

Comhairle Chontae na Gaillimhe

Cuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe

Oibleagáidí faoi Alt 15 den Acht um Ghníomhú Aeráide agus um Fhorbairt Ísealcharbóin, 2015 (arna leasú), agus aighneachtaí maidir leis an bPlean Gníomhaithe ar son na hAeráide 2024

Tagairt: GCRR-4.03-30.12_001

Eagrán 1 | 28 Márta 2025

Cuid IV d'Fhreagra IFB 2025

Cuirtear san áireamh sa tuarascáil seo treoracha sonracha a thug an cliant dúinn agus na riachtanais a bhí aige. Níor ceapadh d'aon tríd páirtí é agus níor cheart go mbraithfeadh aon tríd páirtí air agus ní ghlactar aon fhreagracht i gcás tríd páirtí.

Uimhir an jab 233985

Ove Arup & Partners Ireland Limited

Arup Corporate House
Páirc Ghnó Chathair na Gaillimhe Thoir Baile an Bhriotaigh
Gaillimh
Éire
arup.com

Clár Ábhar

1.	Réamhrá	1
2.	Achoimre Fheidhmeach	1
3.	Cuid 15 de Plean Gnímh don Aeráid den Acht Aeráide	3
4.	Plean Gnímh don Aeráid	3
4.1	Réamhrá	3
4.2	An Plean Gnímh don Aeráid is Déanaí a Ceadáíodh	4
4.3	Spriocanna Iompair in CAP24	4
4.4	Fás sa Todhchaí faoin gCreat Náisiúnta Pleanála mar a shamhlaítear in CAP24	5
5.	Tá an N6 GCRR comhsheasmhach le CAP24	7
5.1	An Chéim Oibríochta	7
5.3	Torthaí Measúnaithe CAP – An Chéim Oibríochta	12
5.4	Samhaltú TMTT – An Chéim Oibríochta	21
5.5	An Chéim Thógála	24
5.6	Achoimre ar na Buntáistí a bhaineann leis an N6 GCRR a sheachadadh mar chuid lárnach de SIG	26
5.7	Measúnú a bhaineann leis na pleananna, na straitéisí agus na cuspóirí atá sonraithe in Alt 15 den Acht um Ghníomhú Aeráide agus um Fhorbairt Ísealcharbóin 2015 (arna leasú)	26
6.	Conclúid	29

1. Réamhrá

D'eisigh An Bord Pleanála (ABP) Iarratas ar Fhaisnéis Bhreise (IFB) chuig Comhairle Chontae na Gaillimhe an 6 Nollaig 2023 (Tag: ABP-318220-23), maidir le Cuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe (N6 GCRR) lenar iarradh go gcuirfí isteach faisnéis i dtaca leis an bPlean Gníomhaithe ar son na hAeráide is déanaí, i measc nithe eile.

Mar a d'iarr ABP, tugtar aghaidh sa tuarascáil sin ar an bPlean Gnímh don Aeráid is déanaí, Plean Gnímh don Aeráid 2024 (CAP24). Breithníonn sé an chaoi a n-ailíníonn an N6 GCRR atá beartaithe le CAP24 agus leis na pleananna, na straitéisí agus na cuspóirí eile a shonraítear faoi Alt 15 den Acht um Gníomhú Aeráide agus um Fhorbairt Ísealcharbóin 2015 (arna leasú) agus an aighneacht maidir leis an bPlean Gníomhaíochta ar son na hAeráide 2024 (an "tAcht Aeráide").

Tugtar an fhaisnéis is gá sa tuarascáil seo le go mbeidh ABP sásta go mbeadh sé, ach an N6 GCRR atá beartaithe a cheadú, ag comhlíonadh a chuid oibleagáidí faoi alt 15 den Acht Aeráide agus ag déanamh a chuid feidhmeanna ar bhealach atá comhsheasmhach le CAP24, an straitéis aeráide fhadtéarmach a ceadaíodh le déanaí agus leis na pleananna agus na cuspóirí eile a sonraíodh in alt 15.

Ba cheart an tuarascáil seo a léamh freisin i gcomhar leis an TMTT nuashonraithe a cuireadh isteach leis an bhFreagairt ar RFI ABP, agus go háirithe Caibidil 17 den TMTT nuashonraithe i dtaca leis an Aeráid, ina ndéantar measúnú ar thionchair aeráide an N6 GCRR atá beartaithe i gcomhréir le Treoir an EIA. Is tástáil dhifriúil é an measúnú aeráide chun críocha MTT agus an breithniú atá sa tuarascáil seo ar oibleagáidí ABP faoi Alt 15 den Acht Aeráide. Cuireann an TMTT nuashonraithe i láthair an measúnú ar an tionchar ar an aeráid le linn chéim tógála agus oibríochta an Tionscadail trí chomparáid a dhéanamh idir na hastaíochtaí i gcás leis an Tionscadal atá beartaithe agus cás gan an Tionscadal atá beartaithe. Toisc nach ndéanann an measúnú MTT ach éifeachtaí an Tionscadail a mheas, ní féidir leis cuntas a thabhairt ar laghduithe astuithe a bhaineann le gealltanais bhreise a eascroidh as seachadadh Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) nó as an bplean gníomhaíochta ar son na haeráide is déanaí a ceadaíodh, CAP24. Cuirtear i láthair sa tuarascáil seo na laghduithe ar astuithe carbóin is dócha a thiocfaidh as SIG agus CAP24 i gcomhar leis an Tionscadal. Is é conclúid an mheasúnaithe MTT, i.e. leis an Tionscadal atá beartaithe agus gan é amháin, ná go bhfuiltear ag súil go mbeidh drochthionchar measartha iarmharach buan ar an aeráid ag an Tionscadal atá beartaithe nuair a bhreathnaítear air ar leithligh ar feadh a shaolré tar éis maolú na céime tógála a chur i bhfeidhm.

2. Achoimre Fheidhmeach

Is mar seo a leanas atá na príomhspriocanna le haghaidh na hearnála iompair ó pheirspictíocht oibriúcháin sa CAP24:

- Laghdú 20% ar líon iomlán na gciliméadar feithicle a thaistealaítear i gcoibhneas leis an gCás Gnó mar is Gnách 2030 (BAU)
- Laghdú 50% ar astaíochtaí carbóin i gcomparáid le leibhéal 2018
- Méaduithe suntasacha ar thurais iompair inbhuanaithe agus ar an gcóir iompair

Rinneadh samhltú córa iompair chun féachaint ar Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) as an nua i gcomhthéacs na bhfadhbanna iompair atá i nGaillimh inniu, chun smaoineamh ar cibé an bhfuil an N6 GCRR atá beartaithe fós ag teastáil mar chuid de SIG, agus chun smaoineamh ar cibé an bhfuil an N6 GCRR atá beartaithe ag teacht le CAP24.

Mar is léir ón samhltú agus measúnacht tráchta nuashonraithe mionsonraithe a leagtar amach i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe a phléitear tuilleadh thíos, tá na saincheistanna iompair a spreag an gá atá leis an

SIG, (lena n-áirítear an N6 GCRR atá beartaithe) in 2016 fós ann inniu agus tá tionchar á imirt acu ar gach modh iompair sa chathair.

Taispeántar leis an samhaltú agus measúnacht tráchta nuashonraithe sin go bhfuil an N6 GCRR atá beartaithe fós mar chuid shlán den SIG agus é lárnach do sheachadadh na gculpóirí sa SIG, a éascóidh na torthaí seo a leanas i gcomhréir le CAP24:

- Laghdú 16% ar líon iomlán na gciliméadar feithicle a thaistealófar in 2030, i gcomparáid leis an gcás Gnó mar is Gnách (BAU)¹.
- Laghdú 43% ar astaíochtaí carbóin ó iompar laistigh den limistéar tionchair an N6 GCRR atá beartaithe in 2030, i gcomparáid le leibhéal 2018. Baintear amach an laghdú substaintiúil sin ar astaíochtaí feithiclí, in aghaidh cúlra an mhéadaithe 30% atá réamh-mheasta ar an Mórcheantar Uirbeach idir 2016 agus 2030.

Bunaithe ar an anailís sin agus ar shamhaltú tráchta nuashonraithe, mar a leagtar amach sa tuarascáil seo, is léir go bhfuil gá leis an N6 GCRR atá beartaithe a sheachadadh inniu mar chuid lárnach de SIG, agus go mbeidh de bharr a sheachadta mar chuid de SIG agus in éineacht leis na bearta a bhí mar bhonn ag na spriocanna le haghaidh iompair a leagtar amach in CAP23 agus CAP24 (níor tháinig aon athrú ar na spriocanna iompair idir CAP23 agus CAP24) laghdú 43% ar astaíochtaí carbóin ó iompar faoi 2030 laistigh den limistéar tionchair den N6 GCRR atá beartaithe i gcomparáid le leibhéal 2018.

In éineacht leis an obair mhór sin ar na spriocanna náisiúnta sonracha a leagtar amach in CAP24, forbraíodh an N6 GCRR atá beartaithe i gcomhréir leis an ordlathas córa iompair agus leis an ordlathas idirghabhála agus tá sé comhsheasmhach leis na hordlathais sin a leagtar amach sa Chreat Náisiúnta Infheistíochta le haghaidh Iompar in Éirinn agus éascóidh sé freisin méaduithe suntasacha ar thurais iompair inbhuanaithe agus ar an gcóir iompair.

Nuair a dhéanfar é a sheachadadh in éineacht leis na bearta bainistíochta éilimh chun spriocanna CAP24 a bhaint amach, déanfar na nithe seo a leanas leis an N6 GCRR atá beartaithe:

- Cumasófar bearta bainistíochta éilimh laistigh den chathair amhail limistéir saor ó charranna agus táillí trangleim, rud lena gcuirfí srian ar thrácht ginearálta trí cinn de na ceithre thrasrian droichid atá ann cheana a úsáid, agus cuideoidh siad chun trácht i lár na cathrach a laghdú, rud a thacóidh chun an spás bóthair a d'fhéadfadh a bheith ann a athdháileadh le haghaidh modhanna inbhuanaithe agus le feabhsuithe ar an ríocht phoiblí
- Éascóidh sé bearta bainistíochta éilimh chun cuidiú leis na spriocanna in CAP24 a bhaint amach agus ag cinntiú an tráth céanna go mbeidh leibhéal áirithe soghluaisteachta ann do chónaitheoirí ar gach taobh den chathair
- Cumasóidh sé gréasán feidhmíochta níos fearr do gach modh trí laghdú 50% a chur ar mhoill ar fud an ghréasáin i gcomparáid le leibhéal 2023, agus gan leibhéal na dturas i gcarranna a mhéadú laistigh den limistéar uirbeach;
- An gá a bheidh ann do HGVanna taisteal laistigh den chathair a laghdú: laghdú 25% ar an leibhéal ciliméadar HGV laistigh de líne chosanta N6/R338 na cathrach arb ionann é agus thart ar 60% de dhaonra reatha na cathrach; ag dul chun tairbhe coisithe, rothaithe agus úsáideoirí iompair phoiblí le feabhas dá bharr sin ar cháilíocht an aeir i gcomhréir le CAP24 agus ag tacú le timpeallacht níos sábháilte le haghaidh turais taistil ghníomhaigh
- An clár BusConnects a éascú don chathair, trí thrasbhealach abhann eile a sholáthar chun srianta ar Dhroichead na mBradán a sheach-chur agus srian féideartha a chumasú ar dhroichid eile i lár na cathrach trí limistéir uirbeacha saor ó charranna agus táillí trangleim
- Freastal ar an bhfás mór atá beartaithe laistigh den chathair agus a purláin i gcomhréir leis na spriocanna sa Chreat Náisiúnta Pleanála (méadú 50% ar an daonra faoi 2040, i gcomparáid le leibhéal 2016)

¹ Úsáidtear an cás sin mar thagamharc ar ina aghaidh a ríomhtar an sprioc maidir le laghdú a chur ar chiliméadair i bhfeithiclí.

Dá bhrí sin, ní hamháin go mbeidh an N6 GCRR atá beartaithe i gcomhréir le CAP24 le linn a chéime oibríochta, mar chuid lárnach de SIG agus mar chumasóir de na bearta bainistíochta éilimh a leagtar amach in CAP24, tá an N6 GCRR atá beartaithe riachtanach do bhaint amach SIG in éineacht leis an bhfás daonra atá réamh-mheasta agus na spriocanna in CAP24.

An laghdú ar na ciliméadair iomlána i bhfeithicil agus na laghduithe ar astaíochtaí carbóin a bhainfear amach trí chur i bhfeidhm SIG (lena n-áirítear an N6 GCRR atá beartaithe) agus CAP24 agus na méaduithe móra ar thurais iompair inbhuanaithe agus ar na córa iompair a éascófar le linn na céime oibríochta, is rudaí iad a chuirfidh athrú ó bhonn ar dhlúthfhás 50% Chathair na Gaillimhe sa todhchaí i gcomhréir leis an mbeartas náisiúnta chun an t-éileamh ar iompar a laghdú agus a choimeád chomh híseal agus is féidir ar an gcéad dul síos.

Mar sin féin, tá tionchair dhiúltacha ghaolmhara a bhaineann le carbóin leabaithe agus astaíochtaí carbóin, ach a mbeidh gá leo le linn an phróisis tógála ó charbón corpraithe a bhaineann leis na hábhair agus le hábhair thógála a iompar chuig an láithreán.

Léirítear leis an anailís sa tuarascáil seo, trí na ceaduithe a lorgaíodh don N6 GCRR atá beartaithe a dheonú, go mbeadh an Bord Pleanála ag comhlíonadh a chuid feidhmeanna ar bhealach a bheadh comhsheasmhach le CAP24, an straitéis aeráide fhadtéarmach is déanaí a ceadaíodh agus leis na pleananna agus na cuspóirí eile atá sonraithe in alt 15 den Acht Aeráide.

3. Cuid 15 de Plean Gnímh don Aeráid den Acht Aeráide

Beidh ABP ar an eolas ar ndóigh, go bhforáiltear le halt 15(1) d'Acht um Gníomhú Aeráide agus um Fhorbairt Ísealcharbóin 2015 (arna leasú) (“an tAcht Aeráide”):-

“15. (1) Comhlíonfaidh comhlacht ábhartha, a mhéid is indéanta, a chuid feidhmeanna ar bhealach a bheidh comhsheasmhach le—

- an plean gníomhaithe ar son na haeráide is déanaí a ceadaíodh,
- an straitéis gníomhaithe ar son na haeráide fhadtéarmach náisiúnta is déanaí a ceadaíodh,
- an creat oiriúnaithe náisiúnta is déanaí a ceadaíodh agus pleananna oiriúnaithe earnála a ceadaíodh,
- cur chun cinn an chuspóra aeráide náisiúnta, agus
- an cuspóir maidir le hastaíochtaí gás ceaptha teasa a mhaolú agus oiriúnú do na héifeachtaí atá ag an athrú aeráide sa Stát.”

Is comhlacht ábhartha é ABP agus, dá bhrí sin, agus breithniú á dhéanamh ar cibé cead a bhronnadh chun an N6 GCRR atá beartaithe a thógáil, ní mór do ABP a chinntiú go ndéanann sé a chuid feidhmeanna ar bhealach a bheidh comhsheasmhach le CAP24, mar an CAP is déanaí a ceadaíodh, agus freisin leis an straitéis fhadtéarmach gníomhaithe ar son na haeráide agus na pleananna agus cuspóirí eile atá sonraithe in Alt 15.

4. Plean Gnímh don Aeráid

4.1 Réamhrá

Is é cuspóir an Plean Gnímh don Aeráid treochlár gníomhaíochtaí a leagan amach a thabharfaidh ar deireadh sinn ár gcuspóir náisiúnta aeráide a bhaint amach, is é sin an t-aistriú chuig geilleagar atá athléimneach ó thaobh na haeráide de, atá saibhir ó thaobh na bithéagsúlachta de, inbhuanaithe ó thaobh an chomhshaoil de

agus neodrach ó thaobh aeráide de a shaothrú agus a bhaint amach tráth nach déanaí ná deireadh na bliana 2050. Tá sé ag teacht le buiséid charbóin atá ceangailteach ó thaobh dlí agus uasteorainneacha astaíochtaí eárnála a chomhaontaigh an Rialtas i mí Iúil 2022.

4.2 An Plean Gnímh don Aeráid is Déanaí a Ceadaíodh

Tagraíonn Cuid 15 don phlean gníomhaithe ar son na haeráide is déanaí a ceadaíodh. Chomhaontaigh an Rialtas an Dréachtphlean Gníomhaithe ar son na hAeráide 2024 (CAP24) an 20 Nollaig 2023 agus, tar éis Measúnacht Straitéiseach Timpeallachta, Measúnacht Chuí, agus comhairliúchán poiblí sé seachtaine a chur i gcrích, cheadaigh an Rialtas an leagan críochnaithe de CAP24 an 21 Bealtaine 2024. Dá réir sin, is é CAP24 an plean gníomhaithe ar son na haeráide is déanaí a ceadaíodh chun críocha Alt 15 den Acht Aeráide. Má cheadaítear CAP25 sula dtabharfar toiliú don Tionscadal, is é sin an CAP is déanaí a formheasadh chun críocha Alt 15.

