

3. An Gá atá leis an Tionscadal

3.1 Réamhrá

Mar a leagtar amach i gCaibidil 1 den TMTT nuashonraithe seo, is éard atá sa chaibidil seo nuashonrú ar Chaibidil 3 den TMTT a cuireadh faoi bhráid an Bhoird Pleanála i mí Dheireadh Fómhair 2018, mar chuid den iarratas ar cheadú don N6 GCRR atá beartaithe, de bhun Alt 51 d'Acht na mBóithre, 1993 (arna leasú). Dá réir sin, is cuid den fhreagairt í an chaibidil seo ar an iarraidh a rinne an Bord Pleanála ar thuilleadh faisnéise i mí na Nollag 2023 tráth ar iarr sé ar Chomhairle Contae na Gaillimhe an *“Tuarascáil ar an Measúnacht Tionchair Timpeallachta a thabhairt cothrom le dáta”*.

Dá réir sin, leagtar amach sa chaibidil seo an gá atá leis an Tionscadal a thagraíonn, mar a leagtar amach i gCaibidil 1 den TMTT nuashonraithe seo, don N6 GCRR atá beartaithe agus don fhorbairt atá beartaithe araon ag Ráschúrsa na Gaillimhe.

Leagtar amach i gCaibidil 2 den TMTT nuashonraithe seo an tacaíocht bheartais don Tionscadal, lena leagtar amach sa Chreat Náisiúnta Pleanála, sa Phlean Forbartha Náisiúnta, sa Straitéis Réigiúnach Spásúil agus Eacnamaíoch do Thionól Réigiúnach an Tuaiscirt agus an Iarthair, agus i bPlean Forbartha na Cathrach agus i bPlean Forbartha an Chontae fis don chuma a bheidh ar Chathair na Gaillimhe amach anseo. Tá tuartha go bhfásfaidh Gaillimh agus go mbeidh sí ina cathair ar scála mór agus go spreagfaidh sí fás eacnamaíoch sa réigiún. Léirítear gur cathair bheoga, óg, bhisiúil í Cathair na Gaillimhe atá láidir ó thaobh na heacnamaíochta de, rud a mheallann fiontraithe áitiúla agus infheistíocht dhíreach eachtrach araon. Is fis réalaíoch é sin do Ghaillimh toisc gur féidir léi a bonn láidir oideachais agus cúraim sláinte a fhorbairt, agus áiseanna cultúrtha suntasacha agus taitneamhachtaí nádúrtha a bheith ann chomh maith. Chun an fhís sin a bhaint amach, ní mór do Ghaillimh a bheith in ann a straitéis iompair inbhuanaithe, ilmhódach, ionchuimsitheach a chur i bhfeidhm toisc gurbh é an brú tráchta ceann de na príomhrudaí a chuireann bac ar bhaint amach na físe atá leagtha amach do Ghaillimh.

Ar an gcéad dul síos, tagann an gá atá leis an N6 GCRR atá beartaithe díreach ón ngá le dul i ngleic leis na saincheisteanna iompair an-tromchúiseach atá i gCathair na Gaillimhe agus sa cheantar máguaird faoi láthair. Leagtar amach i Straitéis Iompair na Gaillimhe (SIG) straitéis fhoriomlán iompair do Chathair na Gaillimhe agus do na ceantair máguaird chun dul i ngleic leis na saincheisteanna sin agus tá an N6 GCRR atá beartaithe ina chuid riachtanach den réiteach sin ar shaincheisteanna iompair. De bhreis air sin, agus mar a mhínítear i gCaibidil 1 den TMTT nuashonraithe seo, bhí coinníoll i gcinneadh an Bhoird Pleanála maidir le hIarratas Alt 51 don N6 GCRR atá beartaithe an 6 Nollaig 2021, (uimh. thag. ABP-302848-18), go bhfágfaí ar lár na stáblaí buana ag Ráschúrsa na Gaillimhe. De thoradh an chinneadh sin agus chun feidhm Ráschúrsa na Gaillimhe a chinntiú le linn thógáil agus feidhmiú an N6 GCRR atá beartaithe, tá an fhorbairt atá beartaithe ag Ráschúrsa na Gaillimhe (tógáil stáblaí sealadacha agus buana araon (agus an fhorbairt ghaolmhar)) riachtanach agus baineann an gá sin le soláthar an N6 GCRR atá beartaithe.

Tugtar cúlra fhorbairt na straitéise iompair i gCuid 3.2. Cuirtear an gá uileghabhálach leis an Tionscadal i láthair i gCuid 3.3. Tugtar breac-chuntas ar an tuiscint atá ar na fadhbanna móra iompair i nGaillimh agus sna ceantair máguaird i gCuid 3.4. Is é an ról atá ag an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid den straitéis iompair ná saincheisteanna iompair reatha i gCathair na Gaillimhe agus sna ceantair máguaird a réiteach, mar a chuirtear i láthair i gCuid 3.5, agus tugtar breac-chuntas ar thionchair dhearfacha chur i bhfeidhm an N6 GCRR atá beartaithe i gCuid 3.6. Tugtar eolas i gCuid 3.7 maidir le cuspóirí an Tionscadail agus feidhm an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid den líonra TEN-T, a ról i gcomhthéacs an Phlean Gníomhaithe ar son na hAeráide, 2024 (CAP24), agus an gá sonrach leis an mbonneagar iompair sin i gcomhthéacs an gheilleagair, na sábháilteachta, na gníomhaíochta fisiciúla, an chomhshaoil, inrochtaineachta agus an chuimsithe shóisialta agus an chomhtháthaithe, agus tugtar achoimre ar an ngá foriomlán leis an N6 GCRR atá beartaithe agus na buntáistí a bhainfidh lena fheidhmiú i gCuid 3.8.

3.2 Staidéir roimhe seo

Mar a leagtar amach san Éisteacht ó Bhéal *Freagra ar Cheisteanna a cuireadh i Modúl 2 de Chuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe i ndáil le Trácht agus Aeráid* i mí Dheireadh Fómhair 2020, glacadh SIG, arb é an straitéis iompar uileghabhálach do Chathair na Gaillimhe agus na ceantair máguaird í, i bPlean Forbartha Chathair na Gaillimhe agus Plean Forbartha Chontae na Gaillimhe agus tá sé á chur i bhfeidhm faoi láthair.

Leagtar amach forbairt an réitigh iompair, a raibh foilsíú SIG in 2016 mar thoradh air, i gCuid 1.3.2 i gCaibidil 1 den TMTT nuashonraithe seo. Leagtar amach in SIG straitéis iompair fhoriomlán do Chathair na Gaillimhe agus na ceantair máguaird go ceann fiche bliain leis an bhfís fhoriomlán “*réigiún cathrach nasctha spreagtha ag soghluaisteacht níos cliste a chruthú*”. Aithníonn SIG tábhacht an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid de réiteach iompair comhtháite chun riachtanais reatha agus na riachtanais a bheidh ag Cathair na Gaillimhe, agus í ag leathnú amach anseo, a chomhlíonadh, rud atá tábhachtach.

De réir mar atá cúrsaí in 2025, tá roinnt de na bearta sonracha in SIG curtha i bhfeidhm, tá dul chun cinn déanta maidir le beartais nua i gcomhar le gníomhaíocht ar son na haeráide, tá sonraí Daonáirimh nua ar fáil, agus tá samhail iompair réigiúnaigh nuashonraithe á húsáid. De thoradh na bhforbairtí sin, bhíothas in ann measúnú a dhéanamh ar an staid reatha ina dtaispeántar, ar an gcéad dul síos, go bhfuil an fhadhb reatha maidir leis an iompar imithe in olcas agus, ar an dara dul síos, go bhfuil gá an-mhór ann leis an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid de SIG chun fadhbanna iompair na Gaillimhe a réiteach.

Le cur chun feidhme an N6 GCRR atá beartaithe, maolófar an brú tráchta, rud a chumasófar athdháileadh spáis bóthair ar shráideanna na cathrach agus seachadadh roghanna feabhsaithe iompair phoiblí dá thoradh, lena n-áirítear go sonracha, BusConnects sa ghearrthéarma agus sa mheántéarma agus an acmhainneacht, sa todhchaí, d'iarnród éadrom a bheidh nasctha le fás forbartha ar chonairí sonracha/ar chonair shonrach. Ina theannta sin, léiríonn na measúnuithe nuashonraithe go bhfuil an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid den SIG comhsheasmhach leis an bPlean Gníomhaithe ar son na hAeráide 2024 is déanaí (CAP24).

