Key

- Prifffordd yr A40 bresennol
- Llwybr Glas
- Llwybr Coch
- Llwybr Porffor
- Llwybr Oren
- Existing A40 trunk road
- Blue Route
- Red Route
- Purple Route
- Orange Route

The route and junctions are indicative. They are liable to change and/or modification when more detailed scheme design is undertaken in the next stage of the design process.

This map, based upon the Ordnance Survey, is produced by the Welsh Assembly Government with the permission of the Ordnance Survey by the Controller of Her Majesty's Stationery, © Crown Copyright. All rights reserved. Unauthorised reproduction infringes Crown Copyright and may lead to prosecution or civil proceedings. Licence Number 100017916.



Y Problemau Presennol

- Diogelwch gwael ar gyfer cerddwyr, pobl yn marchogaeth a beicywyr
- Cyflymder gormodol y traffig
- Diffyg cyfleoedd ar gyfer goddiweddyd diogel
- Effeithiau gwahanu'r gymuned gan y traffig
- Swm y traffig neu effeithiau dirgrynu

Existing Problems

- Poor safety for pedestrians, equestrians and cyclists
- Excessive speed of traffic
- Lack of opportunities for safe overtaking
- Community severance effects caused by traffic
- Traffic noise or vibration effects

Amcanion y Cynllun

- **Gwella diogelwch:** Bydd mynd â thraffig y briffordd allan o'r pentref yn caniatáu defnydd diogelach o'r cyfleusterau presennol trwy'r pentref.
- **Lleihau nifer y mynedfeydd i'r briffordd:** Byddai pob dewis yn cyflawni hyn.
- **Lleihau gwahanu cymuned:** Byddai traffig y briffordd yn cael ei dynnu o'r pentref gan bob dewis.
- **Lleihau damweiniâu:** Byddai pob dewis yn lleihau damweiniâu.
- **Gwella darpariaeth goddiweddyd:** Byddai pob dewis yn gwella'r rhannau a fyddai'n ddiogel ar gyfer goddiweddyd.
- **Lleihau amser teithio:** Byddai pob dewis yn arbed amser ar daith gyffredin i'w gymharu â'r llwybr presennol.
- **Gwella dibynadwyedd amser teithio:** Trwy ddarparu cyfnewid da i oddiweddyd cerbydau araf byddai pob dewis yn gwella dibynadwyedd amser teithio.

Scheme Objectives

- **Improve safety:** Taking trunk road traffic out of the village would allow safer use of the existing facilities through the village.
- **Reduce number of accesses onto trunk road:** This would be achieved with all options.
- **Reduce community severance:** Trunk road traffic would be taken out of the village by all options.
- **Reduce accidents:** All options would reduce accidents.
- **Improve overtaking provision:** All options would improve the lengths of safe overtaking provision.
- **Reduce journey time:** All options would save time on an average journey compared with the existing route.
- **Improve journey time reliability:** By providing good opportunity to overtake slow moving vehicles all options would improve journey time reliability.

Comparison Table

	Relief Road Options		Ffynnon Wood to Penblewin	
	Blue Route	Red Route	Orange Route	Purple Route
Land use	Would require approx 14.3ha of principally agricultural land and cause agricultural severance to several holdings.	Would require 11.8ha of a mix of agricultural land, private gardens and land in the village centre, but cause less agricultural severance than the Blue Route.	Minimal area of land required.	Would require 6.4ha of principally agricultural land.
Landscape Impact	Significant cuttings and embankments to east and north of village with loss of hedgerows. Magnitude of effect is assessed as negative moderate .	Cutting to east of village centre and parallel retaining walls near village centre with loss of hedgerows. Magnitude of effect is assessed as negative slight to moderate .	No significant cuttings or embankments. Some loss of hedgerows. Magnitude of effect is assessed as neutral .	Embankment east of Penblewin. Loss of hedgerows and woodland. Magnitude of effect is assessed as negative slight .
Visual Impact	Would affect northward views from some properties north of the village and distant southward views from the north towards the village. Magnitude of effect is assessed as negative slight to moderate .	Would affect southward views from properties west of village and northward views from more distant properties south of the village. Retaining walls and new bridge would have visual impact on properties within the village. Magnitude of effect is assessed as negative moderate .	Would affect northward views from properties on the south side of the existing A40 due to loss of hedgerow. Magnitude of effect is assessed as negative slight .	Would affect views from properties to the north and south of the existing A40 due to proposed embankment and loss of hedgerow. Magnitude of effect is assessed as negative slight .
Ecology and Nature Conservation	Would have potential impact on habitats and protected species in particular at Blaen-pen-troydin and Ffynnon Wood. Magnitude of effect is assessed as negative slight .	Would have potential impact on habitats and protected species in particular at Ffynnon Wood. Magnitude of effect is assessed as negative slight .	Would have potential impact on protected species and hedgerow habitat. Magnitude of effect is assessed as negative slight .	Would have potential impact on protected species and hedgerow habitat north of existing A40 and woodland habitat at Henllan Lodge. Magnitude of effect is assessed as negative slight .
Disruption due to Construction	Would be confined mainly to the vicinity of the tie-in points and would be less than the Red Route.	Due to the proximity of this option to the village centre and the nature of the works, disruption would be greater than the Blue Route.	Disruption to traffic during construction.	Disruption to traffic confined to vicinity of the tie-in points and would be less than Orange Route.
Air Quality and Noise	No significant impact on air quality. Would reduce traffic noise levels within village.	No significant impact on air quality. Would reduce traffic noise levels within village but less than the Blue Route.	No significant impact on air quality. Noise impact assessed as no significant change.	No significant impact on air quality. Would reduce traffic noise levels to properties along the existing road.
Water Quality and Drainage	Potential impact on local water courses and on ground water levels from significant cuttings. Impact assessed as major negative .	Potential impact on local water courses. Impact assessed as minor negative .	No significant impact.	No significant impact.
Additional overtaking	Eastbound 0.8km Westbound 1.0km	Eastbound 1.2km Westbound 0.8km	Eastbound 0.6km Westbound 0.0km	Eastbound 0.6km Westbound 0.0km
Economics **	Cost £14.5m NPV -£0.9m BCR 0.9	Cost £12.8m NPV +£6.6m BCR 1.5	Cost £4.3m NPV +£2.4m BCR 1.6	Cost £4.3m NPV +£7.4m BCR 2.6
Accident saved over 60 years	157	211	58	96

** The relative benefits of a new road scheme are assessed using a cost benefit analysis program known as COBA. This program calculates the benefits to the country resulting from reduction in accidents, savings in journey time and reduction in vehicle operating costs over a set period of time, normally 60 years. These benefits can arise from improvements in road standards, increase in average speeds and reductions in route length. The monetary value of these benefits are calculated using values applied to all schemes and low and high growth rates produced by government. The economic viability of a scheme is assessed mainly using two factors calculated by COBA. The net present value (NPV) of a scheme is the calculated benefits minus the cost. The benefit cost ratio (BCR) is the benefits divided by the cost. A scheme which has a NPV greater than zero and a BCR greater than one is considered to be economically viable in traffic terms because the value of the benefits the scheme offers is greater than the costs related to building the scheme.