4.3 Spriocanna Iompair in CAP24

Is iad na spriocanna Iompair in CAP24 na cinn a leanas:

- Laghdú 20% ar líon iomlán na gciliméadar feithicle a thaistealaítear i gcomparáid leis an gCás Gnó mar is Gnách 2030 (BAU)
- laghdú 50% ar úsáid bhreosla
- méaduithe suntasacha ar thurais iompair inbhuanaithe agus ar an sciar modha

Is é sprioc CAP24 laghdú 20% a bhaint amach ar na ciliméadair feithicle a thaistealaítear, ar leibhéal náisiúnta, i gcomparáid le cás BAU 2030. Dheimhnigh an Roinn Iompair an chomparáid i gcomparáid le cás BAU 2030 mar an nós imeachta measúnaithe ceart do Chomhairle Chontae na Gaillimhe/Arup/Systra ag an Roinn Iompair agus tá sé leagtha amach go sainráite agus gan athbhrí in CAP24, a thagraíonn go sainráite ar leathanach 283 do “laghdú 20% ar km feithicle iomlán i gcomparáid le cás 2030 BAU”.

Áirítear leis an gCás gnó mar is gnách (BAU) 2030 seo cur i bhfeidhm roinnt tionscadal lena n-áirítear an N6 GRR atá beartaithe, rud atá thar a bheith tábhachtach, agus cuirtear san áireamh réamh-mheastacháin fáis sa todhchaí i gcomhréir leis an gCreat Pleanála Náisiúnta, etc. Ina theannta sin, rud atá thar a bheith tábhachtach, ní chiallaíonn an sprioc de laghdú 20% ar na ciliméadair feithicle a taistealaíodh i gcomparáid le Cás BAU 2030 gur cheart go mbeadh líon na gciliméadar feithicle a taistealaíodh in 2030 níos ísle ná an lá atá inniu ann, nó níos ísle ná mar a bhí sna blianta roimhe sin, nó go gcaithfidh laghdú ar na km feithicle a taistealaíodh a bheith mar thoradh ar aon tionscadal aonair. Ina áit sin, is é an sprioc ná go mbeadh líon iomlán na gciliméadar feithicle a thaistealaíodh in 2030 ar leibhéal náisiúnta (ní i nGaillimh amháin) 20% níos lú ná mar a bheadh, dá mba rud é nár tugadh isteach na bearta éagsúla sa CAP, i.e., i gcás “gnó mar is gnách” in 2030.

Mar chuid den chleachtadh samhaltaithe a rinne an NTA agus SYSTRA, chun treoir a thabhairt don Phlean Gnímh don Aeráid 2023 (CAP23), a bhí ina bhonn eolais do CAP24, léiríodh go bhféadfaí an sprioc go mbeadh laghdú 20% ar fheithiclí i gcomparáid le BAU 2030, agus an sprioc go mbeadh laghdú 50% ar astaíochtaí carbóin ó iompar i gcomparáid le leibhéal 2018, a bhaint amach ar leibhéal náisiúnta.

Is díol suntais é go bhfuil roinnt mórthionscadail bonneagair san áireamh, lena n-áirítear an N6 GRR atá beartaithe, sa chás BAU a múnlaíodh mar chuid den chleachtadh sin. Dá bhrí sin, léirigh an cleachtadh go bhféadfaí na spriocanna (laghdú astuithe agus laghdú ciliméadar feithicle) atá leagtha amach in CAP23 agus CAP24 (níor athraigh spriocanna na heárnála iompair sa dá leagan) ar leibhéal náisiúnta a bhaint amach tríd an N6 GRR atá beartaithe a chur san áireamh. Mar sin, tá seachadadh an N6 GRR atá beartaithe mar chuid de réiteach foriomlán iompair do Ghailimh, comhsheasmhach le CAP agus le baint amach na spriocanna atá leagtha amach in CAP24 ar leibhéal náisiúnta.

Leagann CAP24 béim freisin ar na héifeachtaí indíreacha atá ag bearta chun astaíochtaí iompair a laghdú, agus deir sé: “Nuair a dhéantar beart chun astaíochtaí iompair a laghdú, laghdaítear go háirithe an nochtadh ar thruailléin agus na rioscaí básmhaireachta gaolmhara agus cabhrófar le hÉirinn a huaillmhian a bhaint amach, is é sin dul i dtreo threoiríní na hEagraíochta Domhanda Sláinte maidir le Cáilíocht an Aeir, mar a leagtar amach sa Straitéis um Aer Glan”. Dá bhrí sin, is éifeachtaí indíreacha iad

feabhsuithe ar cháilíocht an aeir a eascraíonn as bearta chun astuithe iompair a laghdú, agus mar sin rinneadh machnamh agus measúnú ar an méid a chuireann an N6 GCRR atá beartaithe le feabhas a chur ar cháilíocht an aeir i nGaillimh i gcomhthéacs CAP24.

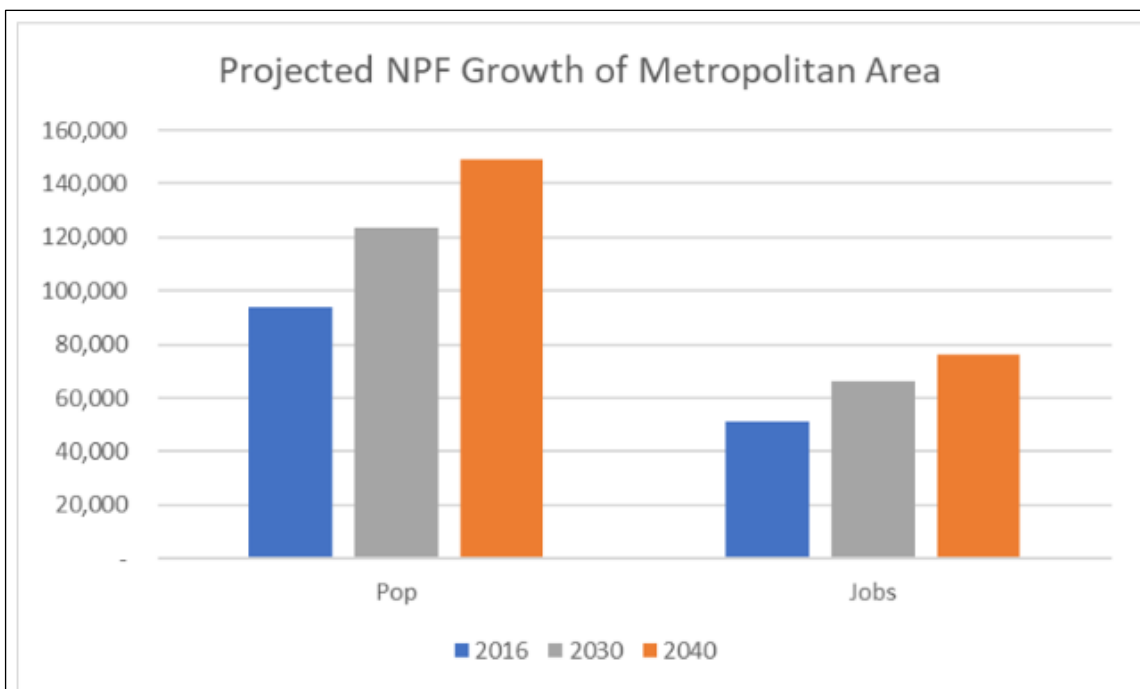
Tá Iarscríbhinn Gníomhartha ag gabháil le CAP24, lena n-áirítear Gníomh Uimh. TR/24/9(TF) chun clár leanúnach athbhreithnithe, nuashonraithe, breithmheasa agus pleanála seirbhísí a chur i gcrích de réir Straitéis Iompair limistéir Cathrach (MATS) do gach cathair. Tá SIG fós mar an beartas iompair reatha glactha do Chathair na Gaillimhe agus na ceantair máguaird mar atá leagtha amach sna pleananna forbartha reatha.

Leagtar amach i gCuid 5 an samhaltú a rinneadh chun an N6 GCRR atá beartaithe a mheas agus a mheasúnú mar chuid lárnach den SIG i gcoinne na spriocanna agus na mbearta atá leagtha amach in CAP24, agus cuirtear i láthair na torthaí a thaispeánann ailíniú iomlán agus comhsheasmhacht an N6 GCRR atá beartaithe le CAP24.

4.4 Fás sa Todhchaí faoin gCreat Náisiúnta Pleanála mar a shamlaítear in CAP24

Tá Éire 2040 ag dréim le Gaillimh a bheith ina cathair níos mó agus níos dlúithe a chuirfidh le fás réigiúnach níos cothroime mar aon le todhchaí níos inbhuanaithe. Faoi mar a aithníodh sa Chreat Náisiúnta Pleanála (NPF), “*Ba í Gaillimh an ceantar uirbeach is mó fáis le caoga bliain anuas agus tá sí ina príomhspreagthóir d’Iarthar na hÉireann*”. Tá Gaillimh ag fás ó thaobh an gheilleagair de agus is í an t-inneall eacnamaíoch í i gcoilár réigiún an Iarthair. Cruthaíodh deiseanna fostaíochta suntasacha nua agus deiseanna oideachais gaolmhara de réir an bheartais náisiúnta, ionas gur cathair bheo bhríomhar í Gaillimh a fhreastalaíonn ar chúlchríoch mhór freisin.

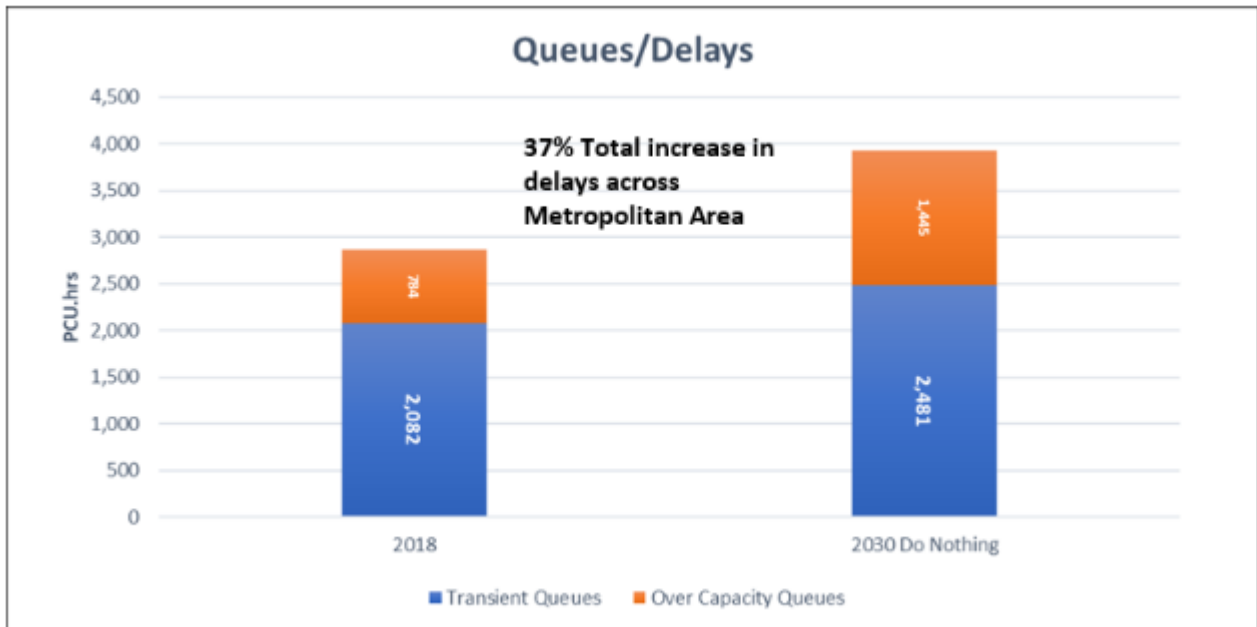
Faoin gCreat Náisiúnta Pleanála táthar ag súil le méadú 50% ar dhaonra Chathair na Gaillimhe faoi 2040. Laistigh den limistéar uirbeach, meastar go dtiocfaidh méadú ar an daonra go dtí thart ar 150,000 duine faoi 2040 ó leibhéal 2016 de thart ar 95,000. Méadófar leis an méadú atá beartaithe ar dhaonra agus ar fhostaíocht laistigh den limistéar uirbeach an t-éileamh ar thaisteal thar gach modh (lena n-áirítear lastas) faoi níos mó ná 20%, rud a mhéadóidh na fadhbanna acmhainne iompair atá le sárú sa lá atá inniu ann. Ní mór é seo a bhreithniú i gcomhthéacs na bhfadhbanna iompair atá roimh Ghailimh, agus na mbearta atá leagtha amach sa Phlean Gnímh don Aeráid.



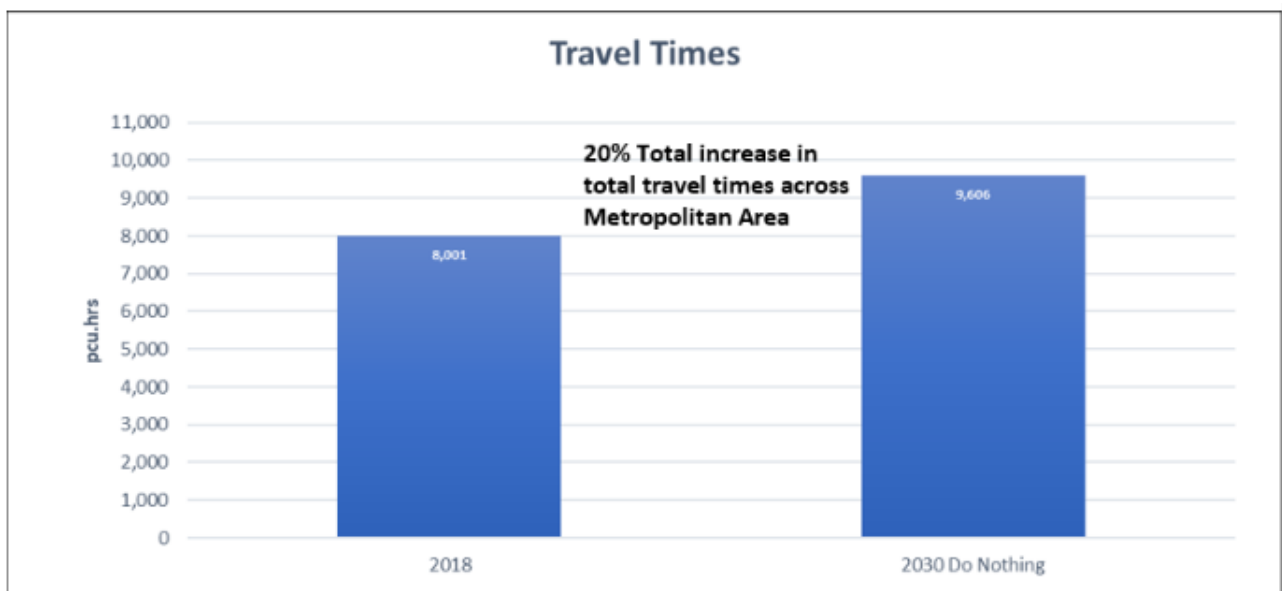
Pláta 4.1 Fás CNP Tuartha an Mhórchéantair Uirbigh

Méadóidh leis an méadú daonra 50% agus an fás gaolmhar san fhostaíocht an t-éileamh ar thaisteal thar gach modh (lena n-áirítear lastas). Is cuid é sin den bheartas náisiúnta pleanála agus teastaíonn straitéis iompair chun an fás sin a sheachadadh go rathúil. Méadóidh an t-éileamh tuartha ar thaisteal a shamhlaítear faoi chásanna fáis an NPF na fadhbanna oibríochtúla ar an líonra, agus beidh tuilleadh moille agus ceisteanna iontaofachta maidir le hagas turais i gceist thar gach modh mar a léirítear i Pláta 4.2 agus Pláta 4.3 thíos.

Baineadh úsáid as Múnla Réigiúnach an Iarthair chun sonraí a sholáthar chun na saincheisteanna seo a liostaítear thuas a léiriú leis na sonraí thíos. Déantar leis na fíoracha thíos comparáid idir staitisticí múnla éagsúla do 2018 agus 2030. Roghnaíodh na blianta sin mar gurb iad na blianta i CAP24 a ndéantar an sprioc laghdaithe astaíochtaí a thomhas ina n-aghaidh.



Pláta 4.2 Fad Moille 2018 le hais Gan Dada a Dhéanamh 2030



Pláta 4.3 Fad Taistil 2018 la hais Gan Dada a Dhéanamh 2030

Is féidir a fheiceáil go leanfaidh agá scuainí agus aistir a bhaineann leis an mbrú tráchta reatha ar fud mhórlíonra na cathrach mar gheall ar an easpa spáis do gach modh ag méadú sa tréimhse idir 2018 agus 2030 in éagmais aon bheart idirghabhála a sainaitníodh faoi SIG a bheith riachtanach chun tacú le fás na cathrach ar bhealach inbhuanaithe i gcomhréir le CAP24, lena n-áirítear an N6 GCRR atá beartaithe. Ní féidir an cuspóir maidir le dlúthfhás agus baint amach spriocanna CAP24 a bhaint amach ach amháin má éascaítear

taisteal gníomhach agus má oibríonn córais iompair phoiblí saor ó phlódú. Chun é sin a bhaint amach, ní mór gréasán iompair inbhuanaithe a bheith ar an rogha is fearr. Trí spás a athdháileadh le haghaidh siúlóide, rothaíochta agus iompair phoiblí, déanfar an gréasán iompair inbhuanaithe sábháilte agus éifeachtúil agus laghdófar an spleáchas ar ghluaisteáin, rud a chuideoidh le spriocanna laghdaithe astaíochtaí carbóin in CAP24 a bhaint amach.