Ina thuarascáil dar dáta an 22 Meitheamh 2021, thug Cigirí an Bhoird Pleanála a gcúiseanna agus a mbreithnithe le fios maidir le cead a dheonú don N6 GCRR atá beartaithe, ina ndeirtear go bhfuil “*an scéim ina príomhghné iompair de Straitéis Iompair na Gaillimhe*”. Mar a léirítear sa TMTT nuashonraithe seo agus sa chaibidil seo go háirithe, is amhlaidh atá cúrsaí fós in 2025.

3.3 An gá uileghabhálach leis an Tionscadal

Leagtar amach sa chuid seo an gá leis an dá chuid den Tionscadal – ar an gcéad dul síos, an gá leis an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid den straitéis iompair fhoriomlán agus, ar an dara dul síos, an gá dá thoradh le forbairt stáblaí ag Ráschúrsa na Gaillimhe.

3.3.1 An N6 GCRR atá beartaithe

Mar a leagtar amach ina dtuarascáil, d'aontaigh Cigirí ABP leis an measúnú a rinneadh agus atá mionsonraithe in TMTT 2018, go bhfuil saincheisteanna iompair criticiúla i gCathair na Gaillimhe agus sa cheantar máguaird lena dteastaíonn réiteach práinneach. Dúirt an Cigire go soiléir an méid seo a leanas go sonracha:

“Tá mé den tuairim gur léiríodh go bhfuil gá soiléir agus práinneach leis an FBB agus de thoradh na saincheisteanna atá ag Cathair na Gaillimhe ina mbíonn brú tráchta, moill agus droch-shaintréithe turais gan ghá. Ina theannta sin, tá sé tuartha go mairfidh an brú tráchta agus an mhoill sin agus go n-éireoidh siad níos measa gan aon idirghabháil mhór. Léiríodh go soiléir freisin go n-éascódh an fhorbairt atá beartaithe an chathair agus lárionaid sráidbhaile a fhuascailt agus dá réir sin go gcumasófaí tionscadail eile a sainathníodh chun a spriocanna d'athrú córa iompair a bhaint amach.

Táim sásta gur léirigh an t-iarratasóir go leordhóthanach gá, údar agus cuspóir an bhóthair. Is léir nach seachbhóthar é i gcomparáid leis an GCOB 2006 bunaidh. Admhaím freisin maíomh an iarratasóra go bhfuil 20 bliain caite ó cuireadh an bóthar bunaidh chun cinn agus go bhfuil go leor athruithe ann i dtaobh an bheartais ar an leibhéal náisiúnta, réigiúnach agus áitiúil, as a dtagann na

hathruithe ar chuspóir an bhóthair. Meastar, dá bhrí sin, gur suíodh an gá agus údar leis an bhforbairt atá beartaithe go leordhóthanach.”

Lean an brú tráchta agus moilleanna, atá ag éirí níos measa, mar a tuaradh, mar a deir Cigire ABP, ar aghaidh, mar a thuairtar, in éagmais an N6 GCRR atá beartaithe. Tá an gá, agus an t-údar, leis an N6 GCRR atá beartaithe níos soiléire ná mar a bhí in 2018 fiú, agus níl aon dabht ann go bhfuil an N6 GCRR atá beartaithe riachtanach d’fhorbairt straitéiseach iompair Chathair na Gaillimhe agus na gceantar máguaird, lena n-áirítear aistriú córa iompair, taisteal gníomhach agus iompar poiblí sárfheabhsaithe, rudaí is féidir a bhaint amach le forbairt an N6 GCRR atá beartaithe.

Go hachomair:

1. Tá brú tráchta fós i gCathair na Gaillimhe, agus tá sé ag éirí níos measa
2. Faoi láthair, nascann trácht réigiúnach ó Chonamara le bealach an Líonra Bóithre Náisiúnta trí Chathair na Gaillimhe, agus tá bac ar bhealaí féideartha eile mar gheall ar an ngeografaíocht, Loch Coirib ar an taobh ó thuaidh agus Cuan na Gaillimhe ar an taobh ó dheas
3. Tá sé i gceist go méadóidh Gaillimh faoina dhá oiread sna fiche bliain amach romhainn mar a sainaitníodh sa Chreat Náisiúnta Pleanála, agus go mbeidh méadú comhfheagrach ar an líon turas ag daoine
4. Leis na cuspóirí pleanála straitéisí do Ghaillimh ní mór a chinntiú go mbeidh cruth uirbeach dlúth ar an bhforbairt sin, lena laghdófar an t-éileamh foriomlán ar fhad taistil níos faide
5. Ní mór formhór na dturas breise sin, in éineacht leis na turais reatha, laistigh de Ghaillimh uirbeach níos dlúithe a dhéanamh ar shiúl na gcos, leis an rothaíocht nó leis an iompar poiblí
6. Chun freastal air sin, agus chun timpeallacht chathrach mhealltach, a bhfuil sé níos deise maireachtáil inti, a bhaint amach, is gá méideanna suntasacha tréthrachta ó Chathair na Gaillimhe a laghdú agus a atreorú, agus spás bóthair agus sráide a athshannadh do mhodhanna taistil inbhuanaithe agus comhfhorbairt áite
7. Tá dul chun cinn á dhéanamh maidir le cur i bhfeidhm na straitéise sin, a mhéid is féidir chun í a bhaint amach gan freastal ar fhás suntasach, lena n-áirítear pleanáil do chur i bhfeidhm Thionscadal Cheangal Traschathrach na Gaillimhe a ceadaíodh le déanaí, príomhchumasóir Chlár BusConnects na Gaillimhe, lena mbainfear méideanna suntasacha tráchta as ceantar chroílár na cathrach freisin, lena gcuirfear an trácht chuig cuarbhealaí ar imeall lár na cathrach
8. De réir mar a leanfaidh Gaillimh ar aghaidh ag fás, agus de réir mar a thiocfaidh méadú ar an éileamh iompair, beidh Cuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe atá beartaithe ina phríomhchumasóir de sin agus, dá bhrí sin, ina phríomhchuid den phlean iompair comhtháite foriomlán do Réigiún Chathair na Gaillimhe, SIG

Déantar tuilleadh plé i gcodanna ina dhiaidh seo den chaibidil seo faoin measúnú mionsonraithe atá mar bhonn faoin tuiscint ar an ngá leis an N6 GCRR atá beartaithe, agus déantar tagairt do shamhaltú iompair nuashonraithe agus beartais nuashonraithe, chomh maith leis an ngá sonrach le forbairt ghaolmhar ag Ráschúrsa na Gaillimhe a thiocfaidh as soláthar an N6 GCRR atá beartaithe.

3.3.2 An Fhorbairt a Bheartaítear ag Ráschúrsa na Gaillimhe

Mar a deirtear i gCuid 2.1 de Chaibidil 2 den TMTT nuashonraithe seo, ina chinneadh maidir leis an iarratas ar fhaomhadh, a rinneadh i leith an N6 GCRR atá beartaithe an 6 Nollaig 2021 (uimh. thag. ABP-302848-18), d’fhorchuir ABP sa chinneadh sin coinníoll lena n-éilítear stáblaí buana Ráschúrsa na Gaillimhe a fhágáil amach. Mar sin féin, le tógáil an N6 GCRR atá beartaithe, bainfear na stáblaí reatha ag Ráschúrsa na Gaillimhe. Toisc go bhfuil stáblaí ionaid buana riachtanach chun oibriocht agus feidhmiúlacht leanúnach a chinntiú ag Ráschúrsa na Gaillimhe, spreagtar an gá leis an bhforbairt atá beartaithe ag Ráschúrsa na Gaillimhe le scartáil na stáblaí reatha le linn thógáil an N6 GCRR atá beartaithe.

Níl an láithreán atá sainaitheanta do na stáblaí ionaid buana ar fáil láithreach toisc go n-úsáidfear é do thógáil an N6 GCRR atá beartaithe, i gcásanna ina rachaidh Tollán Ráschúrsa na Gaillimhe faoi chuid den láithreán a bhfuil na stáblaí ionaid buana ann. Dá dheasca sin, ní féidir na stáblaí ionaid buana a thógáil go dtí go gcuirfear tógáil agus aistriú an N6 GCRR oibríochtúil i gcrích. Mar gheall ar an toisc sin is gá stáblaí sealadacha a sholáthar roimh scartáil na stáblaí reatha agus roimh thús thógáil an N6 GCRR atá beartaithe. Dá bhrí sin, tá forbairt Ráschúrsa na Gaillimhe roinnte ina céimeanna ar an dá thaobh den N6 GCRR atá beartaithe, a shainaithnítear mar Chéim 2 sa seicheamh: féach Caibidil 5 den TMTT nuashonraithe seo. Tionscnaítear an gá leis na stáblaí sealadacha i gCéim 1 (ar a ndéantar cur síos i gCaibidil 5 den TMTT nuashonraithe seo) mar gheall ar an N6 GCRR atá beartaithe má cheadaítear agus má chuirtear i bhfeidhm é.

Dá réir sin, is é cuspóir an ghá leis na stáblaí buana ná oibríocht leanúnach Ráschúrsa na Gaillimhe a chinntiú nuair a bheidh an N6 GCRR atá beartaithe críochnaithe. Toisc go bhfuil na stáblaí sealadacha ag teastáil chun feidhmiú leanúnach a chinntiú le linn thógáil an N6 GCRR atá beartaithe, coinneofar iad go dtí i ndiaidh an choimisiúnaithe agus an cead ón gcomhlacht rialúcháin don rásaíocht capall in Éirinn, Bord Rialála Rásaíocht Capall na hÉireann (IHRB), do na stáblaí ionaid buana nua i gCéim 3 a thuairiscítear i gCaibidil 5 den TMTT nuashonraithe seo.

Dá réir sin, tionscnaíonn an N6 GCRR atá beartaithe an gá leis na stáblaí sealadacha agus buana araon, agus mar gheall air sin scartálfar na stáblaí buana chun Tollán Ráschúrsa na Gaillimhe a thógáil mar chuid den N6 GCRR atá beartaithe agus, dá bhrí sin, gheofar na tailte ar a bhfuil na stáblaí reatha suite. Ní chuirfear aon chead pleanála arna dheonú do na stáblaí sealadacha agus buana i bhfeidhm ach amháin sa chás ina rachaidh tionscadal N6 GCRR atá beartaithe ar ghaidh¹.

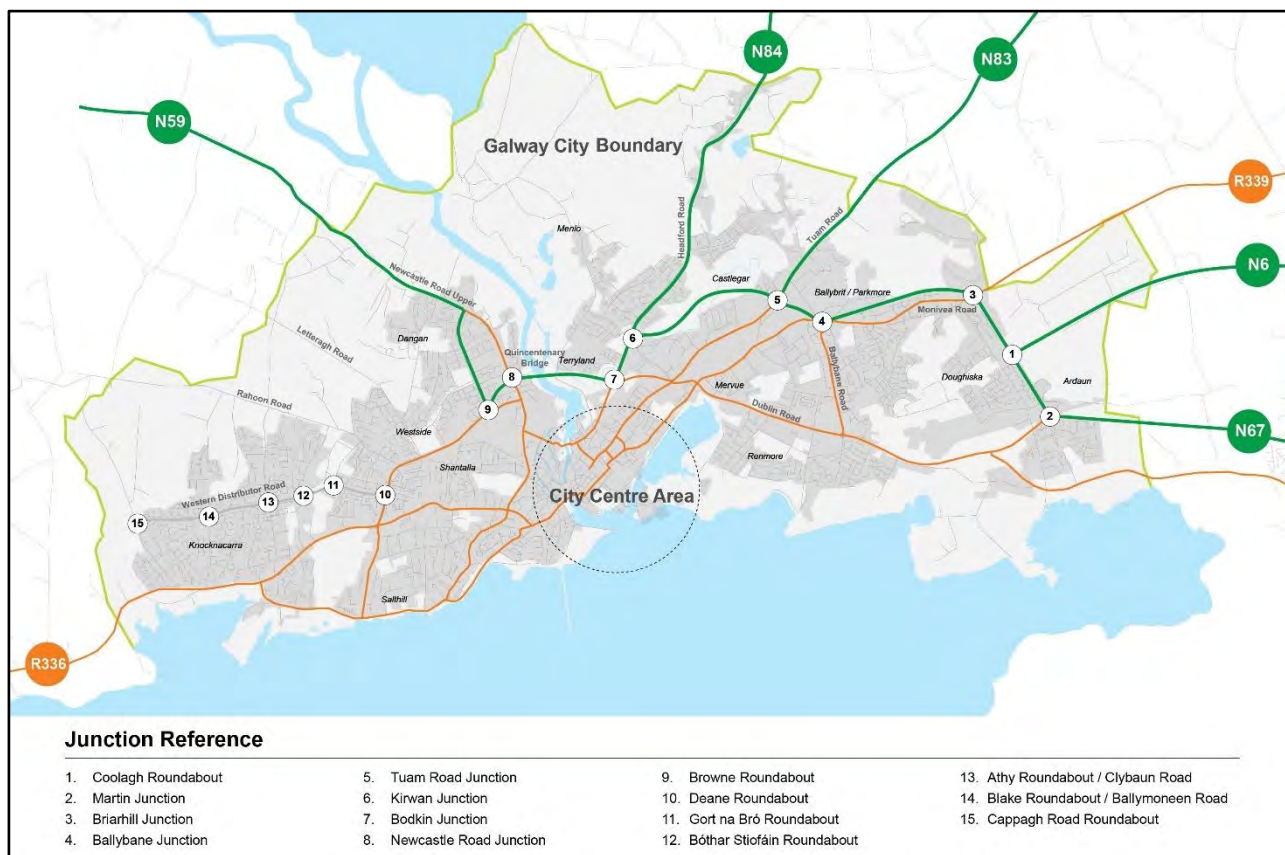
3.4 An Fhadhb Iompair atá le Réiteach

Rinneadh athbhreithniú agus measúnú ar an gcóras iompair reatha (bonneagar iompair agus líonraí seirbhíse) lena gcumasaítear turais taistil ghníomhaigh, iompar poiblí, agus turais feithiclí príobháideacha, mar chuid den TMTT nuashonraithe seo chun aon athrú ar an mbonnlíne arna breithniú tráth ullmhú TMTT 2018 a shainaithint. Forbraíodh samhail iompair nua chun bonn eolais a chur faoin measúnú ar na saincheisteanna reatha agus, dá éis sin, cuireadh i bhfeidhm í chun measúnú a dhéanamh ar an ngá leanúnach leis an N6 GCRR atá beartaithe chun an fhadhb maidir le cúrsaí iompair a réiteach, fad a chuirtear na beartais is déanaí i ndáil leis an aeráid san áireamh. Sainaithníodh in SIG easnaimh sa chóras iompair i dtaobh bonneagair agus líonraí seirbhíse, ar gach leibhéal, a dhéanann difear d'uaséifeachtúlacht taistil ghníomhaigh, iompair phoiblí agus turas feithiclí príobháideacha. Leagtar amach méid na n-easnamh agus a n-éifeacht sna míreanna a leanas.

3.4.1 Saincheisteanna Bonnlíne

Leagtar amach sa chuid seo na saincheisteanna bonnlíne a thagann as an measúnú sin ar gach modh iompair ar fud chóras iompair na Gaillimhe. Léirítear i Pláta 3.1 an bonneagar bóithre i nGaillimh chun gur féidir tagairt dó sa chaibidil seo.

¹ Rinne Iontaobhas Choiste Ráschúrsa na Gaillimhe iarratas ar chead pleanála maidir leis na stáblaí sealadacha agus buana agus an maidir leis an bhforbairt lena mbaineann. Thug Comhairle Cathrach na Gaillimhe cead pleanála (Tagairt 24/60279) don iarratas sin.



Pláta 3.1 Bonneagar Bóithre Reatha in 2025

Tarlaíonn cliseadh iomlán an líonra iompair atá ann i nGaillimh go minic mar gheall ar an easpa athléimneachta sa líonra. Dá réir sin, bíonn tranglam tráchta ar fud na cathrach follasach nuair a tharlaíonn teagmhas gan choinne amhail timpiste, teagmhas suntasach aimsire, bainistíocht shealadach tráchta a bhaineann le hoibreacha cothabhála rialta ar an líonra bóithre atá ann, imeachtaí séasúracha agus imeachtaí laethanta cluichí spóirt faoi leith. Mar gheall ar an tranglam tráchta bíonn moilleanna suntasacha ann agus gan amhras cuirtear isteach ar gach úsáideoir bóithre, bíonn costais eacnamaíocha shuntasacha ann do ghnólachtaí príobháideacha agus don státhchiste poiblí araon, agus d’fhéadfadh sé cur isteach ar fheidhmiú na Gaillimhe ina cáil mar chathair nua-aimseartha agus inneall eacnamaíoch do Réigiún an Iarthair.

Tá na saincheistean iompair atá fós ag cur isteach ar Chathair na Gaillimhe agus ar an gceantar máguaird sa lá atá inniu ann, mar thoradh ar neamhleorgacht an chórais iompair atá ann cheana, fairsing i ndáil lena dtionchair, dá bhrí sin.