5. Tá an N6 GCRR comhsheasmhach le CAP24

5.1 An Chéim Oibríochta

Is iad spriocanna SIG athrú bunúsach chun dul i dtreo taistil inbhuanaithe, úsáid an chairr phríobháidigh a laghdú agus tabhairt faoi ghníomhartha chun rochtain agus nascacht le Gaillimh a éascú agus caighdeán na beatha a fheabhsú do chách sa chathair. Léiríonn an samhaltú tráchta nuashonraithe agus an measúnú a phléitear thíos go bhfuil an N6 GCRR atá beartaithe fós ag teastáil mar chuid lárnach den SIG chun aghaidh a thabhairt ar na fadhbanna iompair atá roimh Ghailimh inniu. Ní mór an SIG agus an N6 GCRR atá beartaithe a bhreithniú freisin i gcomhthéacs CAP24 agus spriocanna CAP24 maidir le dícharbónú na hearnála iompair, lena chinntiú go ndéanfar freastal ar riachtanais iompair dhaonra Chathair na Gaillimhe atá ag fás suas go dtí 2040 agus ina dhiaidh sin go príomha trí mhodhanna inbhuanaithe.

5.1.1 Ionstraimí Samhaltaithe

D'fhonn leibhéal na n-astaíochtaí arna dtáirgeadh ag gach cás samhaltaithe a thuar, forbraíodh agus úsáideadh sraith uirlisí chun eolas a thabhairt don samhaltú astaíochtaí mar chuid d'ullmhú CAP23, a bhí mar bhonn le hullmhú CAP24. Is iad seo a leanas iad:

- Múnla Flít Gluaisteán na hÉireann.
- Uirlis Loirg Carbóin (CFT); agus
- Córas Samhaltaithe Réigiúnach NTA (RMS) – go sonrach Samhail Réigiúnach an Iarthair (WRM) NTA

Soláthraíonn Múnla Flít Gluaisteán na hÉireann an chuid is mó de na boinn tuisceana a bhaineann le feabhsuithe an fhlít, agus déantar measúnú ar éifeacht charnach na mbeart ar astuithe carbóin sa CFT. Cuireann torthaí ón WRM isteach sa CFT freisin chun toimhdí a ghiniúint maidir le hathrú iompraíochta agus freagairtí ciliméadar feithicle ar bhearta éagsúla.

D'fhorbair NTA agus SYSTRA an CFT agus Múnla Fhlít Gluaisteán na hÉireann, mar chuid den obair samhaltaithe a rinneadh chun eolas a thabhairt do CAP23, rud a thug eolas do CAP24, agus úsáideadh iad mar chuid den mheasúnú seo, chun meastachán a dhéanamh ar na hastaíochtaí a eascraíonn as an N6 GCRR atá beartaithe.

5.1.2 Múnla Flít Gluaisteán na hÉireann

Baineadh úsáid as Múnla Flít Gluaisteán na hÉireann chun tionchar na dteicneolaíochtaí nua feithicle ar astuithe carbóin a mheas. Tá an tsamhail bunaithe ar fhardal fhlít gluaisteán na hÉireann 2019 agus réamh-mheastar ann conas a athróidh cion na gcineálacha breosla (peitрил, díosal, ceallraí leictreacha, leictreach hibrid inluchtaithe, nó eile) laistigh den fhlít le himeacht ama. Tá a réamhaisnéisí bunaithe ar rátaí scríobtha Éireannacha breathnaithe de réir aoise agus cineál breosla, in éineacht le réamh-mheastacháin do chlárúcháin nua agus allmhairí athláimhe (ón RA go príomha). Áiríonn réamhaisnéisí flít, agus na hastaíochtaí carbóin a bhaineann leo, toimhdí freisin maidir le samhlacha nua EURO 6 a chur in ionad seanfheithiclí Inneall Dócháin Immheánaigh (ICE) go leanúnach.

5.1.3 Uirlis Loirg Carbóin (CFT)

Tá sé tuartha sa CFT an laghdú céatadáin ar astaíochtaí carbóin ó bhearta éagsúla a bhaineann le hiompar. Is féidir na haschuir ón CFT a chur i gcomparáid le leibhéal bonnlíne 2018 (is é 2018 an leibhéal bonnlíne ina ndéantar na spriocanna laghdaithe astaíochtaí a thomhas in aghaidh CAP24) chun a dtionchar a chinneadh. Tá achoimre ghrafach ar an bpróiseas CFT curtha i láthair i Plate 5.1 thíos:

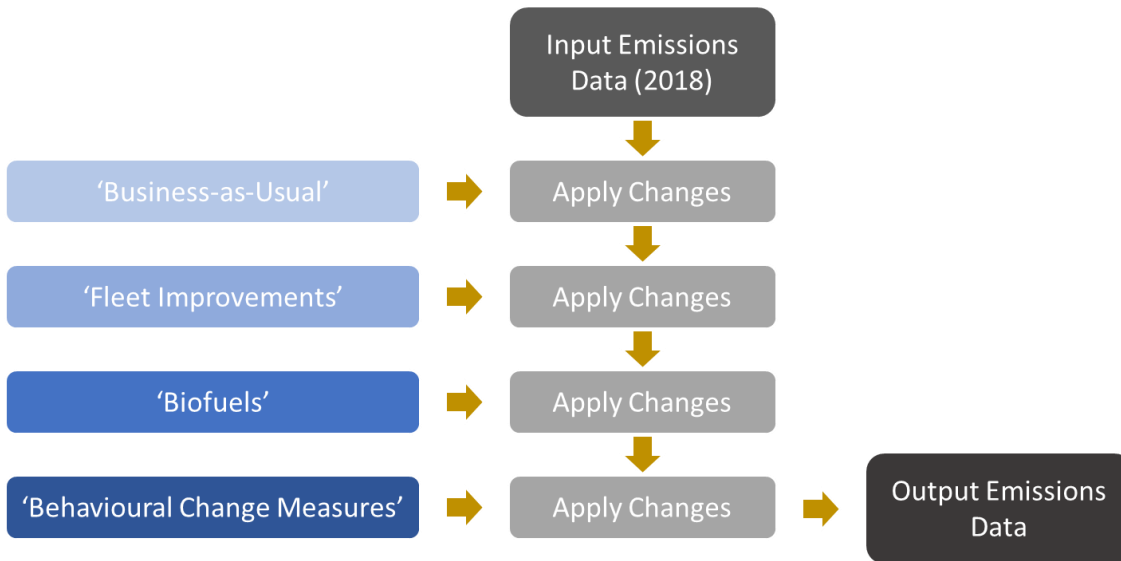


Plate 5.1 Léargas ginearálta ar an bPróiseas CFT

Mar a luadh sa chuid roimhe seo, tagraíonn an téarma ‘Gnó mar is Gnách’ sa ghráf thuas do chás ina léirítear leanúint de threochtaí san am atá caite i bhforbairt gréasáin iompair agus a úsáidtear mar phointe tosaigh sa phróiseas CFT. Tagraíonn an chéad chéim eile, ‘Feabhsuithe Flít’, don tionchar ar astaíochtaí a bheidh ag an méadú ar líon na bhfeithiclí leictreacha nó feithiclí leictreacha a úsáidfear. Tagraíonn an chéad chéim eile, ‘Bithbhreoslaí’, don tionchar a bheidh ag bithbhreoslaí ar laghdú astaíochtaí peitрилiam agus díosail bunaithe ar an bhflít innill dócháin inmheánaigh atá fágtha, tar éis na céime ‘Feabhsuithe ar an bhFlít’. Tagraíonn an chéim dheireanach, ‘Bearta Athraithe Iompraíochta’, don tionchar a bheidh ag bearta éagsúla bainistithe éilimh ar iompraíochtaí taistil, agus, ar a seal, ar chiliméadair feithiclí a thaistealaítear agus ar astaíochtaí carbóin.

5.1.4 Córas Samhaltaithe Réigiúnach NTA

Áirítear i gCóras Múnla Réigiúnach an NTA (RMS) cúig Mhúnla Réigiúnacha a chlúdaíonn Éire ina hiomláine agus is sraith de shamhlacha éilimh ilsamhla iad, atá dírithe ar na réimsí seo a leanas:

- Baile Átha Cliath, arna léiriú ag Múnla Réigiúnach an Oirthir (ERM)
- Corcaigh, arna léiriú ag Múnla Réigiúnach an Iardheiscirt (SWRM)
- Luimnigh, arna léiriú ag Múnla Réigiúnach an Mheán-Iarthair (MWRM)
- Gaillimh, arna léiriú ag Samhail Réigiúnach an Iarthair (WRM)
- Port Láirge, arna léiriú ag Múnla Réigiúnach an Oir-Dheiscirt (SERM)

Toisc go bhfuil an WRM dírithe ar Ghailimh, úsáideadh é don mheasúnú seo.

Baineadh úsáid as an WRM mar phríomhuirlis chun measúnú a dhéanamh ar bhearta bainistíochta éilimh amhail srianadh páirceála, muirearú ar phlódú agus ionaid uirbeacha gan charranna etc.

Cuimsíonn RMS Samhail Thuartha Éilimh Náisiúnta (NDFM). Réamhaisnéisíonn NDFM an t-éileamh taistil iomlán thar thréimhse 24 uair a úsáideann WRM ansin é mar ionchur.

Is é cuspóir WRM athruithe ar éileamh iompair agus ar roghanna taistil a thuar, chomh maith le meastacháin a sholáthar ar an méid feithiclí agus daoine ar líonraí bóithre agus iompair phoiblí. Táirgeann na Múnlaí

Réigiúnacha roinnt táscairí úsáideacha eile freisin, mar shampla iomlán na gciliméadar feithicle a taistealaíodh agus na hastaíochtaí sceithphíopaí a ghabhann leo.

5.1.5 Toimhdí Samhaltaithe CAP

Mar atá leagtha amach i gCuid 5.1.1, forbraíodh agus úsáideadh roinnt uirlisí samhaltaithe chun eolas a thabhairt do na spriocanna atá in CAP23 agus CAP24 (mar a luadh thuas, is ionann na spriocanna iompair in CAP23 agus CAP24). Baineadh úsáid as na huirlisí céanna freisin mar chuid den mheasúnú seo chun meastachán a dhéanamh ar leibhéal na n-astaíochtaí ó fheithiclí ag eascairt as cásanna gaolmhara an N6 GCRR atá beartaithe.

Leis an gcleachtadh samhaltaithe a thug eolas do CAP23 agus, ina dhiaidh sin, do CAP24, glacadh le leibhéal áirithe bonneagair iompair agus bearta bainistithe éilimh, agus cás BAU 2030 agus CAP Déan Rud Éigin (DS) á samhaltú. Sonraíonn an chéad chuid eile na toimhdí a úsáideadh do shamhaltú an CAP, agus a úsáideadh freisin sa mheasúnú ar an N6 GCRR atá beartaithe a leagtar amach sa tuarascáil seo.

5.1.5.1 Cásanna Samhaltaithe

Seo a leanas liosta de chásanna a múnlaíodh mar chuid den chleachtadh samhaltaithe a thug eolas do CAP23 agus, ar a seal, do CAP24, chun gur féidir príomhtháscairí feidhmíochta (KPIanna) CAP24 a mheasúnú:

- **Cás 2018** – Úsáidtear an cás seo mar bhunlíne chun astaíochtaí 2030 a chur i gcomparáid leis.
- **Cás BAU 2030** – Úsáidtear an cás seo mar thagarmharc lena ríomhtar an sprioc laghdaithe ciliméadar feithicle. Tá bonneagar iompair sa chás BAU ar aon dul leis an PFN agus, mar chuid den samhaltú a rinneadh chun an Plean Gnímh don Aeráid a threorú, áiríodh an N6 GCRR atá beartaithe sa chás BAU a d'fhorbair an NTA agus an Roinn Iompair. Áiríodh é freisin sa chás BAU a úsáideadh sa mheasúnú seo.
- **Cás Déan Rud Éigin i bPlean Gnímh don Aeráid 2030 (CAP DS)** – Tógann an cás seo ar chás an BAU sa mhéid is go nglactar leis go mbeidh an leibhéal bonneagair céanna ann is atá sa BAU, lena n-áirítear an N6 GCRR atá beartaithe, ach áirítear ann freisin leibhéal beart bainistithe éilimh, a chuideodh le hiompraíochtaí nó roghanna modhanna taistil a athrú agus a chuideodh leis na KPIanna a bhaint amach.

Múnlaíodh na cásanna sin freisin mar chuid den samhaltú tráchta nuashonraithe a rinneadh chun críocha na tuarascála seo, chun go bhféadfaí an N6 GCRR atá beartaithe, mar chuid lárnach den SIG, a mheas agus a mheasúnú i gcoinne KPIanna CAP24.

5.1.5.2 Scéimeanna Iompair BAU agus CAP DS

Seo a leanas na príomhscéimeanna iompair a measadh a bheith i bhfeidhm faoi 2030, i gceantar Chontae na Gaillimhe agus atá san áireamh i gcásanna BAU agus CAP DS araon, san obair samhaltaithe a rinneadh chun eolas a thabhairt do CAP23 agus CAP24, agus sa samhaltú a rinneadh chun críocha na tuarascála seo:

- Cuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe (ábhar an measúnaithe seo)
- Seachbhóthar Mhaigh Cuilinn N59 (críochnaithe agus oscailte do thrácht)
- Uasghrádú ar Acomhal na an Daingin N59
- Criosanna luasteorainneacha 30km/uair i lár na cathrach (i bhfeidhm cheana féin)
- Galway BusConnects – Gréasán Nua Busanna agus Scéim Nasc Traschathrach (ar cheadaigh an Bord Pleanála an 27 Meán Fómhair 2024 faoi láthair faoi réir athbhreithniú breithiúnach) agus scéim Bhóthar Bhaile Átha Cliath a cuireadh faoi bhráid an Bhoird Pleanála an 14 Feabhra 2025
- Láithreacha Páirceála agus Taistil (Céim 1) ón SIG
- Seirbhís traenach idir Cathair na Gaillimhe agus Baile Átha an Rí gach leathuair
- Líonra rothaíochta leagtha amach in SIG

5.1.5.3 *Bearta Bainistíocht Éilimh Déan Rud Éigin CAP*

Leagtar amach thíos liosta de na bearta bainistithe éilimh a áiríodh sa chás CAP a d'fhorbair an tÚdarás Náisiúnta Iompair le linn an chleachtadh samhaltaithe chun eolas a thabhairt do na spriocanna iompair atá leagtha amach in CAP23. Tá na bearta leagtha amach sa doiciméad teicniúil 'Samhaltú Achoimre Fheidhmeach'² i gcuid 4.5.1 den tuarascáil arna fhoilsiú ag an NTA. Níor tugadh faoi chleachtadh samhaltaithe comhchosúil mar chuid de CAP24 ach fanann na spriocanna iompair mar a chéile in CAP23 agus CAP24 araon. Ba iad na bearta bainistíocht éilimh a sainithníodh na cinn a leanas:

- Rátaí turas ar aon dul le hiompraíocht iarthairdeimeach (i.e. laghdú ar chomaitéireacht bhóna bháin mar léiriú ar obair bhaile mhéadaithe)
- Laghdú ar leibhéal úinéireachta gluaisteán i gCathair na Gaillimhe – laghdú 10% i gcomparáid le leibhéal 2016
- Lárionad Uirbeach Gan Charranna (Léiríonn Pláta 5.2 thíos limistéar lár na cathrach a úsáideadh do chleachtadh samhaltaithe CAP23 agus glacadh leis freisin mar chuid den mheasúnú samhaltaithe seo ag tabhairt faoi deara nach bhfuil aon athrú ar na spriocanna ó CAP23 go CAP24)
- Limistéar Táille Plódaithe (Léirítear i Pláta 5.3 thíos limistéar lár na cathrach a úsáideadh don chleachtadh samhaltaithe CAP23 agus rinneadh é a oiriúnú freisin mar chuid den mheasúnú samhaltaithe seo)
- Méaduithe ar chostas breosla
- Deireadh a chur le páirceáil saor in aisce san ionad oibre
- Táillí páirceála níos airde
- Táille páirceála curtha i bhfeidhm ar cheantair uirbeacha (€5 in aghaidh na huaire)
- laghdú 50% ar tháillí iompair phoiblí

Roghnaíodh an t-ionad uirbeach saor ó charranna agus na limistéir tháillí plódaithe toisc go bhfuil siad mar chroícheantar lár na cathrach lena n-áirítear an Fhaiche Mhór. Tá rochtain ar an gcuid lárnach den limistéar seo, lena n-áirítear Sráid na Siopaí, srianta cheana féin, agus molann tionscadal BusConnects leathnú eile ar an limistéar seo ar feadh Shráid Eglinton go dtí an Fhaiche Mhór.