3.4.1.1 Taisteal Gníomhach – siúl agus rothaíocht

Tá spás teoranta ar fáil ar chion suntasach de líonra bóithre agus sráideanna na cathrach le haghaidh bonneagar rothaíochta atá go hiomlán leithscartha. Mar gheall ar an toisc sin, chomh maith le brú tráchta, laghdaítear deiseanna le haghaidh rothaíocht shábháilte mhealltach chompordach.

Mar gheall ar na méideanna suntasacha tráchta, lena n-áirítear HGVanna, i limistéir ina bhfuil daoine ina gcónaí, bíonn cáilíocht aeir níos ísle ar fud na cathrach. Fágann trácht HGV nach mbíonn bealaí mealltach le haghaidh siúil/rothaíochta/taisteal gníomhach.

Tá méid na Gaillimhe iomchuí le haghaidh siúil agus rothaíochta, toisc go bhfuil na limistéir uile laistigh de cheantar chroílár na cathrach, i.e. laistigh de Líonra Rochtana Lár Chathair na Gaillimhe mar a shainítear in SIG mar a léirítear ar Pláta 3.4 thíos níos lú ná 1.5km ón bhFaiche Mhór. Is ionann sin agus turas níos lú ná 15 nóiméad de shiúl na gcos agus níos lú ná 6 nóiméad ar rothar.

Thairis sin, tá na faid ó bhruachbhaile thiar Chnoc na Cathrach agus ó bhruachbhaile thoir Dhabhach Uisce go dtí lár na cathrach níos lú ná 5km faoi seach, agus tá an dá bhealach sách cothrom ó thaobh tír-raoin de. Is bealaí iad sin atá oiriúnach don rothaíocht, nuair a bheidh an brú tráchta imithe agus nuair a sholáthrófar bonneagar sábháilte.

3.4.1.2 Iompar Poiblí

Tá faid turais agus moilleanna fada fós ag cur isteach ar iontaofacht agus meallacht an líonra busanna reatha. Baineann an toisc sin, arís eile, leis an mbrú tráchta agus, go páirteach, leis an méid teoranta spáis bóthair atá ar fáil i lár na cathrach, rud a chuireann isteach ar thabhairt isteach tosaíocht bus, lena mbaintear de mheallacht seirbhísí iompair phoiblí na cathrach do phaisinéirí agus lena méadaítear na costais a bhaineann le feidhmiú na seirbhísí sin. Cuirtear anailís ar na fadhbanna ar líonra bus na cathrach i láthair i gCuid 3.4.4.2.

Cuireann an brú tráchta, atá ar an N6 mar atá, isteach ar sheirbhísí bus réigiúnacha atá ag dul isteach sa chathair, agus seirbhísí bus na cathrach atá ag dul chuig lárionaid fostaíochta mhóra sa chuid thoir thuaidh den chathair. Is é an t-aonad um Rialú Tráchta Uirbigh (RTU) ag Comhairle Cathrach na Gaillimhe a rialaíonn trácht a théann ar an N6 mar atá faoi láthair. Is “cordún” iad na comharthaí ar an N6 mar atá go bunúsach, a úsáidtear chun rochtain ar lár na cathrach a rialú. Tá na comharthaí tráchta ag Acomhal Chnoc Mhaoil Drise á rialú faoi láthair agus cothromaithe ag an tosaíocht a thugtar don trácht ón N6 agus an tosaíocht a thugtar do bhusanna chun an t-acomhal a thrasnú, cé nach dtugtar an iomarca ama don ghluaiseacht sin toisc go spreagfaí daoine dul trí Dhabhach Uisce chun brú tráchta a sheachaint. Mar sin féin, nuair a bhíonn aon mhoill ag Acomhal Chnoc Mhaoil Drise bíonn scuainí nó carnadh carranna príobháideacha ar an taobh thoir go dtí an M6 chomh fada soir le hAcomhal Órán Mór le linn bhuaicúair na maidine, agus bíonn moilleanna ann dá thoradh ar na seirbhísí bus ag dul isteach chuig Dabhach Uisce agus chuig an bPáirc Mhór.

Athghlacadh físeán dróin ó bhuaicúair na maidine ar an 10 Deireadh Fómhair 2018 ag na suíomhanna céanna ar an 7 Samhain 2024 ag Timpeallán Chúil Each an N6 agus idir Cnoc Mhaoil Drise agus Acomhal na Páirce Móire (féach Pláta 3.2 agus Pláta 3.3). Amhail mar a bhí in 2018, chuaigh scuainí soir ar an N6/M6 chomh fada agus a chumhdaítear leis an bhfíseán. Cuireann an brú tráchta sin isteach ar na Seirbhísí Mearbhus agus seirbhísí Bhus na Cathrach – lena léirítear an cás mar atá faoi láthair, a éireoidh níos measa mura ndéantar aon idirghabháil mhór.

Tá cúrsaí mar an gcéanna ag Timpeallán na nDineach ag acomhal Bhóthar Dáileacháin an Iarthair ar an taobh thiar den chathair, áit a mbíonn moilleanna ar iompar poiblí atá ag déanamh iarracht tús a conaire iompair phoiblí tiomnaithe a bhaint amach ar Bhóthar Shéamais Uí Chuirce.



Pláta 3.2 Bealach isteach ón M6/N6 chuig Timpeallán Chúil Each (Déardaoin, 7 Samhain 2024 @ 08.15)

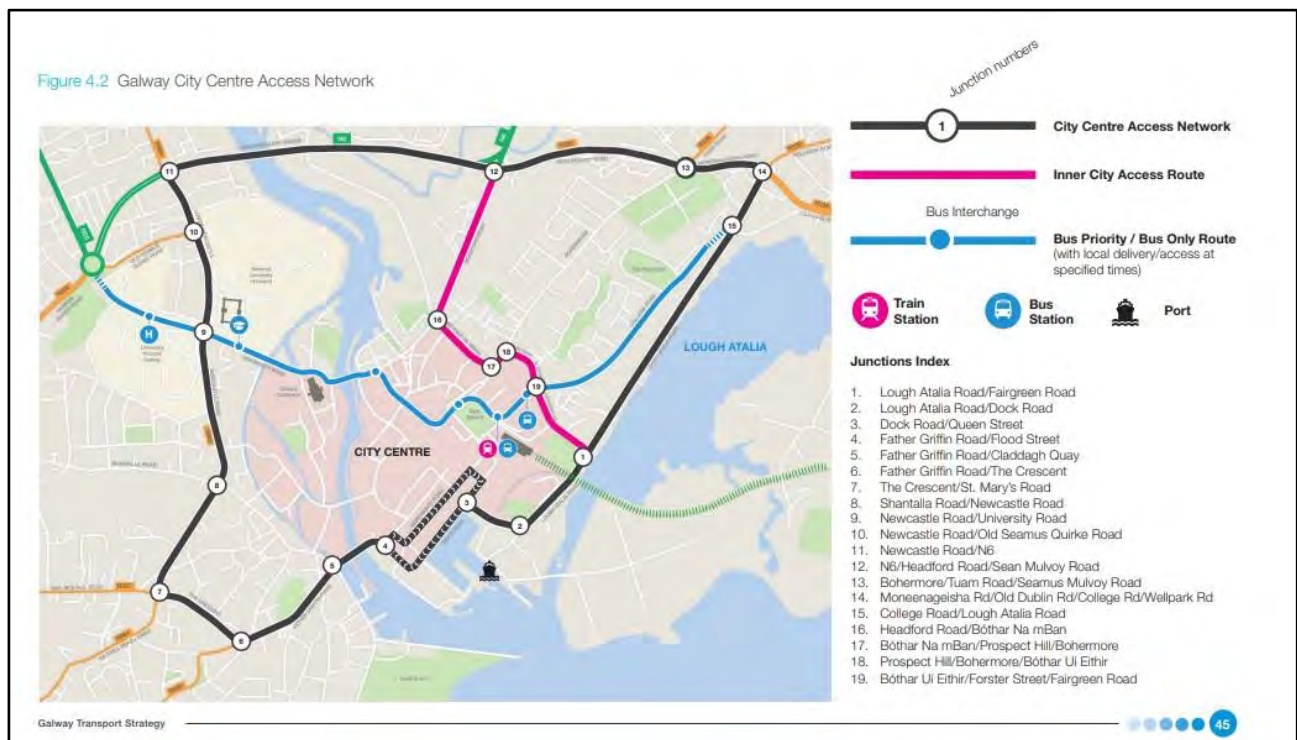


Pláta 3.3 Scuainí ar na bealaí isteach ar fad go dtí Acomhal Chnoc Mhaoil Drise (Déardaoin, 7 Samhain 2024 @ 08.28)

Is spás nó líonra bóithre aonair a roinneann go leor modhanna é an N6 mar atá ó Thimpeallán Chúil Each go dtí lár na cathrach agus an t-iarthar. Mar gheall ar an mbrú tráchta ar an líonra bíonn moilleanna ar iompar poiblí chomh maith le carranna príobháideacha, rud a fhágann go mbíonn ídiú méadaithe breosla ann óna dtagann astaíochtaí méadaithe ó fheithiclí, a imríonn drochthionchar ar phobail áitiúla agus ar úsáideoirí bóithre eile (coisithe agus rothaithe).