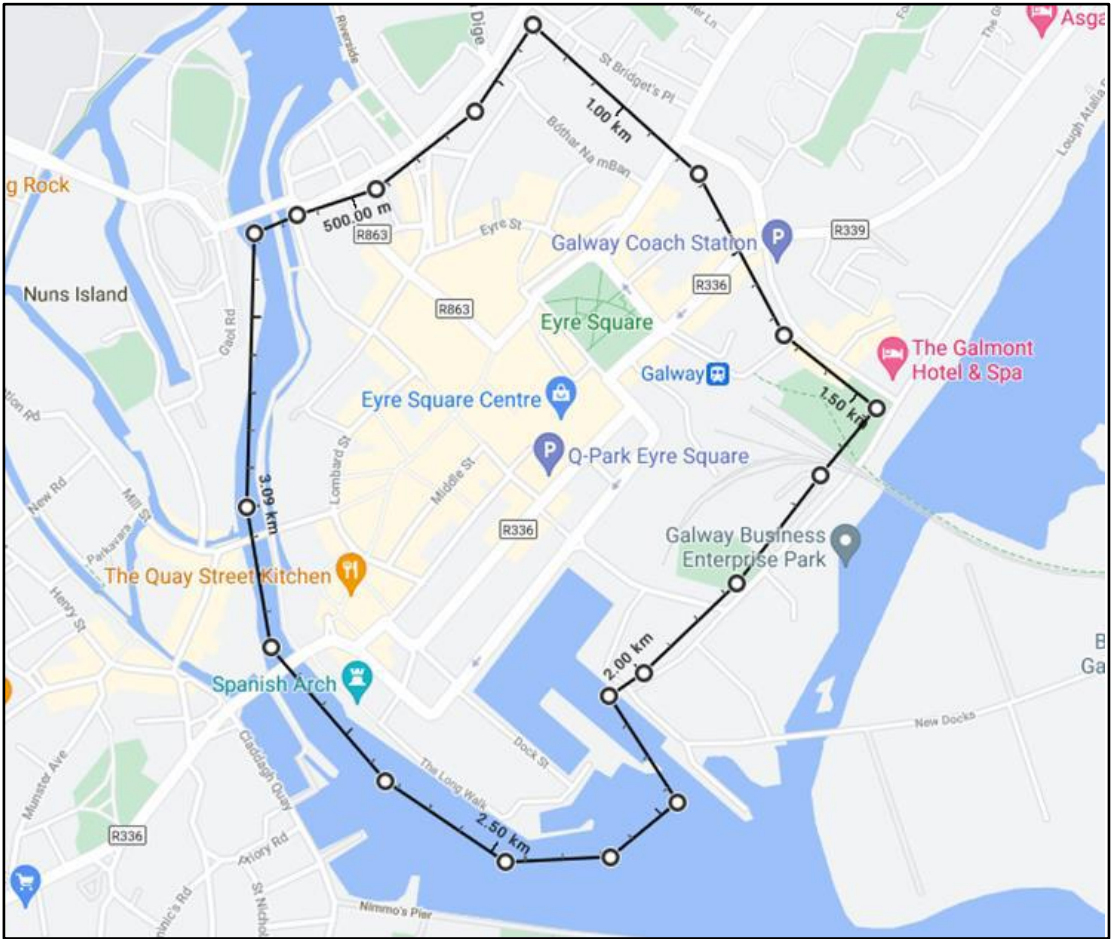
Is féidir an limistéar seo a leathnú tuilleadh agus rochtain timpeall air a chothabháil trí Líonra Rochtana Lár na Cathrach agus Bealach Rochtana Lár na Cathrach mar atá leagtha amach sa SIG. Is é seo an t-ionad uirbeach gan charranna céanna agus a múnlaíodh do chleachtadh samhaltaithe CAP23.

Tá na bearta bainistíochta éilimh céanna san áireamh freisin sa chás CAP DS a múnlaíodh chun críocha na tuarascála seo. Cé nach bhfuil na bearta sin geallta go fóill, áiríodh iad sa chleachtadh samhaltaithe a rinne eolas do CAP23 agus ar a seal do CAP24 agus a spriocanna don earnáil iompair.

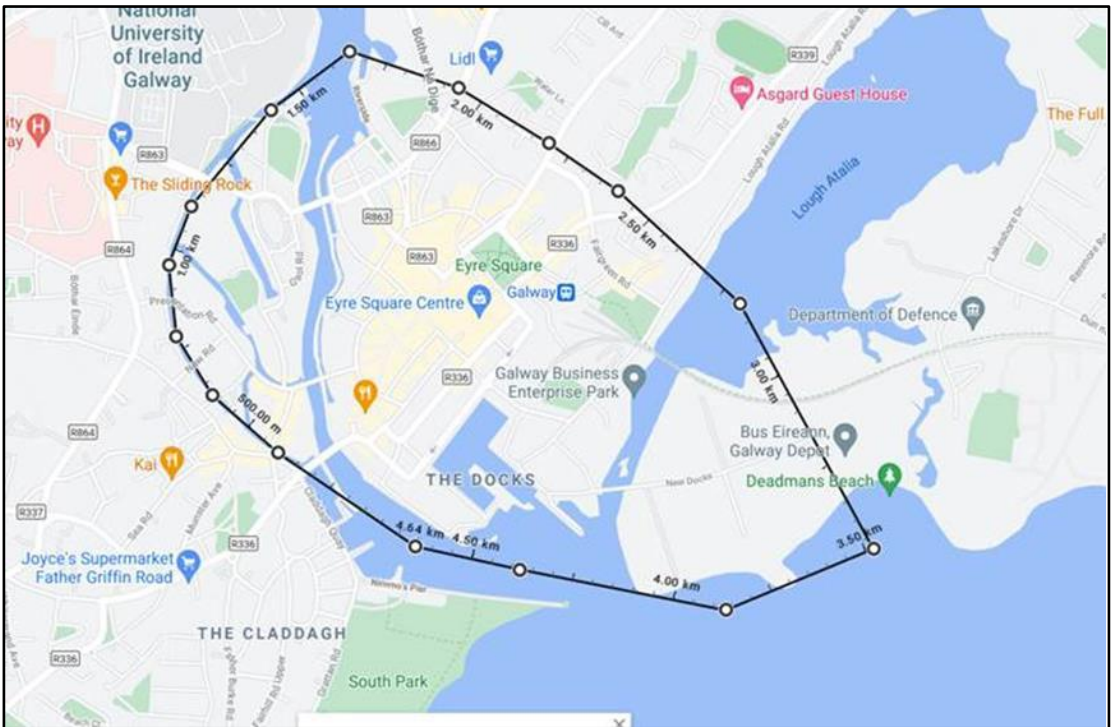
Ghlac obair samhaltaithe CAP23 agus CAP24 leis freisin nach ndíolfaí innill dócháin ó dheireadh 2029, agus mar sin baineadh úsáid as an toimhde sin freisin sa samhaltú a rinneadh chun críocha na tuarascála seo. Tá sé seo de réir KPI 2030, atá leagtha amach in CAP23 agus CAP24, a dhíríonn ar gach clárú gluaisteán nua a bheith ina fheithicle leictreach³.

² <https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2023/01/Climate-Action-Plan-Phase-3-Modelling-Exec-Summary-v5.6.pdf>

³ <https://www.gov.ie/pdf/?file=https://assets.gov.ie/296414/7a06bae1-4c1c-4cdc-ac36-978e3119362e.pdf#page=null> (doiciméad CAP24. Tábla 15.5, leathanach 263)



Pláta 5.2 Limistéar Uirbeach Saor ó Charranna



Pláta 5.3 Limistéar Muirir Brú Tráchtá

5.2 Torthaí Measúnaithe CAP – An Chéim Oibríochta

Tugadh faoi shamhaltú iompair nuashonraithe, bunaithe ar an gcur chuige agus ar na toimhdí samhaltaithe iompair céanna leo siúd a úsáideadh sa shamhaltú a rinneadh chun eolas a thabhairt do CAP23 agus CAP24, chun measúnú a dhéanamh ar na buntáistí foriomlána a bhaineann leis an N6 GCRR a bheartaítear a sheachadadh, mar chuid lárnach den SIG, i gcoinne na bPríomhtháscairí Feidhmíochta a leagtar amach in CAP24 agus chun breithniú a dhéanamh an mbeadh seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe ag teacht le CAP24. Cuirtear achoimre ar thorthaí an mheasúnaithe samhaltaithe i láthair sa chuid seo. Rinneadh measúnú ar na KPIanna iompair seo a leanas de réir spriocanna CAP24:

- laghdú % ar astaíochtaí a bhaineann le hiompar faoi 2030 i gcomparáid le leibhéal 2018
- Laghdú % ar líon iomlán na gciliméadar feithicle i gcomparáid leis an gcás Gnó mar is Gnách 2030

Cuirtear tuilleadh aschuir ón shamhaltú i láthair chun a léiriú conas a chuideoidh seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid lárnach den SIG foriomlán agus in éineacht leis na bearta bainistíochta éilimh atá beartaithe faoi CAP24 le spriocanna náisiúnta CAP24 a bhaint amach. I measc na príomhtháscaire feidhmíochta sin tá:

- Comparáidí Sciar Modha laistigh de Cheantar Cathrach na Gaillimhe
- Éileamh ar an N6 GCRR atá beartaithe i gcomhar le bearta Bainistíocht Éilimh CAP
- Feidhmíocht Líonra le bearta Bainistíochta Éilimh CAP, leis agus gan an N6 GCRR atá beartaithe
- laghdú % ar thrácht HGV ar fud na cathrach

5.2.1 Laghdú ar Astaíochtaí

Déantar an KPI um laghdú astaíochtaí a bhaineann le hiompar a thomhas trí chomparáid a dhéanamh idir na leibhéil astaíochtaí idir cás 2030 CAP DS agus cás 2018. Cé gur laghdú ar leibhéal náisiúnta é an laghdú 50% ar astaíochtaí a díríodh orthu in CAP24, glacadh leis an limistéar geografach a úsáideadh chun críocha na comparáide seo mar Limistéar Tionchair⁴ an N6 GCRR atá beartaithe. Léirítear an limistéar sin i Pláta 5.4 thíos.

⁴ An limistéar ina mbíonn athruithe ar shreabhadh tráchta mar thoradh ar an N6 GCRR



Pláta 5.4 Réimse Tionchair N6 GCRR – a úsáidtear chun Astuithe a Laghdú

Nuair a scrúdaítear réimse tionchair an N6 GCRR atá beartaithe, atá leagtha amach i Pláta 5.4 thuas, mar thoradh ar sheachadadh Cás CAP 2030 (lena n-áirítear seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid lárnach den SIG) laghdaítear leibhéil astaíochtaí carbóin ó iompar faoi 43 % i gcomparáid le leibhéil 2018. Mar a luadh thuas, is é seo an limistéar ar dócha go mbeidh tionchar ag athruithe ar shreabhadh tráichta agus mar sin ar astaíochtaí carbóin trí thabhairt isteach an N6 GCRR atá beartaithe. Dá bhrí sin, is féidir an laghdú sin a mheas mar rannchuidiú leis an laghdú ar an leibhéal náisiúnta ar astaíochtaí iompair ar an iomlán. Léiríonn torthaí an mheasúnaithe go gcuidíonn seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid lárnach den SIG, chomh maith le bearta eile ar an leibhéal náisiúnta mar atá leagtha amach in CAP24, go mór le baint amach na sprice seo ar an leibhéal náisiúnta, agus freastalaíonn sé ar thart ar mhéadú 30% ar an leibhéal daonra ar fud an limistéir uirbigh faoi 2030, i gcomparáid le leibhéil 2016.

5.2.2 Ciliméadair Feithicle a Laghdú

Déantar an KPI laghdaithe ciliméadar feithicle a thomhas trí chomparáid a dhéanamh idir na ciliméadar a taistealaíodh i gcás 2030 CAP DS agus cás BAU 2030. Mar a luadh cheana, áirítear sa chás BAU an N6 GCRR atá beartaithe freisin. Úsáideadh an limistéar geografach céanna agus atá i Pláta 5.4 thuas, i gcomhréir leis an KPI laghdaithe astaíochtaí. Léiríonn Tábla 5-1 thíos an chomparáid idir na ciliméadair a taistealaíodh de réir an chineáil feithicle.

Tábla 5-1 Ciliméadair Feithicle - Comparáid

Cineál Feithicle	Cás gnó mar is gnách BAU (km feithicle)	CAP DS (km feithicle)	Difríocht (%)
Carranna	5804590	4770659	-18%
LGVanna	432,041	427,581	-1%
HGVanna	456,865	453,370	-1%
Iomlán	6693494	5651608	-16%

Agus réimse tionchair an N6 GCRR beartaithe á scrúdú, taispeánann an tábla thuas go mbíonn laghdú 16% ar an iomlán sna ciliméadair feithicle a taistealaíodh i gcomparáid le cás BAU 2030 mar thoradh ar sheachadadh chás BAU CAP 2030 agus é ag freastal ar thartar mhéadú 30% ar an leibhéal daonra ar fud an limistéir uirbigh faoi 2030, i gcomparáid le leibhéal 2016.

Léirigh scrúdú breise ar na torthaí seo, laistigh de réimse tionchair an N6 GCRR atá beartaithe, go laghdaítear taisteal i gcarr faoi 18% nuair a chuirtear Cás CAP 2030 i gcomparáid le cás BAU 2030, cé nach laghdaítear ach Feithiclí Earraí (LGVanna agus HGVanna) faoi 1%, rud a léiríonn an gá leanúnach le gluaiseachtaí lasta/earraí ar an líonra chun tacú leis an méadú daonra fiú leis na hidirghabhálacha CAP a chur chun feidhme (ach féach freisin an anailís i gCuid 5.2.6 thíos a thaispeánann an laghdú suntasach ar thrácht HGV a baineadh amach laistigh de chordún an N6/R338 de lár na cathrach, a léiríonn tionchar an N6 GCRR atá beartaithe). Léiríonn torthaí an mheasúnaithe go gcuideíonn seachadadh Chás DS CAP, lena n-áirítear an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid lárnach den SIG, chomh maith le bearta eile ar an leibhéal náisiúnta, go mór le baint amach na sprice náisiúnta sin.

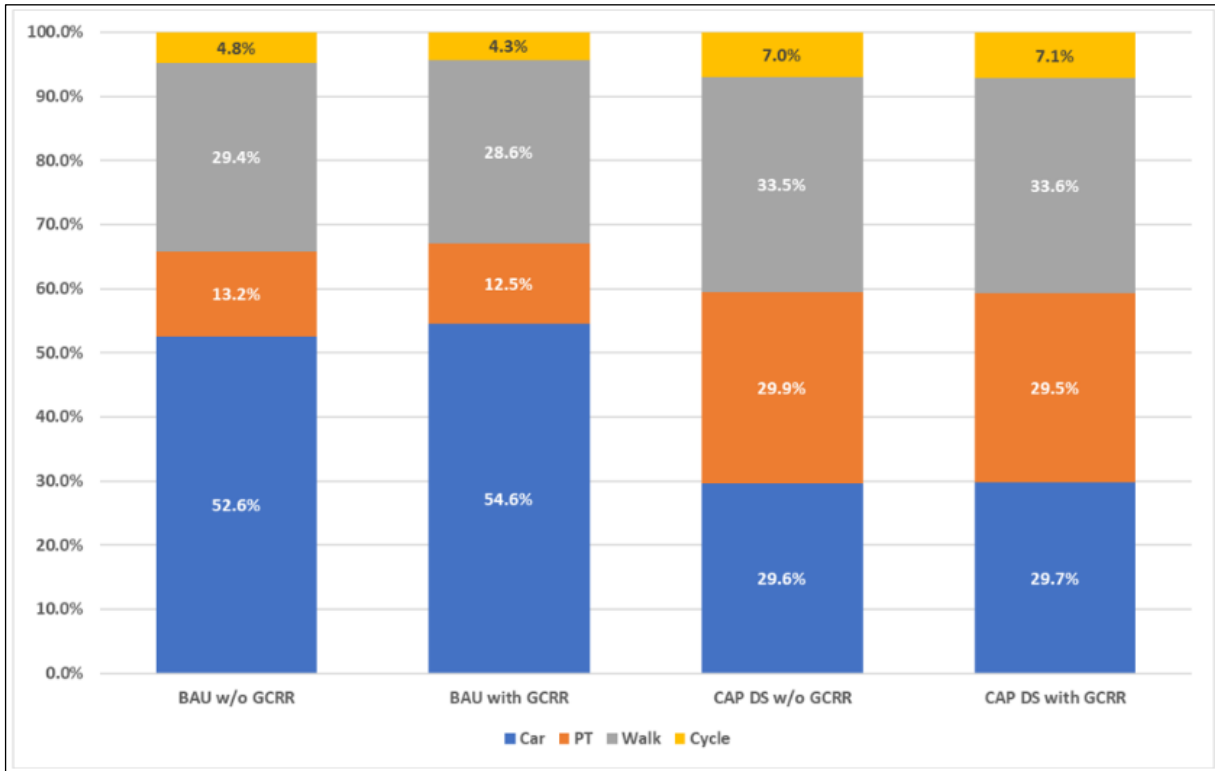
Léiríonn na torthaí thuas go gcuideoidh an N6 GCRR atá beartaithe, mar chomhpháirt ríthábhachtach den SIG, agus in éineacht le bearta bainistithe éilimh mar a shaináithnítear laistigh de CAP24, go mór le baint amach na spriocanna laghdaithe km feithicle atá leagtha amach in CAP24 agus meastar dá bhrí sin go bhfuil sé comhsheasmhach le CAP24.