Ó dheas ó Thimpeallán Chúil Each tá Acomhal Mháirtín a uasghrádaíodh ó thimpeallán agus atá anois ina acomhal soilisithe ó bhí 2023 ann, chun tosaíocht a thabhairt don iompar poiblí dul tríd an acomhal sin, freastal ar úsáideoirí taistil ghníomhaigh, agus ceannas srutha aonair a laghdú ag an mbuaicúair. Mar sin féin, cuireann an brú tráchta ag Timpeallán Chúil Each isteach ar an taobh ó dheas den acomhal sin freisin.

Le soláthar thionscadal Cheangal Traschathrach BusConnects na Gaillimhe² sa ghearrthéarma agus sa mheántéarma, beidh tionchar dearfach aige ar agáí aistir busanna trí chroílár na cathrach agus tuigtear gur príomhthionscadal tosaigh tábhachtach é faoi SIG. Mar gheall ar thionchar an tionscadail sin, cuirfear tuilleadh trácht breise ar ‘Líonra Rochtana Lár na Cathrach’ (féach Pláta 3.4, arna atáirgeadh ó Fhíor 4.2 den Achoimre Fheidhmeach ar SIG)



Pláta 3.4 Sliocht as Fíor 4.2 d'Achoimre Fheidhmeach SIG

Áirítear i ‘Líonra Rochtana Lár na Cathrach’ codanna den N6 mar atá faoi láthair, mar a léirítear i Pláta 3.4. De réir mar a leanfaidh Gaillimh ar aghaidh ag forbairt, mar atá beartaithe, beidh ‘Líonra Rochtana Lár na Cathrach’ ina bhac méadaitheach laistigh den chóras iompair mura ndéanfar tuilleadh idirghabhála, lena n-áirítear srian eile a chur le cumas an N6 a fheidhm a chomhlíonadh mar chuid den líonra bóithre náisiúnta straitéiseach. Déantar tuilleadh plé air sin sa chuid a leanas den chaibidil seo.

3.4.1.3 Líonra bóithre

Tá cur síos déanta ar an líonra bóithre a bhí ann in 2025 i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo, agus tá sé comhdhéanta den N6, Príomhbhealach Náisiúnta a nascann an N6 ar an taobh thoir de Ghaillimh ag Cúil Each le Bóthar Mhaigh Cuilinn an N59 agus an R338 ar an taobh thiar thuaidh de Ghaillimh ag an gCaisleán Nua. Gabhann an N6 atá ann trí cheantar máguaird Chathair na Gaillimhe, is iad sin Cnoc Mhaoil Drise, Baile an Bhriotaigh, an Baile Bán agus Tír Oileáin ar an taobh thoir d'Abhainn na Gaillimhe agus an Baile Nua ar an taobh thiar den Abhainn. Críochnaíonn an N6 atá ann ag an R338 ag aomhal an timpealláin chomhréidh, Timpeallán na mBrúnach, leis an N59. Leanann an R338 i dtreo an iarthair chuig Bóthar an Chósta, an R336. Cé go dtéann an N6 atá ann thar Lár Chathair na Gaillimhe, tá cion mór den trácht ar an N6/R338 nach dtéann thar cheantar máguaird Chathair na Gaillimhe go hiomlán, ach seachas sin baineann sé leas as an N6 agus an R338 atá ann chun bogadh i dtreo an oirthir/iarthair trasna na cathrach.

² Faoi réir Agóid Athbhreithnithe Bhreithiúnaigh faoi láthair

Tá fadhbanna nascachta ar an líonra bóithre náisiúnta agus réigiúnacha agus mar thoradh air sin tá méideanna suntasacha den éileamh taistil trastíre agus straitéiseach idir Gaillimh thoir agus Gaillimh thiar á mbailiú agus á dtreorú trí limistéar na cathrach chun dul trasna Abhainn na Gaillimhe. Dá thoradh sin bíonn trácht straitéiseach, lena n-áirítear seirbhísí bus réigiúnacha, atá ag iarraidh dul isteach ar an líonra bóithre náisiúnta in iomaíocht leis an trácht áitiúil laistigh den chathair.

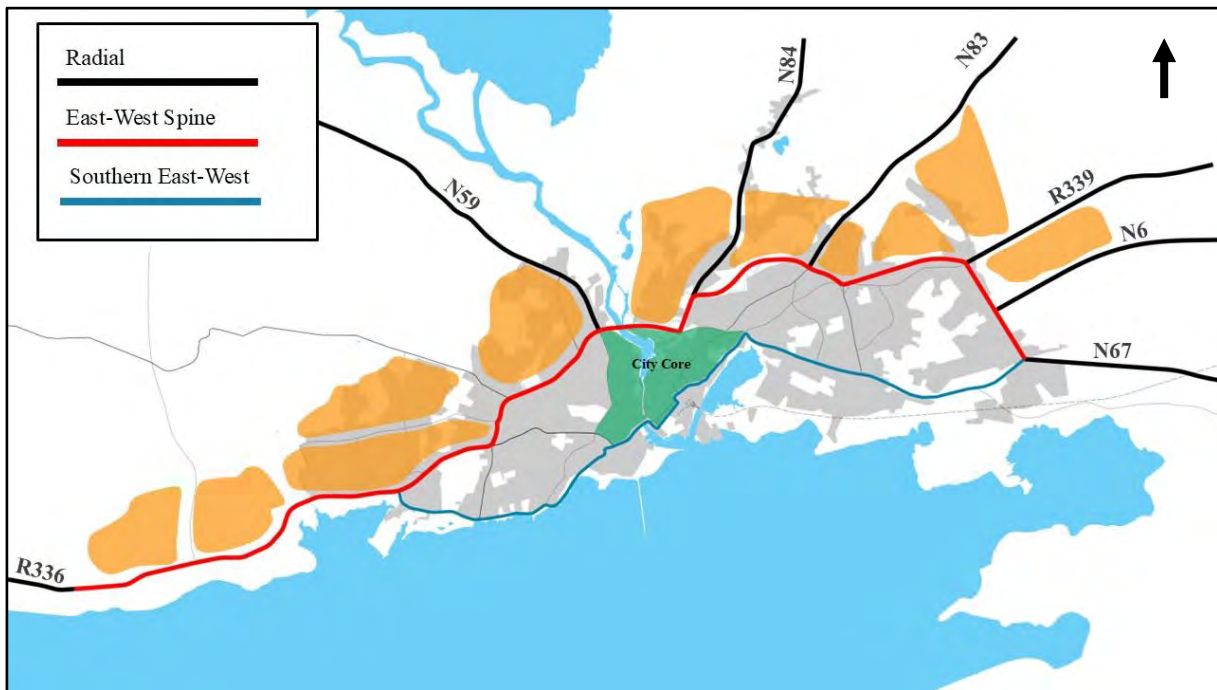
Tháinig méadú idir 15% agus 50%, i gcomparáid leis na figiúirí a thugtar in TMTT 2018, ar an trácht laethúil ar an N6. Bíonn tionchar ag dothuarthacht agaí aistir agus moilleanna a ghabhann le brú trácht, a chuireann isteach ar an iompar poiblí, ar na haistir i gcarranna príobháideacha, aistir tráchtála agus aistir HGV freisin. Bíonn athraitheacht an aga aistir le linn an lae idir 5% agus 40% sna buaicuaireanta i gcomparáid leis an gcuid eile den lá. Tá méadú tagtha ar mhoilleanna tráchta bhuaicthréimhsí na maidine agus an tráthnóna freisin, rud a fhágann go mbíonn sé leanúnach, nach mór, i rith an lae. Maidir leis na hidirghabhálacha pleanáilte laistigh de chroílár na cathrach, mar a leagtar amach i gCuid 3.4.1.2, cuirfidh siad leis an mbrú atá ann faoi láthair ar an N6 mar atá agus an athraitheacht agaí aistir mar atá.