5.2.3 Sciar Modha Feabhsaithe

Baineadh torthaí sciar modha don limistéar uirbeach as an tsamhail freisin chun tuiscint níos mionsonraithe a sholáthar ar an tionchar a bheidh ag seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe i gcomhthéacs CAP24. Cuirtear i láthair iad sin i Pláta 5.5. Tá na torthaí curtha i láthair don chás BAU agus don chás CAP DS araon, agus an N6 GCRR atá beartaithe i bhfeidhm agus gan é.

Sa chás BAU (gan bearta CAP a chur i bhfeidhm) (an chéad dá bharr sa ghraf), is é 52.6% sciar modha an ghluasteáin (barraí gorma) laistigh den limistéar uirbeach sa chás gan an N6 GCRR atá beartaithe agus 54.6% leis an N6 GCRR atá beartaithe a áireamh.

Tar éis bearta CAP24 a chur san áireamh, áfach, laghdaítear sciar mhodh an ghluasteáin thart ar 25% go dtí 29.6% in CAP DS gan cás an N6 GCRR atá beartaithe (an tríú barra sa ghraf). Mar thoradh ar áireamh an N6 GCRR atá beartaithe sa chás seo, le bearta CAP24 (an ceathrú barra sa ghraf), ní dhéantar i bhfírinne aon athrú ar sciar an mhodha gluasteáin (29.7%), rud a fhágann laghdú suntasach coibhéiseach ar sciar mhodh an ghluasteáin. Léiríonn an fhíric nach bhfuil méadú ar an sciar modha gluasteáin mar thoradh ar thabhairt isteach an N6 GCRR atá beartaithe i gCás CAP DS, faoi chás CAP DS agus mar chuid de straitéis iompair fhoriomlán, nach bhfuil an N6 GCRR atá beartaithe ag spreagadh tráchta breise, agus dá bhrí sin tá an toilleadh breise sa ghréasán a chruthaítear le tabhairt isteach an N6 GCRR atá beartaithe á úsáid le haghaidh gluaiseachtaí tráchta straitéiseacha agus gluaiseachtaí tráchta nach bhfuil fabhrach do ghluaiseachtaí siúil, rothaíochta nó iompair phoiblí mar roghadh modha, agus ar an gcaoi sin spás bóithre a shaoradh in áiteanna eile d'iompar poiblí a optamú agus do mhodhanna taistil ghníomhaigh lena dtaistealaítear go slán sábháilte.



Pláta 5.5 Torthaí Sciar Modha, BAU vs CAP (leis agus gan an N6 GCRR)

5.2.4 Éileamh ar GCRR le Bearta Bainistíocht Éilimh

Trasnaíonn Abhainn na Gaillimhe Cathair na Gaillimhe in ais thuaidh-theas, agus déanann ceithre dhroichead freastal ar gach gluaiseacht trasna na cathrach. Ar ghnáthlá oibre, is ionann an Meán-Thrácht Laethúil Bliantúil (AADT) ar na ceithre dhroichead agus thart ar 80,000. Bíonn brú tráchta agus moill i rith an lae mar thoradh ar an acmhainn theoranta trasna an droichid faoi láthair. Mar chuid de thionscadal Nasc Traschathrach BusConnects an NTA, tá sé beartaithe Droichead na mBradán a thiontú ina chonair iompair inbhuanaithe, ag teorannú gluaiseachtaí do bhusanna, do choisithe agus do rothaithe idir na huaireanta 7r.n. agus 7 p.m. Le linn na n-uaireanta sin úsáideann thart ar 20% den líon iomlán a thrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe Droichead na mBradán faoi láthair.

Rinneadh measúnú ar AADT do na trasbhealaí abhainn sa chathair in 2030 do chásanna BAU agus CAP DS (tá an N6 GCRR atá beartaithe sa dá cheann). Sa dá chás seo, glactar leis go bhfuil an Nasc Traschathrach i bhfeidhm agus mar sin tá Droichead na mBradán dúnta do thrácht feithiclí. Léirítear i Tábla 5-2 na torthaí don mheasúnú seo.

Tábla 5-2 Meántrácht Laethúil Bliantúil (AADT) ag trasnú Abhainn na Gaillimhe

Suíomh	BUA (lena n-áirítear an N6 GCRR)	CAP DS (lena n-áirítear an N6 GCRR)	% Difríocht
Droichead na gCúig Chéad	36,557	30,640	-16%
An N6 GCRR thar Abhainn na Gaillimhe	43,224	37,367	-14%
Droichead Wolfe Tone	15,057	7,065	-53%
Droichead Uí Bhriain	7,967	3,403	-57%
Trasnú Iomlán thar Abhainn na Gaillimhe	102,805	78,474	-24%

Léiríonn na torthaí thuas, fiú leis na bearta bainistithe éilimh atá molta faoi CAP24, go bhfuil éileamh láidir fós ar an N6 GCRR atá beartaithe. Laghdaíonn AADTs ar an Droichead na gCúig Chéad agus ar an N6

GCRR atá beartaithe faoi thart ar 15%, tar éis tabhairt isteach bhearta CAP24, ach fós tá siad níos mó ná 30,000 agus 37,000 faoi seach.

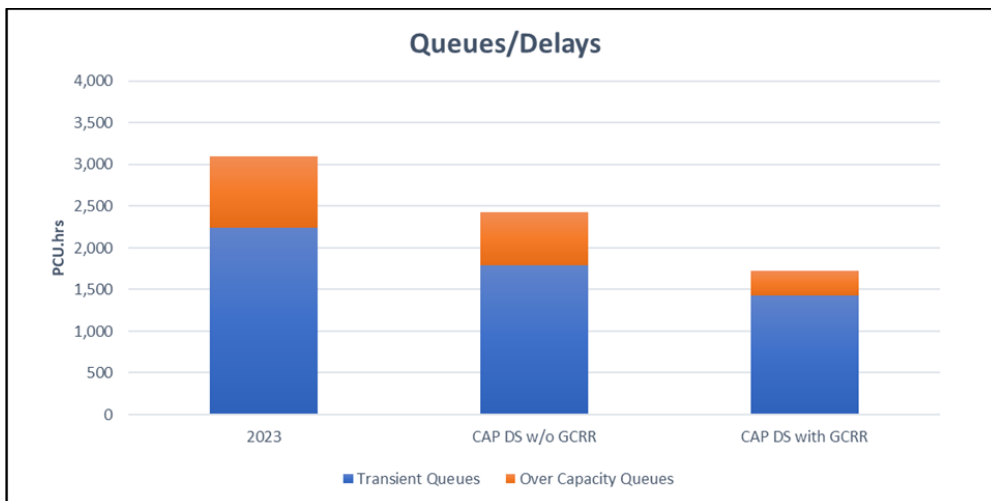
Feictear laghdú níos airde (> 50%) ar thrácht carranna ar dhroichid Wolfe Tone agus Uí Bhriain mar gheall ar na bearta bainistithe éilimh atá dírithe ar lár na cathrach, lena n-áirítear limistéar uirbeach saor ó charranna, cé go foráiltear leis na droichid fós do sheachadtaí agus éascaítear leo leibhéal rochtana áitiúil.

Ar an iomlán, laghdaíonn na bearta bainistíochta éilimh atá molta faoi CAP24 an trácht a théann thar Abhainn na Gaillimhe 24%, ó thart ar 103,000 go 78,000 in 2030 i gcomparáid le cás BAU. Tá sé sin 2,000 feithicil níos lú ná an cás inniu, agus ag freastal ar thart ar mhéadú 30% ar an leibhéal daonra ar fud an limistéir uirbigh faoi 2030.

Léiríonn na torthaí thuas go bhfuil an N6 GCRR atá beartaithe ina chuid lárnach den SIG agus go bhfuil sé ag teacht le cuspóirí CAP24 a bhaint amach, ag freastal ar ghluaiseacht riachtanach tráchta straitéiseach ar fud limistéar Cathrach na Gaillimhe, agus ag cuidiú le laghdú suntasach a dhéanamh ar thrácht carranna trasna dhroichid Wolfe Tone agus Uí Bhriain, agus mar sin ag cruthú lárionad uirbeach níos sábháilte agus níos tarraingtí.

5.2.5 Feidhmíocht Fheabhsaithe Líonra

Baineadh amach KPI breise, ag féachaint go sonrach ar fheidhmíocht an ghréasáin bóithre le linn bhuaicuireanta na maidine. Léiríonn Pláta 5.6 thíos na torthaí trí leibhéal na moille in 2023 a chur i gcomparáid leis an leibhéal moille in 2030, do chás CAP DS, leis agus gan an N6 GCRR atá beartaithe. Feiceann cás CAP DS, gan an N6 GCRR atá beartaithe, thart ar laghdú 20% ar an leibhéal moille i gcomparáid le leibhéal 2023. Léiríonn sé seo go dtagann feabhas ar leibhéal na moille mar thoradh ar na bearta bainistíochta éilimh a leagtar amach thuas agus go bhfuil feabhas suntasach eile go dtí thart ar laghdú 50% ar an moill i gcomparáid le leibhéal 2023 nuair a chuirtear na bearta bainistithe éilimh le chéile leis an N6 GCRR atá beartaithe. Léiríonn sé sin an tionchar is féidir a bheith ag an N6 GCRR atá beartaithe ar fheidhmíocht an ghréasáin bóithre, nuair a chuirtear i bhfeidhm é in éineacht le bearta bainistíochta éilimh chun spriocanna CAP24 a bhaint amach. Ní hamháin go gcaibhróidh an laghdú sin le trácht ginearálta ach cuideoidh sé le húsáideoirí bus taisteal tríd an gcathair níos tapúla agus cumasóidh sé agá turais níos iontaoifa. Beidh sé sin thar a bheith tábhachtach maidir le codanna den ghréasán bus nach bhfuil aon bhonneagar tosaíochta bus reatha nó pleanáilte acu, mar chuid den SIG agus, mar sin, a chaithfidh taisteal taobh leis an trácht ginearálta.



Pláta 5.6 Comparáid Mhoille (2023 vs 2030 CAP DS, leis agus gan an N6 GCRR)

Rud atá tábhachtach, faoi chás an CAP, is féidir an laghdú ar mhoilleanna agus feabhas ar agá turais a tharlaíonn le seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe, a bhaint amach agus an sciar modha céanna gluaiseáin a choinneáil.

Mar a luadh thuas, léiríonn an fhíric nach bhfuil méadú ar sciar mhodh an ghluaiseáin mar thoradh ar thabhairt isteach an N6 GCRR atá beartaithe i gCás CAP 2030, fiú amháin nuair a bhíonn moilleanna agus

agaí aistir laghdaithe leis an N6 GCRR atá beartaithe i bhfeidhm, faoi chás CAP 2030 atá beartaithe agus mar chuid de straitéis iompair fhoriomlán, nach bhfuil tabhairt isteach breise tráchta mar thoradh ar an N6 GCRR, agus dá bhrí sin tá an toilleadh breise sa ghréasán a chruthaítear le tabhairt isteach an N6 GCRR atá beartaithe á úsáid le haghaidh gluaiseachtaí tráchta straitéiseacha agus gluaiseachtaí tráchta nach gcuidíonn le siúl, rothaíocht nó iompar poiblí mar rogha modha, rud a fhágann spás bóithre in áiteanna eile le haghaidh iompair phoiblí agus a dhéanann modhanna gníomhacha a shaoradh.

5.2.6 laghdú % ar an líon HGVanna laistigh den chathair

Baineadh úsáid as WRM chun an méadú ar HGVanna a thuar faoi 2030, ailínithe le fás NPF, laistigh den limistéar uirbeach. Táthar ag súil go dtiocfaidh méadú de thart ar 10% ar líon na HGVanna i mbuaicuaireanta na maidine faoi 2030, i gcomparáid leis na leibhéil reatha. Mar atá léirithe ag Tábla 5-1 thuas, cé go bhfuil tionchar ag na bearta bainistithe éilimh a múnlaíodh ar chiliméadair carr-fheithiclí, níl aon tionchar acu go héifeachtach ar chiliméadair feithiclí earraí. Is é is cúis leis seo ná easpa rogha eile maidir le gluaiseachtaí feithiclí earraí, murab ionann agus turais chairr, a d'fhéadfadh modhanna iompair phoiblí, siúlóide nó rothaíochta a athrú.

Mar sin, chun tionchar an N6 GCRR atá beartaithe ar ghluaiseacht feithiclí earraí a fháil amach, tá scrúdú déanta ar an laghdú ar shreabhadh HGVanna ag acomhail éagsúla ar fud na cathrach. Léiríonn Tábla 5-3 thíos an difríocht ag gach acomhal atá leagtha amach, do bhuaicuaireanta na maidine, agus an N6 GCRR atá beartaithe i bhfeidhm.

Tábla 5-3 Laghduithe ag Buaicuaireanta na maidine ar HGVanna ag Acomhail Éagsúla ar fud na Cathrach

Acomhal	CAP DS (Gan an N6 GCRR)	CAP DS (Leis an N6 GCRR)	Difríocht	Difríocht (%)
N6/Cnoc Mhaoil Drise	379	249	-130	-34%
N6/Baile an Bhriotaigh	288	165	-123	-43%
N6/N83 Bóthar Thuama	282	206	-76	-27%
Bóthar Áth Cinn an N6/N84	233	216	-17	-7%
Droichead na gCúig Chéad ar an N6 (Taobh Thoir)/Bóthar Áth Cinn	219	167	-52	-24%
Droichead na gCúig Chéad an N6 (An Taobh Thiar)/Bóthar an Chaisleáin Nua Uachtarach	225	160	-65	-29%
Bóthar an Choláiste/Bóthar Bhaile Átha Cliath	287	196	-90	-31%
Acomhal Timpeallán na Scairéadach	158	131	-27	-17%
Timpeallán na Scairéadach	171	116	-55	-32%
Timpeallán na mBrúnach	170	129	-42	-24%
Timpeallán na nDineach	46	9	-37	-81%
Timpeallán D'Arcy (Bóthar na Trá)	35	22	-13	-37%
Bóthar Bhearna/Bóthar na Trá Uachtarach	38	26	-12	-32%

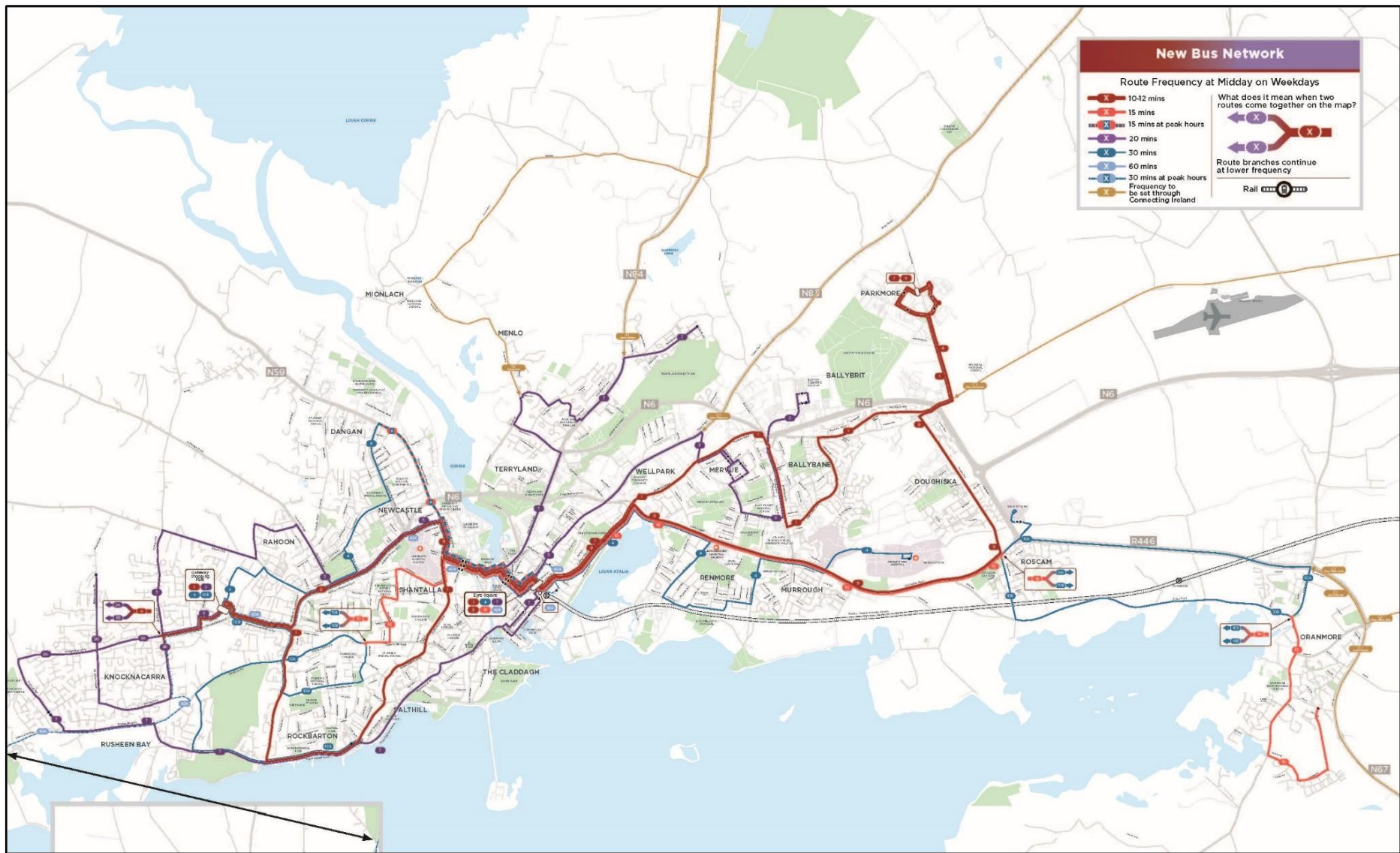
Léiríonn na torthaí go bhfuil tionchar dearfach ag an N6 GCRR atá beartaithe maidir le HGVanna a bhaint ar fud limistéar na cathrach. Léiríonn formhór na n-acomhal thuas idir 25% - 30% níos lú HGVanna ag dul tríothu. Ina theannta sin, cé go léiríonn Tábla 5-1 thuas nach bhfuil aon tionchar ag na bearta bainistithe éilimh atá múnlaíte go héifeachtach ar chiliméadair feithiclí earraí ar fud an limistéir staidéir ar fad a úsáidtear don mheasúnú laghdaithe ciliméadar, nuair a chuirtear an N6 GCRR atá beartaithe taobh leis na

beartha bainistíochta éilimh seo, tá tuairim is laghdú 25% ar chiliméadair HGV laistigh de chordún an N6/R338 den chathair.

Is ionann an cordún sin faoi láthair agus thart ar 60% de dhaonra reatha na cathrach. Tríd an trácht HGV seo a bhaint den limistéar cónaithe sin a bhfuil daonra móra ann, feabhsófar cáilíocht an aeir, agus bainfidh rothaithe leas as gréasán níos sábháilte, go háirithe nuair nach bhfuil aon bhonneagar rothaíochta reatha nó pleanáilte ann. Arís, tá sé seo ag teacht le Cuid 5.7 de CAP24 ina leagtar amach comhbhuntaistí na gníomhaíochta aeráide lena n-áirítear cáilíocht an aeir feabhsaithe, agus a chumasaíonn taisteal gníomhach agus gníomhaíocht fhisiciúil a bhfuil tairbhí dearfacha sláinte fhisiciúla agus meabhraí acu freisin.

5.2.7 Tréimhsí turais ar Iompar Poiblí níos tapa agus níos iontaofa

Rinneadh scrúdú ar na bealaí a bheidh mar chuid den ghréasán iompair poiblí nua a fhreastalaíonn ar an gcathair agus ar na bruachbhailte, mar a forbraítear iad laistigh de BusConnects na Gaillimhe: Tionscadal Athdhearadh Líonra (críochnaithe i mí na Nollag 2023) agus léirithe thíos le haghaidh tagartha <https://busconnects.ie/cities/galway/galway-bus-network-redesign/>.



Pláta 5.7 Líonra Bus BusConnects i gCathair na Gaillimhe

Léirítear leis na sonraí TomTom go méadaíonn amanna aistir ar bhealaí éagsúla i gcomparáid leis na hamanna idir buaicuireanta, i.e. comhartha ar iontaofacht an líonra nua sna tréimhsí buaice (tabhair faoi deara: tagann na sonraí atá taispeánta ó mhí na Samhna 2024). Tá na bealaí go léir thíos mar chuid den Líonra Bus beartaithe don chathair agus taispeántar sa tábla thíos freisin na seirbhísí a bheadh ag baint úsáide as gach bealach, i dteannta le minicíocht bheartaithe na seirbhíse.

Tábla 5.4 2024 Ionntaofacht Agáí Aistir ar an Líonra Bus

Comparáid Agáí Aistir leis an Tréimhse Idir Bhuaicuireanta (2024)			
Tuairisc Bealaigh	Seirbhísí & (Minicíocht)	AM	PM
Bóthar an Bhaile Bháin ó Thuaidh	#1 (15 nóim), agus #3 (20 nóim)	18%	35%
Bóthar an Bhaile Bháin ó Dheas	#1 (15 nóim), agus #3 (20 nóim)	34%	132%
Bóthar Pháirc an Tobair Amach	#1 (15 nóim)	-4%	54%
Bóthar Pháirc an Tobair Isteach	#1 (15 nóim)	45%	98%
Bóthar an Dochtúra Uí Mhainchín Amach	#10B (30 nóim)	9%	7%
Bóthar an Dochtúra Uí Mhainchín Isteach	#10B (30 nóim)	56%	13%
Ascaill Uí Chonghaile Ó Thuaidh	#1 (20 nóim)	53%	18%
Ascaill Uí Chonghaile Ó Theas	#1 (20 nóim)	10%	22%
Bóthar Thomáis Uí Eidhin Ó Thuaidh	#4 (30 nóim)	5%	27%
Bóthar Thomáis Uí Eidhin Ó Theas	#4 (30 nóim)	58%	5%
Bóthar an Chaisleáin Nua Uachtaraigh Ó Dheas	#4 (30 nóim)	30%	71%
Bóthar an Chaisleáin Nua Uachtaraigh Ó Thuaidh	#4 (30 nóim)	1%	19%
Bóthar an Chaisleáin Nua Íochtaraigh Ó Dheas	#4 (30 nóim), #9 (10 nóim) agus #3 (20 nóim)	-2%	124%
Bóthar an Chaisleáin Nua Íochtaraigh	#4 (30 nóim), #9 (10 nóim) agus #3 (20 nóim)	-4%	104%
An Bóthar Ard Siar	#10A (30 nóim)	22%	75%
An Bóthar Ard Soir	#10A (30 nóim)	62%	23%
Bóthar Dáileacháin an Iarthair Siar	#9 (10 nóim) agus #3 (20 nóim)	17%	14%
Bóthar Dáileacháin an Iarthair Soir	#9 (10 nóim) agus #3 (20 nóim)	91%	6%
Bóthar na Trá Íochtarach Ó Dheas	#1 (20 nóim)	12%	8%
Bóthar na Trá Uachtarach Ó Thuaidh	#1 (20 nóim)	10%	21%

Tá na sonraí i Tábla 5.4 díorthaithe ó shonraí agáí aistir ón líonra (ó mhí na Samhna 2024) agus léiríonn siad an éagsúlacht shuntasach in agáí aistir ar fud na cathrach le linn buaicthréimhsí maidine agus tráthnóna, i gcomparáid leis an tréimhse idir na buaicuireanta. Níl aon bhonneagar tosaíochta bus reatha nó pleanáilte ar bith ag na bealaí thuas mar chuid den SIG agus, mar sin, bheadh ar bhusanna feadh na mbealaí seo taisteal taobh le trácht ginearálta agus is minic a bhíonn agáí aistir neamhiontaofa orthu, go háirithe le linn brú tráchta buaicuireanta. Léiríonn na sonraí go dtiocfaidh méadú suntasach ar agáí turais ar na seirbhísí bus nua seo le linn na mbuaicthréimhsí mar gheall ar an bplódú tráchta forleathan ar fud an líonra. Baineann sé sin go léir an bonn d'iontaofacht taistil paisinéirí ar bhus le linn na mbuaicthréimhsí sin agus is dócha go leanfaidh sé ag méadú de réir mar a leanann an chathair ag fás.

Scrúdaíonn an chéad chuid eile an tionchar a bheidh ag an N6 GCRR atá beartaithe maidir le méid tráchta a laghdú amach anseo feadh bhealaí beartaithe BusConnects nach bhfuil bonneagar tosaíochta bus reatha nó pleanáilte acu mar chuid den SIG.

Ba chóir a thabhairt faoi deara freisin go gcuirfeadh scéim Nasc Traschathrach na Gaillimhe BusConnects, a bhfuil faomhadh tugtha ag an mBord Pleanála di, srian ar rochtain ar thrácht ghinearálta ar Dhroichead na mBradán idir na huaireanta 7 a.m. agus 7 p.m. Chruthódh an srian seo dorchla inbhuanaithe iompair i gceantar na Faiche Móire agus chuideodh sé leis an méadú mór ar sheirbhísí bus traschathrach atá beartaithe mar chuid de Chlár BusConnects an NTA don chathair (méadú 50% ar sheirbhísí).

Faoi láthair le linn na n-uaireanta 7 a.m. go 7 p.m. ar ghnáth-dheireadh seachtaine, bíonn méideanna tráchta ar Dhroichead na mBradán thart ar 12,000, arb ionann é agus timpeall 20% den mhéid tráchta thar na ceithre dhroichead ar fad le linn na n-uaireanta sin. Is dócha go n-úsáidfeadh cuid shuntasach den 12,000 feithicil seo amach anseo Droichead na gCúig gCéad chun an chathair a thrasnú, cé go bhfuil fadhbanna brú tráchta troma i nDroichead na gCúig gCéad faoi láthair, go háirithe le linn na mbuaicuaireanta.

Leagann sé sin béim ar a thábhachtaí atá an N6 GCRR atá beartaithe mar chomhpháirt ríthábhachtach agus chomhlántach den SIG. Tá an N6 GCRR atá beartaithe fós ríthábhachtach maidir le feidhmiú optamach gach gné den SIG trí thrasbhealach eile abhann a sholáthar agus cuidiú leis an srian ar Chora na mBradán a fhritháireamh. Éascóidh sé an clár BusConnects sa chathair agus cabhróidh sé leis an gcathair a daonra reatha a mhéadú 50% suas go dtí 2040, ailínithe le spriocanna an NPF agus CAP24.

5.3 Samhaltú TMTT – An Chéim Oibríochta

Bhí líonraí tráchta na bliana amach anseo a múnlaíodh mar chuid de Chaibidil 6 (Trácht) den TMTT nuashonraithe bunaithe ar bhonneagar agus ar bhearta pleanáilte aitheanta a bhfuil sé beartaithe iad a chur i bhfeidhm faoi bhliain oscailte agus deartha an N6 GCRR (2031 agus 2046 faoi seach). Áirítear ar na samhlacha tráchta don bhliain amach anseo a ndearnadh measúnú orthu i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe an bonneagar agus na bearta atá leagtha amach i Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG). Tá sonraí iomlána ar a raibh san áireamh i líonraí tráchta na bliana amach anseo sonraithe i gCuid 6.4.5.1 den TMTT nuashonraithe.

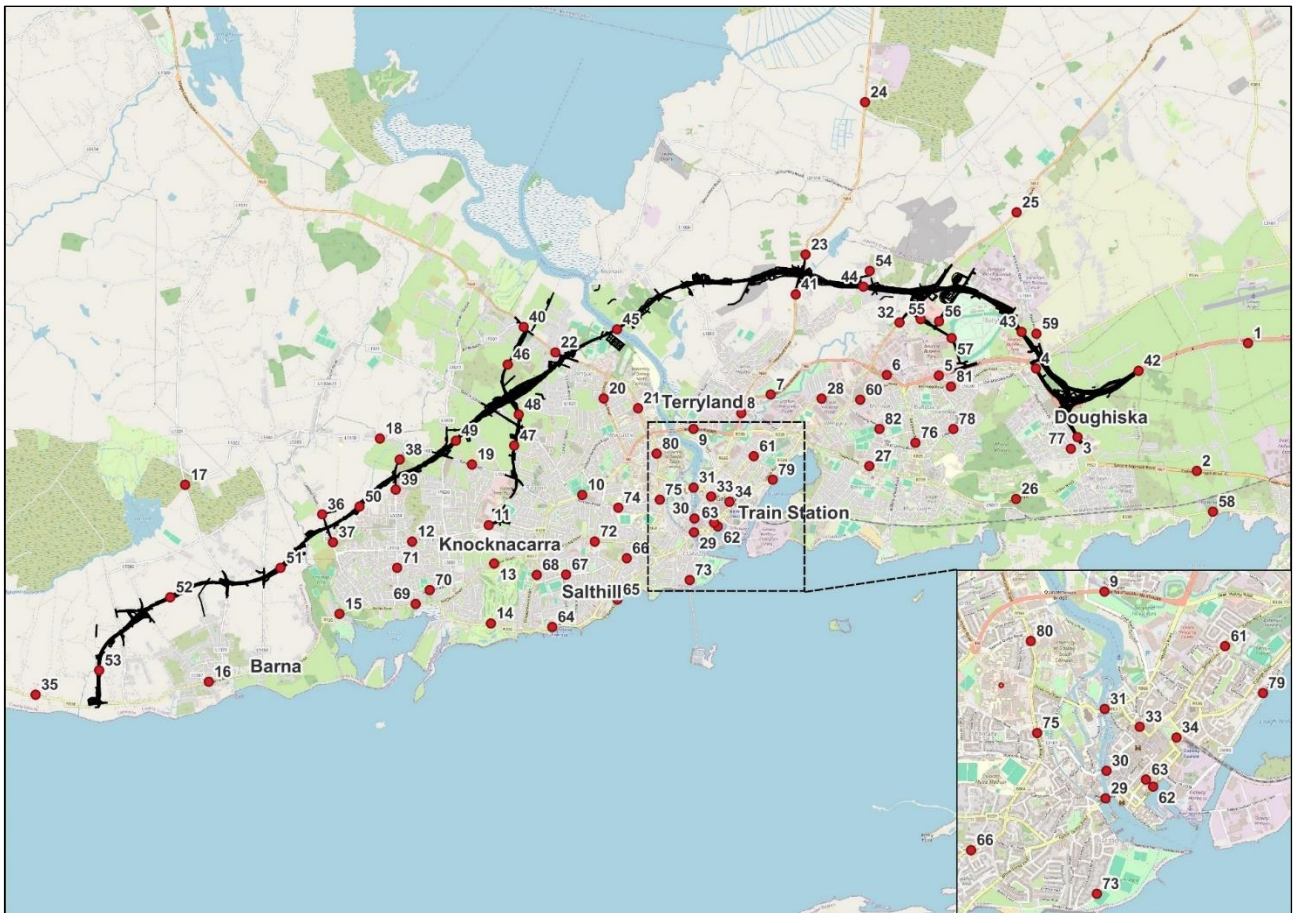
Tógtar na torthaí atá sa chuid seo ón TMTT nuashonraithe agus léiríonn siad na buntáistí a bhaineann le seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid de réiteach iompair iomlán do Chathair na Gaillimhe, in éineacht leis an mbonneagar/na bearta eile atá leagtha amach sa SIG. Forbraíodh cás samhaltaithe tráchta breise ar a dtugtar “Cás an Phlean Gnímh don Aeráid” freisin, lena n-áirítear na bearta atá leagtha amach in CAP24, chun a léiriú conas mar atá seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid lárnach d’fheidhmiú optamach an SIG agus comhsheasmhach le CAP24. Tá mionsonraí ar thorthaí an chleachtaidh shamhaltaithe ar leithligh sin sonraithe thíos.

Tábla 5-5 laghdú AADT feadh bealaí sa chathair óstáilfidh seirbhísí BusConnects agus nach bhfuil bonneagar tosaíochta bus reatha nó pleanáilte acu, bunaithe ar an samhaltú tráchta nuashonraithe a rinneadh chun críocha Chaibidil 6 nuashonraithe den TMTT nuashonraithe. Chaithfeadh na seirbhísí sin a leagtar amach thíos taisteal taobh le trácht ginearálta. Tríd an N6 GCRR atá beartaithe a chur i bhfeidhm mar chuid de shraith iomlán beart atá leagtha amach in SIG, bhainfeadh na bealaí sin leas as agá turais níos tapúla agus níos iontaofa d’úsáideoirí bus ar fud an dá thaobh den chathair. Taispeántar láithreacha na sráideanna dá dtagraítear sa tábla i Pláta 5.8.

Tábla 5-5 Bliain an Dearaidh Laghdúithe AADT feadh Bhealaí BusConnects gan bonneagar tosaíochta bus reatha nó pleanáilte (Tábla 6.18 ón TMTT Nuashonraithe)

Ionaid TMTT	Bóthar	Bealaí BusConnects & Minicíochtaí Meánlae	Laghdú TMTT
13	Bóthar Bhaile an Rí	10A (30 nóim)	45%
15	Bóthar Bhearna	424 (60 nóim)	53%
28	Bóthar Thuama (Baile Bán/Radharc na Mara)	3 (20 nóim)	26%
8	N6 Tír Oileáin	7 (20 nóim)	15%
21	Bóthar an Chaisleáin Nua Uachtarach	4 (15 nóim ag buaicuaireanta)	26%

Ionaid TMTT	Bóthar	Bealaí BusConnects & Minicíochtaí Meánlae	Laghú TMTT
29	Droichead Wolfe Tone	7 (20 nóim)	27%
14	R336 Bóthar na Trá Uachtarach	7 (20 nóim) & 10A (30 nóim)	14%
65	Promanáid Rinn na Mara	7 (20 nóim)	29%
72	An Bóthar Ard (Bunscoil an Bhóthair Aird)	10 (15 nóim)	36%
64	Bóthar na Trá Uachtarach (Promanáid Bhóthar na Trá)	1 (10 – 12 nóim), 7 (20 nóim) & 10A (30 nóim)	20%
60	Bóthar Mhuine Mheá (Forbairt Cearnóg na Coróine)	1 (10 – 12 nóim)	16%
58	Bóthar an Chósta (Stáisiún Iarnróid Órán Mór)	10B (30 nóim)	10%
75	Bóthar an Chaisleáin Nua (Scoil Chroí Íosa)	1 (10 – 12 nóim)	18%
70	Bhóthar Sheanghoirt (Páirc Ghort Mhic Craith)	9B (20 nóim)	29%
71	Bóthar Bhaile an Mhóinín	9B (20 nóim)	36%



Pláta 5.8 Láithreacha AADT don TMTT nuashonraithe

Léirítear i dTábla 6.17 den TMTT nuashonraithe freisin, mar is léir ón samhaltú tráchta nuashonraithe, go laghdódh an N6 GCRR atá beartaithe trácht ar dhroichead na gCúig Chéad faoi 33%, trí thrasrian eile a sholáthar thar Abhainn na Gaillimhe. Cuireann an laghdú sin ar chumas Nasc Traschathrach BusConnects conair iompair inbhuanaithe a chur i bhfeidhm trí lár na cathrach agus srian a chur ar thrácht ginearálta ó úsáid a bhaint as Droichead na mBradán.