Is é an N6, mar atá, an príomhbhealach a nascann Gaillimh leis an réigiún agus leis an tír, agus tagann an chuid is mó den trácht isteach go Gaillimh ag Timpeallán Chúil Each an N6. Ní raibh sé beartaithe riamh, sa chás fadtéarmach, go gcríochnódh an mótarbhealach ag aomhal comhréidh aonair toisc nárbh fhéidir riamh an trácht ar fad a scaipeadh agus a nascadh go hiomlán le gach bealach eile ag suíomh aonair dá leithéid.

Má mheastar gur cathair líneach dhronuilleogach í Gaillimh, d'fhéadfaí a rá mar sin, maidir lena líonra bóithre agus sráideanna, go bhfuil dromlach lárnach anoir ann feadh Bhóthar na dTreabh ar an N6, thar Abhainn na Gaillimhe ag Droichead na gCúig Chéad, a nascann le Bóthar Shéamais Uí Chuire (R338) chun nascadh leis an R337. Isteach sa dromlach lárnach sin tá roinnt mhaith bealaí gathacha. Tá nasc eile thoir-thiar ann ar an imeall theas feadh Sheanbhóthar Bhaile Átha Cliath a théann chuig Droichead Wolfe Tone agus a bhuaileann leis an dromlach lárnach ag Bóthar Bhaile an Rí. Idir an dá phríomhnasc thoir-thiar sin ar an dá thaobh d'Abhainn na Gaillimhe tá lár na cathrach. Féach Pláta 3.5 agus Pláta 3.6.



Pláta 3.5 Líonra bóithre reatha Chathair na Gaillimhe agus na gceantar máguaird (2025)



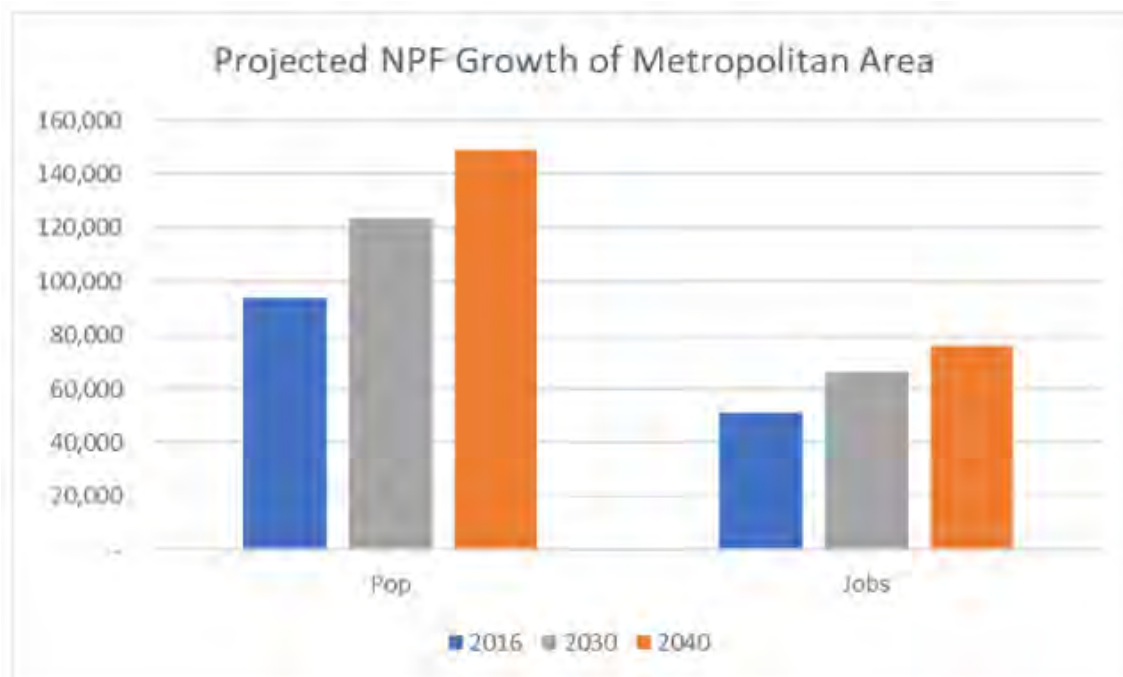
Pláta 3.6 An Líonra de Bhóithre Reatha agus Lárionaid Daonra agus Fostaíochta (iad scáthaithe) ar an taobh ó thuaidh den N6 mar atá (2025)

Is léir nach bhfuil an líonra bóithre forbartha ar an taobh thuaidh. Mar gheall air sin, níl an líonra bóithre nasctha ag Gaillimh a d'éascódh turais straitéiseacha nach féidir freastal orthu le taisteal gníomhach nó iompar poiblí, ach a théann trí lár na cathrach faoi láthair. Ní féidir trácht atá ag dul isteach sa chathair ar bhealaí gathacha a scaipeadh ar fud na cathrach mura n-úsáidtear an dromlach lárnach céanna.

Tá naisc ríthábhachtacha thuaidh-theas in easnamh ar an líonra freisin, amhail an nasc idir Bóthar N59 an Chlocháin agus Bóthar Leitrí go dtí Bóthar Rathúin, agus na naisc atá in easnamh idir an dá mhór-lárionad fostaíochta ar an taobh thoir den chathair, an Pháirc Mhór agus Baile an Bhriotaigh, leis an líonra bóithre straitéiseach. Toisc nach bhfuil na naisc sin ann, caithfidh gach modh iompair teacht isteach sa chathair chun dul ar an mbóthar dromlaigh sula mbogfaidh siad timpeall na cathrach féin nó sula rachaidh siad ar bhóithre ar imeall na cathrach. Dá bhrí sin, mar gheall ar an líonra bóithre atá ann faoi láthair bíonn an iomarca turas feithiclí ag dul isteach i lár na cathrach, rud a imríonn tionchar ar phlódú an spáis do mhodhanna gníomhacha agus iompar poiblí.

3.4.2 Éileamh Tuartha

Faoin gCreat Náisiúnta Pleanála (CNP), tá tuartha go méadóidh daonra Chathair na Gaillimhe faoi thart ar 50% faoi 2040. Laistigh den mhórchéantar uirbeach, tá coinne leis go bhfásfaidh an daonra go dtí thart ar 150,000 duine faoi 2040 ó leibhéal 2016, is é sin thart ar 95,000 duine mar a léirítear i Pláta 3.7.



Pláta 3.7 Fás CNP Tuartha an Mhórchéantair Uirbigh

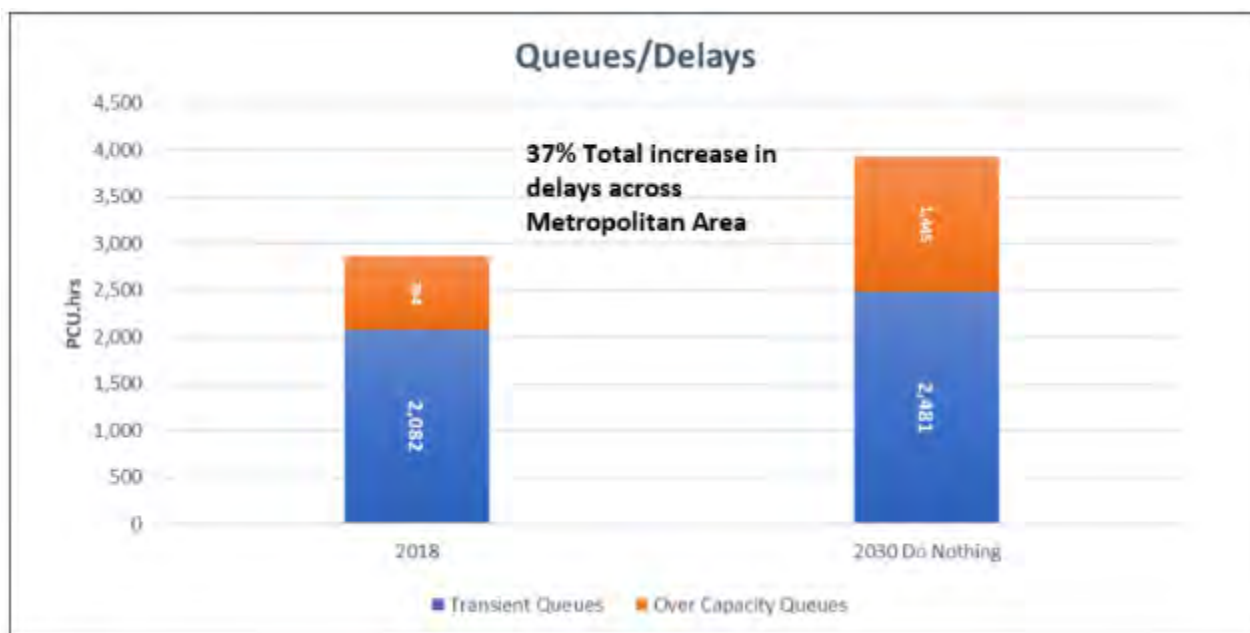
Baineadh úsáid as Samhail Réigiúnach an Iarthair chun measúnú a dhéanamh ar thionchar fás den sórt sin faoin daonra ar an éileamh taistil in 2030 agus 2018. Roghnaíodh na blianta sin toisc gurb iadsan na blianta in CAP24, a dtomhaistear na spriocanna laghdaithe astaíochtaí ina leith. Leis an méadú pleanáilte seo ar an daonra agus ar an bhfostaíocht sa mhórchéantar uirbeach, méadófar an t-éileamh ar thaisteal le gach modh (lasta san áireamh), lena ngéarófar na fadhbanna maidir le hacmhainn iompair atá ann faoi láthair agus ní mór an toisc sin a bhreithniú i gcomhthéacs na faidhbe iompair atá i nGaillimh, agus na bearta a leagtar amach sa Phlean Gníomhaithe ar son na hAeráide a chur i bhfeidhm.

Tugtar faoi deara, faoi 2040, go méadóidh an daonra sin go mór arís agus go mbeidh méaduithe gaolmhara ar an éileamh taistil ar gach modh, lena ngéarófar na fadhbanna reatha maidir le hiompar.

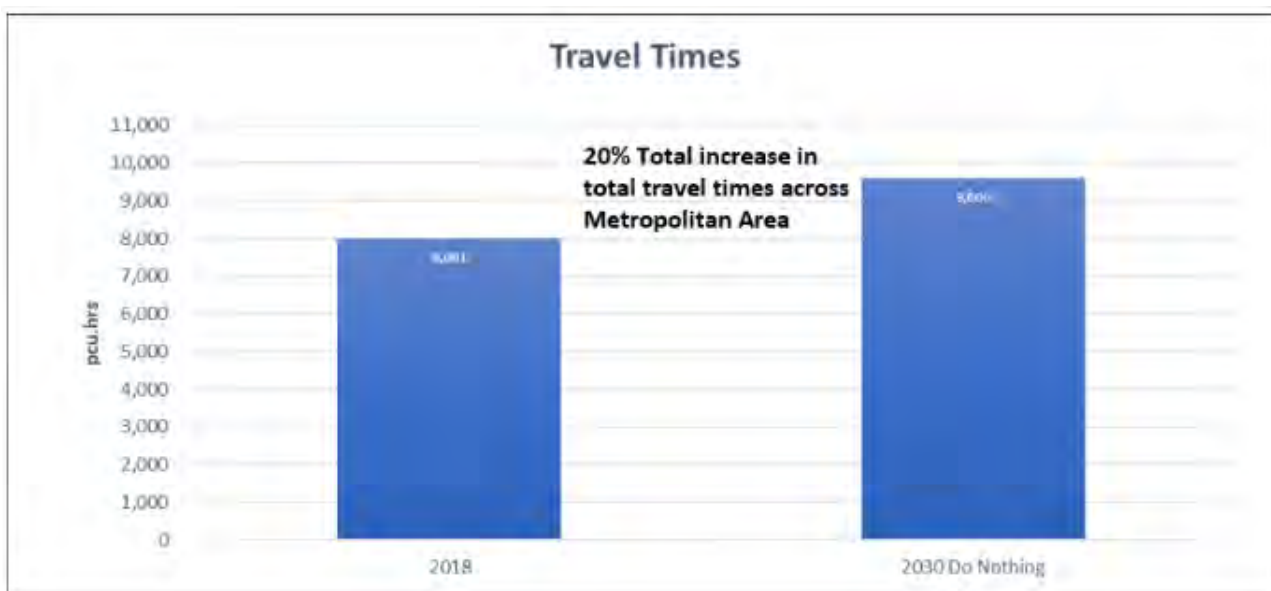
3.4.3 Tionchair an Éilimh Mhéadaithe Taistil

Is léir, mura mbíonn aon idirghabháil ann, mar a leagtar amach in SIG, go ngéaróidh an t-éileamh taistil tuartha, atá réamh-mheasta faoi chásanna fáis CNP, na fadhbanna oibríochta ar fud chóras iompair na Gaillimhe, lena n-áirítear an líonra bóithre náisiúnta, agus go mbeidh tuilleadh moilleanna agus fadhbanna maidir le hiontaofacht agá aistir le brath ar gach modh. Tugtar aghaidh ar an tionchar sin i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo.

Léirítear tionchar an éilimh méadaithe go dtí 2030 i Pláta 3.8 agus Pláta 3.9 i ndáil le moilleanna scuainí agus agá aistir ar an líonra bóithre.



Pláta 3.8 Fad Moille 2018 le hais Gan Dada a Dhéanamh 2030



Pláta 3.9 Fad Taistil 2018 le 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 sainathnódh faoi SIG de réir mar is cuí chun tacú le fás na cathrach ar bhealach inbhuanaithe, lena n-áirítear an N6 GCRR atá beartaithe.

De réir na dtorthaí a baineadh as an tsamhail tráchta, a thuairiscítear i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo, is é thart ar 28 nóiméad an meánaga aistir i gcás gach turas cairr isteach sa mhórchéantar uirbeach in 2023 le linn bhuaicuaire na maidine. Áirítear leis sin turais a thosaíonn laistigh nó lasmuigh den mhórchéantar uirbeach ach a bhfuil áit laistigh den mhórchéantar uirbeach mar cheann scríbe acu. In 2046, arb é sin Bliain Dearaidh an Tionscadail agus atá ailínithe le spriocanna daonra ón gCreat Náisiúnta Pleanála (méadú 50% mar sprioc daonra don chathair ó leibhéal 2016), méadaíonn an meánfhad coibhéiseach go dtí 44 nóiméad (méadú thart ar 58% ar fhigiúr 2023) sa chás ‘Déan an Méid is Lú’, a ndéantar measúnú air i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo.

Áirítear leis an gcás ‘Déan an Méid is Lú’ sin cur i bhfeidhm iomlán chlár BusConnects don chathair (seirbhís méadaithe agus bonneagar gaolmhar) ach ní áirítear an Tionscadal féin. Sa chás ‘Déan Rud Éigin, a chuireann an tionscadal leis an gcás ‘Déan an Méid is Lú’, is é 31 nóiméad an meánfhad turais (méadú thart ar 10% ar fhigiúr 2023).

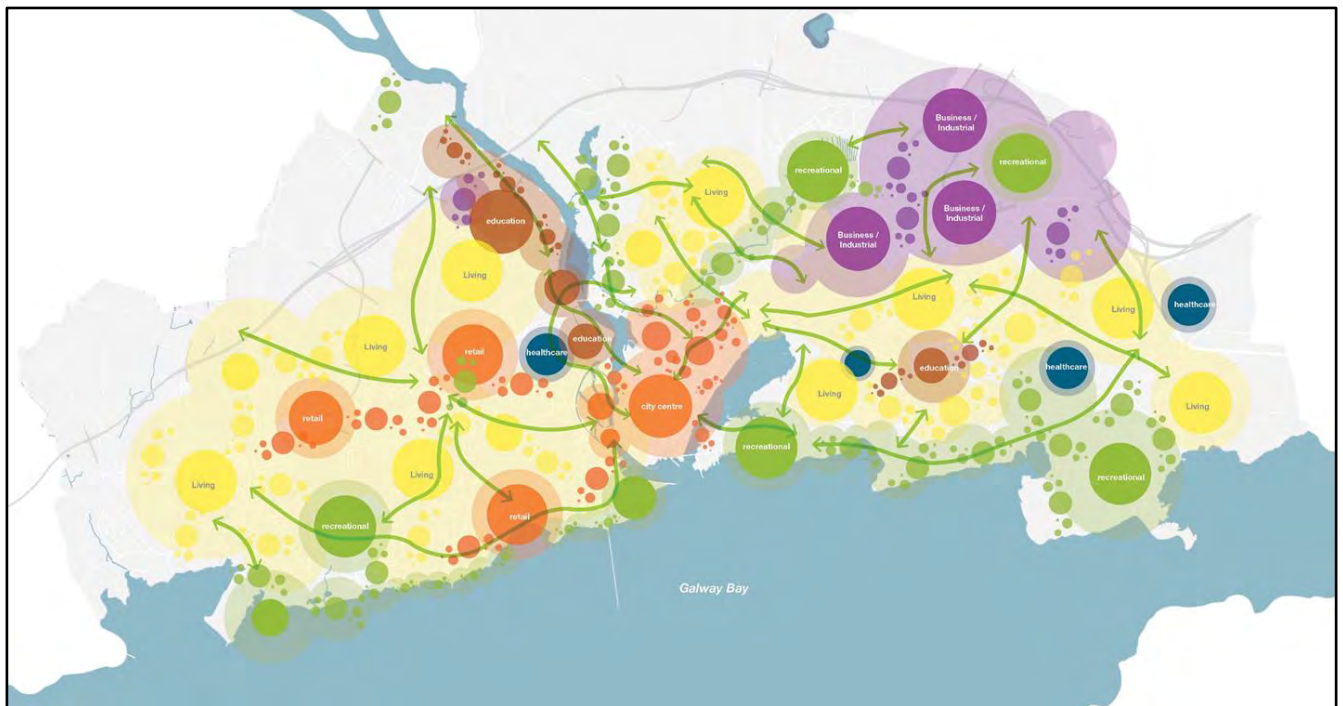
Ní féidir an líonra reatha a bharrfheabhsú tuilleadh chun freastal ar an leibhéal fáis sin, agus ní féidir na háiseanna iompair phoiblí agus taistil ghníomhaigh, chun soláthar an leibhéil sin d’fhás dlúth a chumasú, a sholáthar gan idirghabháil lena gcruthaítear spás do roghanna iompair eile (siúl, rothaíocht, bus agus iarnród éadrom féideartha amach anseo).