Léirithe freisin i gCuid 6.9.4.3 de Chaibidil 6 nuashonraithe den TMTT nuashonraithe tá an tionchar a bheidh ag an N6 GCRR atá beartaithe ar leibhéal na gciliméadar HGV laistigh den chathair a laghdú, bunaithe arís ar shamhaltú tráchta nuashonraithe. Beidh laghdú 25% ar leibhéal na gciliméadar HGV laistigh de chordún N6/R338 den chathair mar thoradh ar an N6 GCRR atá beartaithe, arb ionann é agus thart ar 60% de dhaonra reatha na cathrach.

Léirithe freisin i gCuid 6.9.3.1 de Chaibidil 6 nuashonraithe den TMTT nuashonraithe, tá an laghdú ar an leibhéal tráchta in aice le scoileanna/ollscoileanna sa chathair bunaithe ar an samhaltú tráchta nuashonraithe. Léiríonn na pointí urchair thíos sliocht as an gcuid sin ina leagtar béim ar na laghduithe a d'fhágfadh go mbeadh na ceantair sin níos sábháilte agus a d'fheabhsódh cáilíocht an aeir lasmuigh de na scoileanna.

- Bóthar na Scoile (Bunscoil an Caisleáin Ghearr) – laghdú 66%
- Bóthar an Dochtúra Uí Mhainchín (Scoil Éinde) – laghdú 29%
- Bóthar na Mine (Coláiste Éinde) – laghdú 9%
- An Bóthar Ard (Bunscoil an Bhóthair Aird) – laghdú 36%
- Bóthar Sheantalaimh (Scoil Bhríde) – laghdú 11%
- Bóthar an Chaisleáin Nua (Scoil Chroí Íosa) – laghdú 18%
- Bóthar an Chaisleáin Nua íochtarach (cóngarach do champas OÉG) – laghdú 13%
- Droichead Uí Bhriain (Bunscoil Naomh Pádraig) – 26%

Leagtar amach i gCuid 5.7 de CAP24 na comhbhuntaistí a bhaineann le gníomhaíocht ar son na haeráide lena n-áirítear cáilíocht an aeir feabhsaithe agus sonraítear ‘*trí ghlacadh go fonnmar le taisteal gníomhach (siúl agus rothaíocht) is féidir tairbhí a bhaint amach don tsláinte fhisiceach agus don mheabhairshláinte agus, nuair a chuirtear i gcomhthéacs eacnamaíoch iad, is mó fós ná an tionchar dearfach ar an gcomhshaol, agus feabhsaíonn an t-aistriú chuig foinsí in-athnuaite breosla cáilíocht an aeir. Ina theannta sin, is féidir le gníomhaíocht aeráide cabhrú le feabhas a chur ar cháilíocht an aeir, rud a leagadh béim air mar thosaíocht i dtuarascáil 2022 GCC ar Chaighdeán an Aeir in Éirinn⁵. Nuair a dhéantar beart chun astaíochtaí iompair a laghdú, laghdaítear go háirithe an nochtadh ar thruaileáin agus na rioscaí básmhairreachta gaolmhara agus cabhrófar le hÉirinn a huaillmhian a bhaint amach, is é sin dul i dtreo threoirlínte na hEagraíochta Domhanda Sláinte maidir le Cáilíocht an Aeir, mar a leagtar amach sa Straitéis um Aer Glan.*’

Bheadh cáilíocht an aeir feabhsaithe mar thoradh ar na laghduithe céatadánacha ar AADT mar gheall ar an N6 GCRR atá beartaithe agus d'fhágfadh sé go mbeadh siúl agus rothaíocht níos tarraingtí ar fud na cathrach mar gheall ar atreorú tráchta lena n-áirítear HGVanna. ITábla 5-6 gheofar Tábla 16.33 de Chaibidil 16 den TMTT nuashonraithe. Léiríonn sé sin láithreacha ina meastar go dtiocfaidh feabhas ar cháilíocht an aeir mar thoradh ar laghduithe in AADT, leis na laghduithe AADT is mó léirithe sna dathanna glasa is dorcha agus na laghduithe is lú AADT léirithe i ndathanna glasa níos éadroime. Léirítear leis na limistéir a bhfuil glas éadrom orthu cásanna ina laghdóidh na luachanna srutha AADT faoi níos lú ná 20%, agus léiríonn an dath glas dorcha laghdú is mó ná 80%. Tiocfaidh feabhas ar cháilíocht an aeir go háitiúil sna réigiúin sin de thoradh ar an laghdú ar thrácht, a bheidh le feiceáil go háirithe in áiteanna ina mbeidh gabhdóirí íogaire in aice le bóithre agus go mbeidh laghduithe suntasacha ar an trácht ann. Mar atá le feiceáil sa tábla thíos, comhfhreagraíonn go leor de na láithreacha sin do na hionaid daonra sa cheantar uirbeach.

⁵ EPA (2023), Air Quality in Ireland Report 2022.

Tábla 5-6 Suíomhanna na sreafaí laghdaithe AADT

Uimhir an Naisc	Suíomh an Naisc	2031	2046
		DS - DM	DS - DM
4	N6 Ó Dheas de Chnoc Mhaoil Drise	41%	42%
5	N6 Gar do Pháirc Gnó Bhaile an Bhriotaigh	24%	20%
6	An N6 idir an N17 agus an R865	29%	26%
7	An N6 idir an N84 agus an N17	29%	27%
8	N6 Soir ó Dhroichead na gCúig Chéad	20%	15%
9	An N6 - Ar Dhroichead na gCúig Chéad	32%	33%
10	R338 ag Páirceanna Imealtha Westside	31%	30%
11	Bóthar Dáileacháin an Iarthair idir Bóthar an Chlaí Bháin agus an R338	43%	43%
13	An R337 Bóthar Bhaile an Rí. Baile an Rí	42%	45%
15	An R336 Bóthar Bhearna. Coillte Bhearna	54%	53%
16	An R336 Bóthar Bhearna. Bearna. Stad Bus an Chreagáin	51%	51%
28	An R338. Bóthar Bhaile Átha Cliath. Idir Bóthar na Rinne Móire agus Bóthar Mhíchíl Uí Choileáin	15%	17%
29	An R336 Bóthar Thuama. Páirc Ghnó Mervue	25%	26%
30	Droichead Wolfe Tone	26%	27%
44	Bóthar Leitrí ó Thuaidh de Bhóthar Ceangail an GCRR	93%	82%
94	An N6 ó Thuaidh de Chnoc Mhaoil Drise	31%	30%
95	An R339 Soir ó Chnoc Mhaoil Drise	27%	25%
98	Corrán Bhaile an Bhriotaigh ó Thuaidh den R339	38%	36%
99	Corrán Bhaile an Bhriotaigh ó Thuaidh de Pháirc Gnó Chnoc Maoil Drise	40%	37%
119	Bóthar Dáileacháin an Iarthair - Soir ó Ghort na Bró	30%	36%

D’fhéadfadh an brú tráchta reatha agus na sreafaí tráchta arda i gceantair ard-daonra i gCathair na Gaillimhe a bheith ina gcúis le saincheisteanna cáilíochta aeir do na cónaitheoirí sin. Déantar na tairbhí a bhaineann le trácht a bhaint de na ceantair dlúthdhaonra sin go dtí ceantair is lú daonra a mheas agus a mheasúnú i gCaibidil 16 Cáilíocht Aeir den TMTT nuashonraithe. Mar sin, tá an N6 GCRR atá beartaithe comhsheasmhach freisin le CAP ar an mbonn go bhfuil sé mar chuid ríthábhachtach de réiteach foriomlán iompair a theastaíonn chun an t-aistriú modha is gá a bhaint amach i nGaillimh agus go mbeidh tionchair indéreacha dhearfacha ag laghdúithe ar astaíochtaí mar atá aibhsithe in CAP.

5.4 An Chéim Thógála

Rinneadh measúnú ar astaíochtaí carbóin chun na hastaíochtaí dóchúla GHG (CO_{2eq}) a réamh-mheastar mar gheall ar chéimeanna tógála an Tionscadail a chinneadh agus tá sé leagtha amach i gCaibidil 17 den TMTT nuashonraithe. Áiríonn an measúnú an chéim réamhthógála (glanadh suímh), measúnú ar an gcarbón corpraithe a bhaineann leis na hábhair go léir a úsáidtear sa chéim tógála, na hastaíochtaí le linn na céime tógála a bhaineann le hábhair a iompar chuig agus ón láithreán, agus chomh maith leis sin astaíochtaí a bhaineann le dramhaíl a ghintear le linn na céime tógála. Díritear ar gach ceann de na gineadóirí astaíochtaí sin chun astaíochtaí a laghdú oiread agus is féidir i gcomhréir le CAP24.

5.4.1 Soláthar glas

Leagann CAP24 ceanglais áirithe amach maidir le cleachtais soláthair na hearnála poiblí mar atá leagtha amach i gCaibidil 10 (An Earnáil Phoiblí mar Eiseamláir) de CAP24. Éilíonn na cleachtais seo ar chomhlachtaí earnála poiblí, lena n-áirítear Comhairle Chontae na Gaillimhe agus Bonneagar Iompair Éireann, Soláthar Poiblí Glas a chur i bhfeidhm agus modhanna tógála ísealcharbóin agus ábhar stroighne ísealcharbóin a shonrú chomh fada agus is indéanta i dtionscadail. Cuidíonn forfheidhmiú na gcleachtais

soláthair seo ag comhlachtaí eanála poiblí mar Chomhairle Chontae na Gaillimhe agus Bonneagar Iompair Éireann le spriocanna foriomlána na hÉireann a bhaint amach maidir le laghdú a dhéanamh ar charbón corpraithe in ábhair thógála mar atá leagtha amach i gCaibidil 13 (Tionscal) de CAP24.

Mar atá leagtha amach go mion i gCaibidil 7 (Gníomhaíochtaí Tógála) agus i gCaibidil 17 (Aeráid) den TMTT nuashonraithe a cuireadh isteach leis an bhfreagra ar IFB de chuid ABP, dearadh an N6 GCRR atá beartaithe ar bhealach a laghdóidh, chomh fada agus is indéanta, an carbón corpraithe a bhaineann leis an Tionscadal agus chun foráil d'úsáid modhanna tógála ísealcharbóin agus ábhar stroighne ísealcharbóin. Ina theannta sin, má thugann ABP na ceaduithe atá á lorg, agus an N6 GCRR atá beartaithe á chur chun cinn, cinnteoidh Comhairle Chontae na Gaillimhe agus Bonneagar Iompair Éireann go gcomhlíonfaidh siad forálacha Chaibidil 10 (An Earnáil Phoiblí mar Eiseamláir) de CAP24 lena n-áirítear go háirithe maidir le Soláthar Poiblí Glas.

Mar sin, bheadh tógáil agus cothabháil an N6 GCRR atá beartaithe comhsheasmhach leis na gnéithe sin de CAP24 freisin.

5.4.2 Ábhair a úsáid agus a athúsáid

Príomhspríoc de chuid CAP24 is ea an carbón corpraithe in ábhair thógála a laghdú. Faoi 2025, tá sé beartaithe laghdú 10% a dhéanamh ar charbón corpraithe le haghaidh ábhar a tháirgtear agus a úsáidtear in Éirinn. Méadaítear an sprioc sin go 30% faoi 2030.

Díríodh le dearadh na n-eilimintí go léir den N6 GCRR atá beartaithe, lena n-áirítear limistéir imréitigh láithreáin, cainníochtaí tochailte (mar aon le cineál agus méid na dramhaíola a ghintear, in éineacht le nádúr na cóireála dramhaíola, e.g. athúsáid, athchúrsáil, aisghabháil nó diúscairt), agus cainníochtaí ábhar tógála (e.g. tonnáiste ábhar) ón tús ar ghiniúint na n-astaíochtaí gás ceaptha teasa i rith na tógála nó ó na hábhair iad féin a úsáidtear don tógáil a íoslaghdú.

Mar gheall ar choincréit ina bhfuil stroighin Portland a chur in ionad coincréit ina bhfuil slaig foirnéise soinneáin gráinnithe mheilte (GGBS) tá coigilteas measta de c.1,034 tonna CO_{2eq} sa dearadh reatha (50% den stroighin mar GGBS). Tá gealltanais maidir le cruach a úsáid lena n-áirítear íosmhéid 70% de chruach athchúrsáilte san áireamh freisin sa N6 GCRR atá beartaithe.

Laghdóidh an N6 GCRR atá beartaithe cur amú ábhar mar gheall ar uainiú lag nó ró-ordú ar an láithreán, rud a chuideoidh lena lorg carbóin corpraithe a íoslaghdú. Nuair is indéanta, ionchorprófar deiseanna chun ábhar a athúsáid laistigh de raon an tionscadail lena n-áirítear úsáid a bhaint as asfalt athghinte agus comhiomlán athchúrsáilte agus nuair is indéanta, déanfar ábhair a fhoinsiú go háitiúil chun na hastaíochtaí corpraithe a bhaineann le hiompar a laghdú. Is é an toradh a bheidh air sin ná glan-onnmhairiú ábhar ón láithreán ach amháin i gcás ábhar do-ghlactha.

Mar sin, bheadh dul chun cinn Chuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe ag teacht leis na gnéithe sin de CAP24.

5.4.3 Iompar ábhair

Mar atá leagtha amach i gCaibidil 7 (Gníomhaíochtaí Tógála), úsáidfean an t-ábhar oiriúnach ar fad a ndearnadh é a thochailt i dtógáil an N6 GCRR atá beartaithe le heaspórtáil glan nialasach ábhar ón láithreán ach amháin i gcás ábhar do-ghlactha. Déanfaidh bealaí tarlaithe inmheánacha feadh na conaire tógála íoslaghdú ar ghluaiseacht ábhair a oiread agus is féidir tríd an achar is giorra idir an fhoinsé agus an ceann scríbe a sholáthar.

Cuirtear compúin láithreáin ar fáil ag príomhshuímh lárnaigh chun an taisteal laethúil láithreáin feadh an tionscadail tógála a íoslaghdú. Tá compúin shuímh shainiúla bhreise suite ag príomhstruchtúir chun seachadadh ábhair go díreach chuig láthair an struchtúir a éascú agus láimhseáil dhúbailte a sheachaint leis a mbaineann riachtanais iompair bhreise.

5.5 Achoimre ar na Buntáistí a bhaineann leis an N6 GCRR a sheachadadh mar chuid lárnach de SIG

Go hachomair, léiríonn torthaí na hanailíse samhaltaithe go ndéanfar an méid seo a leanas le seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe, mar chuid lárnach de SIG agus mar phríomhchuid de bhaint amach chuspóirí CAP24:

- Bearta féideartha bainistithe éilimh laistigh den chathair a chumasú amhail limistéir saor ó charranna agus táillí plódaithe, a léirítear i gCuid 5.1.5.3 a chuirfeadh srian ar thrácht ghinearálta ó thrí cinn de na ceithre thrasrianta droichid atá ann cheana a úsáid, agus a chuideodh le trácht lár na cathrach agus brú tráchta agus astaíochtaí carbóin a laghdú ag teacht le CAP24, ag tacú le hathdháileadh féideartha spás bóithre le haghaidh modhanna inbhuanaithe turais agus athrú ó thurais i gcarranna príobháideacha a spreagadh i gcomhréir le CAP24 agus feabhsuithe sa ríocht phoiblí.
- Bearta bainistithe éilimh a éascú chun cabhrú le spriocanna CAP24 a bhaint amach agus leibhéal soghluaisteachta a chinntiú do chónaitheoirí ar an dá thaobh den chathair.
- Líonra feidhmíochta níos fearr a chumasú do gach modh trí mhoilleanna trasna an líonra a laghdú 50% i gcomparáid le leibhéal 2023, agus gan méadú a dhéanamh ar leibhéal na dturas gluaisteáin laistigh den limistéar uirbeach.
- An clár BusConnects don chathair a éascú, trí thrasbhealach abhann eile a sholáthar chun srianta ar Dhroichead na mBradán a fhritháireamh agus chun srianta féideartha ar dhroichid eile i lár na cathrach a chumasú trí limistéir uirbeacha gan charranna agus táillí brú tráchta a spreagann an t-aistriú ó thurais príobháideacha i gcarranna go hiompar poiblí de réir CAP24.
- Freastal ar an bhfás mór atá beartaithe laistigh den chathair agus a purláin i gcomhréir leis na spriocanna sa Chreat Náisiúnta Pleanála (méadú 50% ar an daonra faoi 2040, i gcomparáid le leibhéal 2016).
- An gá atá le HGVanna taisteal laistigh den chathair a laghdú, ag baint amach laghdú 25% ar leibhéal na gciliméadar HGV laistigh de chordún N6/R338 den chathair mar thoradh ar an N6 GCRR atá beartaithe, arb ionann é agus thart ar 60% de dhaonra reatha na cathrach. Rachaidh sé sin chun leasa coisithe, rothaithe agus úsáideoirí iompair phoiblí agus beidh cáilíocht an aeir feabhsaithe mar thoradh air agus tacóidh sé le timpeallacht níos sábháilte do thurais taistil ghníomhaigh.

Ina theannta sin, dearadh tógáil agus cothabháil an N6 GCRR atá beartaithe i gcomhréir le CAP24 le gealltanais shoiléire maidir le soláthar glas do na seirbhísí go léir a bhaineann leis, ag uasmhéadú athúsáid ábhar agus ag íoslaghdú iompar ábhar agus pearsanra ar an láthair.

Mar gheall ar an laghdú ar chiliméadair feithicle iomlána agus ar astaíochtaí carbóin a bhainfear amach agus na méaduithe suntasacha ar thurais iompair inbhuanaithe agus ar an sciar modha a éascófar le linn na céime oibríochta, is mó go mór na tairbhí ón N6 GCRR atá beartaithe in éineacht leis na bearta atá san áireamh in SIG agus CAP24 i dtéarmaí aeráide ná na tionchair dhiúltacha a bhaineann le hastaíochtaí carbóin leabaithe le linn an phróisis tógála.

5.6 Measúnú a bhaineann leis na pleananna, na straitéisí agus na cuspóirí atá sonraithe in Alt 15 den Acht um Ghníomhú Aeráide agus um Fhorbairt Ísealcharbóin 2015 (arna leasú)

5.6.1 Réamhrá

Sonraítear in Alt 15 den Acht Aeráide go gcaithfidh comhlacht iomchuí (An Bord Pleanála sa chás seo), “a mhéid is indéanta, a fheidhmeanna a chomhlíonadh ar mhodh atá comhsheasmhach leis an méid a leanas:

- (a) an plean gníomhaithe ar son na haeráide is déanaí a ceadaíodh,
- (b) an straitéis gníomhaithe ar son na haeráide fhadtéarmach náisiúnta is déanaí a ceadaíodh,
- (c) an creat oiriúnaithe náisiúnta is déanaí a ceadaíodh agus pleananna oiriúnaithe earnála a ceadaíodh,
- (d) cur chun cinn an chuspóra aeráide náisiúnta, agus

(e) an cuspóir maidir le hastaíochtaí gás ceaptha teasa a mhaolú agus oiriúnú do na héifeachtaí atá ag an athrú aeráide sa Stát.”

Tá measúnú ar an N6 GCRR atá beartaithe, an SIG agus CAP24 maidir le gach ní a shonraítear i gCuid 15 ar fáil thíos.

5.6.2 An plean gníomhaithe ar son na haeráide is déanaí a ceadáíodh

Tá comhsheasmhacht leis an bplean gníomhaíochta aeráide is deireanaí, CAP24, léirithe thuas.

5.6.3 An straitéis gníomhaithe ar son na haeráide fhadtéarmach náisiúnta is déanaí a ceadáíodh

Is í Straitéis Fhadtéarmach maidir le hAstaíochtaí Gás Ceaptha Teasa a Laghdú 2024 an straitéis náisiúnta gníomhaíochta aeráide fhadtéarmach is deireanaí a ceadáíodh. Leagann sé amach cosáin táscacha, tar éis 2030, chun neodracht charbóin a bhaint amach d’Éirinn faoi 2050. Soláthraíonn an Straitéis conair chuig bunathrú sochaíoch uile agus nascann sí Pleananna Gnímh don Aeráid níos giorra agus Buiséid Charbóin, agus cuspóir fadtéarmach an Dlí Aeráide Eorpaigh agus Cuspóir Náisiúnta Aeráide na hÉireann. Athdhearbhaíonn an Straitéis an gá atá le dlús suntasach a chur le cur i bhfeidhm bhearta an Plean Gnímh don Aeráid chun teorainn a chur le fás astaíochtaí a bhaineann le gníomhaíocht shóisialta agus eacnamaíoch mhéadaithe ó fhás daonra amach anseo agus chun an fás sin a chomhrac.

Nuair a sheachadfar an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid lárnach den SIG agus taobh le sraith beart bainistithe éilimh a aithníodh in CAP24, beidh laghdú 43% ar astaíochtaí carbóin ó iompar faoi 2030 laistigh de réimse tionchair an N6 GCRR atá beartaithe i gcomparáid le leibhéal 2018. Tá sé seo ar aon dul leis an Straitéis maidir le hastaíochtaí a theorannú ainneoin fás daonra.

Deir an Straitéis go mbeidh gá le ‘éifeachtúlacht ábhar a thiomáint san fhoirgníocht chun fuinneamh corpraithe in ábhair a laghdú’ chun earnáil tionscail atá iomlán dícharbónaithe a bhaint amach. Tá bearta beartaithe chun an carbón corpraithe a bhaineann leis an N6 GCRR atá beartaithe a íoslághdú, chomh fada agus is indéanta, agus chun foláir a dhéanamh d’úsáid modhanna tógála ísealcharbóin agus ábhar stroighne ísealcharbóin. Comhlíonfaidh an N6 GCRR atá beartaithe freisin ceanglais threoir soláthair an Rialtais a bhfuil sé mar aidhm aici laghdú carbóin chorpraithe a chur chun cinn i dtionscadail tógála a fhaigheann tacaíocht phoiblí, agus go háirithe i soláthar stroighne agus coincreít.

5.6.4 An creat oiriúnaithe náisiúnta is déanaí a ceadáíodh agus pleananna oiriúnaithe earnála a ceadáíodh

Foilsíodh an dara Creat Náisiúnta Oiriúnaithe (NAF) d’Éirinn an 5 Meitheamh 2024. Tagann an NAF is déanaí seo in ionad an chéad atriall den chreat a foilsíodh in 2018, a athbhreithníodh in 2022 de réir riachtanas cúig bliana an Achta Aeráide agus is é an Creat Oiriúnaithe Náisiúnta is deireanaí é a ceadáíodh chun críocha an Achta Aeráide.

Leagann an NAF amach an straitéis náisiúnta chun leochaileacht na tíre i leith éifeachtaí diúltacha an athraithe aeráide a laghdú agus chun leas a bhaint as tionchair dhearfacha. Ag tógáil ar an dul chun cinn a rinneadh faoin gcéad NAF, leagann an NAF nua cur chuige iomlán an rialtais agus na sochaí i leith oiriúnú aeráide in Éirinn amach. Cuirtear san áireamh ann forbairtí ó 2018 i leith i réimsí an bheartais aeráide, an taighde, na pleanála oiriúnaithe earnála agus áitiúil, chomh maith leis na moltaí a rinneadh tar éis athbhreithniú reachtúil NAF 2022.

Tá measúnú ar leochaileacht athrú aeráide an N6 GCRR atá beartaithe san áireamh i gCuid 17.5.2.2.2 de Chaibidil 17 den TMTT nuashonraithe. Rinneadh measúnú riosca maidir le tionchair fhéideartha shuntasacha ar an N6 GCRR atá beartaithe a bhaineann le hathrú aeráide. Bhreithnigh an measúnú riosca an dóchúlacht agus na iarmhairt go dtarlódh tionchair fhéideartha agus ansin cuireadh meastóireacht ar fáil ar thábhacht an tionchair. Rinneadh measúnú ar bhaol tuilte, luas na gaoithe, báisteach mhór agus teas, agus is é an tátal ná nach dtiocfaidh aon drochthionchar suntasach chun cinn maidir leis sin. Mar sin, is féidir a thabhairt i gcrích go bhfuil an Tionscadal ag teacht leis an gcreat oiriúnaithe náisiúnta is déanaí agus na pleananna oiriúnaithe earnála formheasta sa mhéid is go n-áiríthíonn sé go ndéantar an bonneagar atá beartaithe a chosaint ó thionchair an athraithe aeráide.

Foilsíodh an Plean Oiriúnaithe Earnála um Athrú Aeráide don Iompar in 2019. Déanann an Plean cur síos ar phríomhghnéithe earnáil iompair na hÉireann. Aithníonn an Plean na príomhleochoaileachtaí sa ghréasán iompair agus féachann sé le hathléimneacht níos fearr a chur chun cinn chun a oibriú leanúnach a chosaint. Is féidir tátal a bhaint as go bhfuil an Tionscadal ag teacht leis an bPlean oiriúnaithe earnála is déanaí a ceadaíodh sa mhéid is go gcinntíonn sé go gcosnaítear an bonneagar atá beartaithe ó thionchair an athraithe aeráide.

5.6.5 Cur chun cinn an chuspóra aeráide náisiúnta

Is é an Cuspóir Náisiúnta Aeráide, mar atá leagtha amach in alt 3(1) den Acht Aeráide, ná: *“D’fhonn méid an téimh dhomhanda a laghdú tuilleadh, déanfaidh an Stát an t-aistriú chuig geilleagar atá athléimneach ó thaobh aeráide de, saibhir ó thaobh na bithéagsúlachta de, atá inbhuanaithe ó thaobh an chomhshaoil de agus neodrach ó thaobh na haeráide de a shaothrú agus a bhaint amach, faoi dheireadh na bliana 2050 ar a dhéanaí...”*

Nuair a sheachadfar an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid den SIG agus taobh le sraith beart bainistithe éilimh a aithníodh in CAP24, beidh laghdú 43% ar astaíochtaí carbóin ó iompar faoi 2030 laistigh de réimse tionchair an N6 GCRR atá beartaithe i gcomparáid le leibhéal 2018. Tá sé seo ar aon dul le cur chun cinn an chuspóra náisiúnta aeráide trí aistriú go geilleagar atá neodrach ó thaobh na haeráide de.

Soláthraíonn an TMTT nuashonraithe measúnú ar an Tionscadal ó thaobh inbhuanaitheachta comhshaoil. Tá measúnú ar thionchair aeráide i gCaibidil 17 den TMTT nuashonraithe, agus i gCaibidil 8 den TMTT nuashonraithe tá measúnú ar thionchair bhithéagsúlachta.

5.6.6 An cuspóir maidir le hastaíochtaí gás ceaptha teasa a mhaolú agus oiriúnú don tionchar atá ag an athrú aeráide sa Stát

Tá an tionchar a bheidh ag áireamh an N6 GCRR atá beartaithe ar fheidhmíocht an ghréasáin bóithre, nuair a chuirtear i bhfeidhm é in éineacht le bearta bainistíochta éilimh maidir le spriocanna CAP24 a bhaint amach, leagtha amach sna torthaí measúnaithe i gCuid 5.2 thuas.

Mar atá leagtha amach ann, beidh laghdú 43% ar astaíochtaí carbóin ó iompar faoi 2030 laistigh de réimse tionchair an N6 GCRR atá beartaithe i gcomparáid le leibhéal 2018 agus laghdú foriomlán de 16% ar na ciliméadair feithicle a thaistealaítear i gcomparáid le cás BAU 2030 agus freastal á dhéanamh ar thart ar mhéadú 30% ar an leibhéal daonra ar fud an limistéir uirbigh faoi 2030 i gcomparáid le leibhéal 2016. Ní hamháin go gcabhróidh an feabhas sin le trácht ginearálta ach cuideoidh sé le húsáideoirí bus taisteal tríd an gcathair níos tapúla agus cumasóidh sé agaí turais níos iontaofa. Cabhróidh sé sin le hastuithe a mhaolú go hindíreach trí aistriú modha chuig modhanna níos inbhuanaithe a spreagadh. Tá sé sonraithe go bhfuil an dearadh luais don N6 GCRR atá beartaithe ag 100km/u níos lú ná an 120km/u a bhíonn i bhfeidhm de ghnáth ar scéimeanna mótarbhealaí, rud a mhaolóidh astaíochtaí tuilleadh.

Déantar cur síos ar roinnt beart tógála i gCuid 5.4 a mbeidh an éifeacht acu freisin astaíochtaí gás ceaptha teasa a mhaolú.

Mar a luadh thuas, bhain an measúnú ar leochaileacht athrú aeráide an Tionscadail de thátal as nach bhfuil aon drochthionchar suntasach le teacht chun cinn maidir leis seo, ionas gur féidir a chinneadh go bhfuil an Tionscadal ag teacht le hoiriúnú do thionchair an athraithe aeráide.

5.6.7 Achoimre ar chomhsheasmhacht leis na pleananna, na straitéisí agus na cuspóirí atá sonraithe in Alt 15

Léiríonn an measúnú ar N6 GCRR atá beartaithe nuair a chuirtear le chéile é le Straitéis Iompair na Gaillimhe agus CAP24 comhsheasmhacht le gach ábhar a shonraítear in Alt 15 den Acht Aeráide le linn na céime oibríochta den tionscadal mar gheall ar laghdú ar astaíochtaí carbóin agus ciliméadair feithicle a thaistealaítear agus ag freastal ar mhéadú suntasach daonra ar fud an limistéir uirbigh.

Tá bearta maolaithe beartaithe le linn na céime tógála chun astaíochtaí gás ceaptha teasa a mhaolú de réir na n-ábhar a shonraítear in Alt 15, agus áirítear orthu sin stroighin ísealcharbóin agus cruach athchúrsáilte a úsáid.

Tá an Tionscadal ag teacht le hoiriúnú d'éifeachtaí an athraithe aeráide atá ag teacht leis na hábhair atá sonraithe in Alt 15.

6. Conclúid

Mar achoimre, tá saincheistanna iompair ríthábhachtacha ag Cathair na Gaillimhe agus a ceantar máguaird, mar a shainaithnítear thuas, ar gá iad a réiteach go práinneach agus léiríonn an samhaltú iompair nuashonraithe agus an measúnú a rinneadh chun críocha na tuarascála seo agus le haghaidh Caibidil 6 den TMTT nuashonraithe go bhfuil na fadhbanna iompair sin mar a chéile inniu agus a bhí siad nuair a ullmhaíodh an SIG in 2015. Tá srianta suntasacha ann, áfach, maidir le bonneagar iompair nua a fhorbairt i nGaillimh de bharr (i) cruth fisiciúil na cathrach (ii) an spás teoranta atá ar fáil (iii) an timpeallacht thógtha agus na limistéir chónaithe ar an dá thaobh d'Abhainn na Gaillimhe, agus (iv) láithreach láithreán ainmnithe lena mbaineann suntasacht idirnáisiúnta. Tá acmhainn an líonra bóithre atá ann neamhleor go hiomlán mar go meascann an trácht go léir agus bíonn coisithe, rothaithe agus úsáideoirí leochaileacha bóithre i measc trácht feithiclí. Ba cheart go gcinneadh an réiteach iompair iomlán na cineálacha éagsúla éilimh taistil agus go dtreorófaí iad chuig an mbealach nó an modh malartach is oiriúnaí.

Tá forbairt an N6 GCRR atá beartaithe ailínithe le prionsabail na forbartha bóithre inbhuanaithe agus léiríonn an anailís gur comhlíonadh na tástálacha maidir le bonneagar bóithre nua breise a sholáthar. Ina theannta sin, tacaíonn an N6 GCRR atá beartaithe le hathdháileadh an bhonneagair bóithre atá ann cheana le haghaidh modhanna taistil ghníomhaigh agus bealaí iompair phoiblí, a bhfuil gach ceann acu ailínithe le NIFTI agus CAP24.

Tá sé léirithe ag an samhaltú iompair nuashonraithe a rinneadh chun críocha na tuarascála seo agus le haghaidh Chaibidil 6 den TMTT nuashonraithe go bhfuil gá fós leis an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid lárnach den SIG, agus nuair a sheachadfar an N6 GCRR atá beartaithe taobh le sraith beart bainistíochta éilimh a saináithníodh in CAP24, go mbeidh laghdú 43% ar astaíochtaí carbóin ó iompar faoi 2030 laistigh de limistéar tionchair an N6 GCRR nuair a chuirtear i gcomparáid le leibhéal 2018 iad.

Ina theannta sin, mar thoradh ar sheachadadh an N6 GCRR atá beartaithe taobh leis na bearta a aithníodh in CAP24, tá laghdú 16% ar na ciliméadair feithicle a thaistealaítear i gcomparáid le cás BAU 2030 laistigh de limistéar tionchair an N6 GCRR atá beartaithe, ar príomhspríoc eile é de chuid CAP24. Tugann torthaí na measúnuithe seo le fios go gcuideíonn seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe in éineacht leis na bearta atá leagtha amach in CAP24 agus bearta eile ar an leibhéal náisiúnta go mór le baint amach na spriocanna náisiúnta sin. Mar sin, tá an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid dhílis den GTS ag teacht le CAP24.

Ag féachaint don anailís atá leagtha amach sa tuarascáil seo, is féidir le ABP a bheith sásta, le linn dó na formheasanna atá á lorg don N6 GCRR atá beartaithe a dheonú, go mbeidh sé ag comhlíonadh a fheidhmeanna ar bhealach atá ag teacht leis an bplean gníomhaíochta aeráide is déanaí atá ceadaithe, CAP24, chomh maith leis an straitéis gníomhaíochta aeráide agus na pleananna agus cuspóirí eile a shonraítear in Alt 15 den Acht Aeráide.