3.4.4 Anailís ar an Líonra Iompair Reatha

Áirítear ar na príomhtháscairí feidhmíochta a úsáidtear chun measúnú a dhéanamh ar fheidhmíocht an líonra bóithre atá ann anailís ar na patrúin taistil reatha, anailís ar agaí aistir agus measúnú ar acmhainn aomhal mar a leagtar amach thíos.

3.4.4.1 Patrúin Taistil Reatha

Sna staidéir féidearthachta tosaigh a rinneadh chun bonn eolais a chur faoi TMTT 2018, sainithníodh na criosanna fostaíochta, oideachais, miondíola agus cónaithe laistigh de limistéar staidéir Réigiún na Cathrach, mar a léirítear i Pláta 3.10.



Pláta 3.10 Gineadóirí agus Aomthóirí Tráchta

Is limistéir inaitheanta soiléire de ghineadóirí agus aomthóirí turais iad na criosanna sin. Tá tuilleadh forbartha agus dlúthaithe déanta sna criosanna sin ó bhí 2018 ann. Léirítear freisin i Pláta 3.10 an bealach ina bhfuil na limistéir chónaithe i nGaillimh fite fuaite leis na príomh-aomthóirí turais, agus léirítear na línte inmhianaithe taistil a eascraíonn as sin chomh maith. Léirítear go soiléir an dóigh a scarann Abhainn na Gaillimhe an chathair chomh maith.

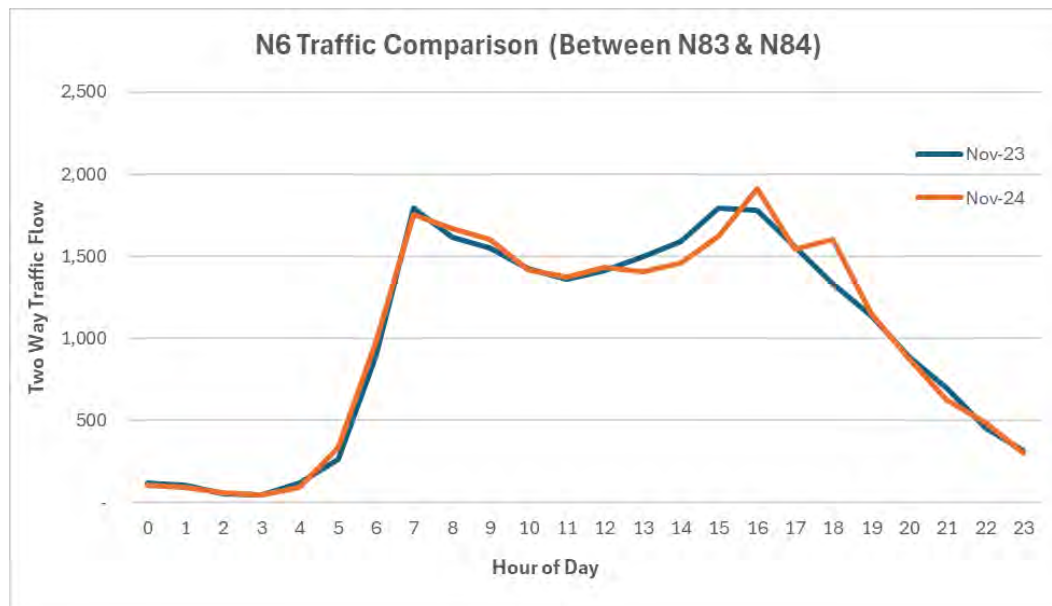
Maidir leis na staidéir ar fad chun bonn eolais a chur faoi fhorbairt SIG, chomh maith le TMTT 2018 don N6 GCRR atá beartaithe, agus an samhaltú iompair breise in 2024 chun bonn eolais a chur faoin TMTT nuashonraithe seo, atreisiúnn siad an tionchar a bhíonn ag an bpátrún forbartha seo, chomh maith le srianta fisiciúla na Gaillimhe (e.g. Abhainn na Gaillimhe) agus an líonra bóithre agus sráideanna, a eascraíonn as sin, ar an gcóras iompair atá ann.

I gcás an TMTT nuashonraithe seo, rinneadh anailís iompair le samhail iompar ilmhódach mhionsonraithe, i.e., Samhail Réigiúnach an Iarthair ba dhéanaí a bhí ar fáil, atá mar chuid de thacar Samhlacha Réigiúnacha an Údaráis Náisiúnta Iompair. Toisc gur úsáideadh an leagan roimhe seo de Shamhail Réigiúnach an Iarthair sa mheasúnú a rinneadh chun bonn eolais a chur faoi TMTT 2018, úsáideadh an leagan is déanaí san ullmhúchán don TMTT nuashonraithe seo chun léargas nuashonraithe agus iontaofa a thabhairt ar na patrúin taistil reatha i gCathair na Gaillimhe agus thart uirthi agus sa réigiún i gcoitinne, lena n-áirítear sonraí ar na modhanna taistil ar fad, is é sin: (i) iompar poiblí; (ii) feithiclí príobháideacha; (iii) rothaíocht; agus (iv) coisithe.

Chomh maith leis sin, forbraíodh samhail tráchta ar bhóithre a bhaineann go sonrach leis an tionscadal ó shuirbhéanna ó mhí na Samhna 2023, chun léargas níos iontaofa a thabhairt ar dhálaí tráchta i ndiaidh 2018. Cuireadh sonraí ‘Áit Oibre, Scoil, Coláiste nó Cúram Leanaí - Daonáireamh de Thaifid gan Tréithe Pearsanta Luaite (POWSCCAR) Dhaonáireamh 2022’ agus réamhaisnéisí daonra is déanaí ón gCreat Náisiúnta Pleanála sa tsamhail tráchta ar bhóithre seo chun a chinntiú go léirítear léi na gluaiseachtaí taistil is déanaí laistigh den chathair.

Rinneadh bailíochtú iomlán ar an tsamhail bhóthair nua chun a chinntiú go raibh na sonraí a breathnaíodh agus na saintréithe tráchta samhaltaithe ag teacht le chéile, agus chun critéir chalabrúcháin agus bhailíochtúcháin téagartha Bhonneagar Iompair Éireann a chomhlíonadh (féach Aguisín A.6.1 Tuarascáil ar Shamhailaithris Tráchta den TMTT nuashonraithe seo).

Rinneadh sampla de chomparáid ar leibhéil tráchta idir 2023 agus 2024 ar an N6, idir an N83 agus an N84, chun sonraí 2023 a bhailíochtú, sonraí a úsáideadh san fhorbairt samhla nuashonraithe. Fuarthas na sonraí sin ó aonad monatóireachta tráchta de Bhonneagar Iompair Éireann atá suite ar an N6, a dhéanann monatóireacht ar an trácht gach lá den bhliain agus, dá bhrí sin, a thugann léargas ar leibhéil tráchta ar an N6 le himeacht aimsire. Léirítear i Pláta 3.11 an dóigh a dtaispeánann na leibhéil tráchta ar an N6 próifil atá an-chosúil idir an tseachtain chéanna i mí na Samhna 2023, nuair a rinneadh na chéad suirbhéanna tráchta, agus seachtain choibhéiseach i mí na Samhna 2024.



Pláta 3.11 Comparáid Tráchta N6

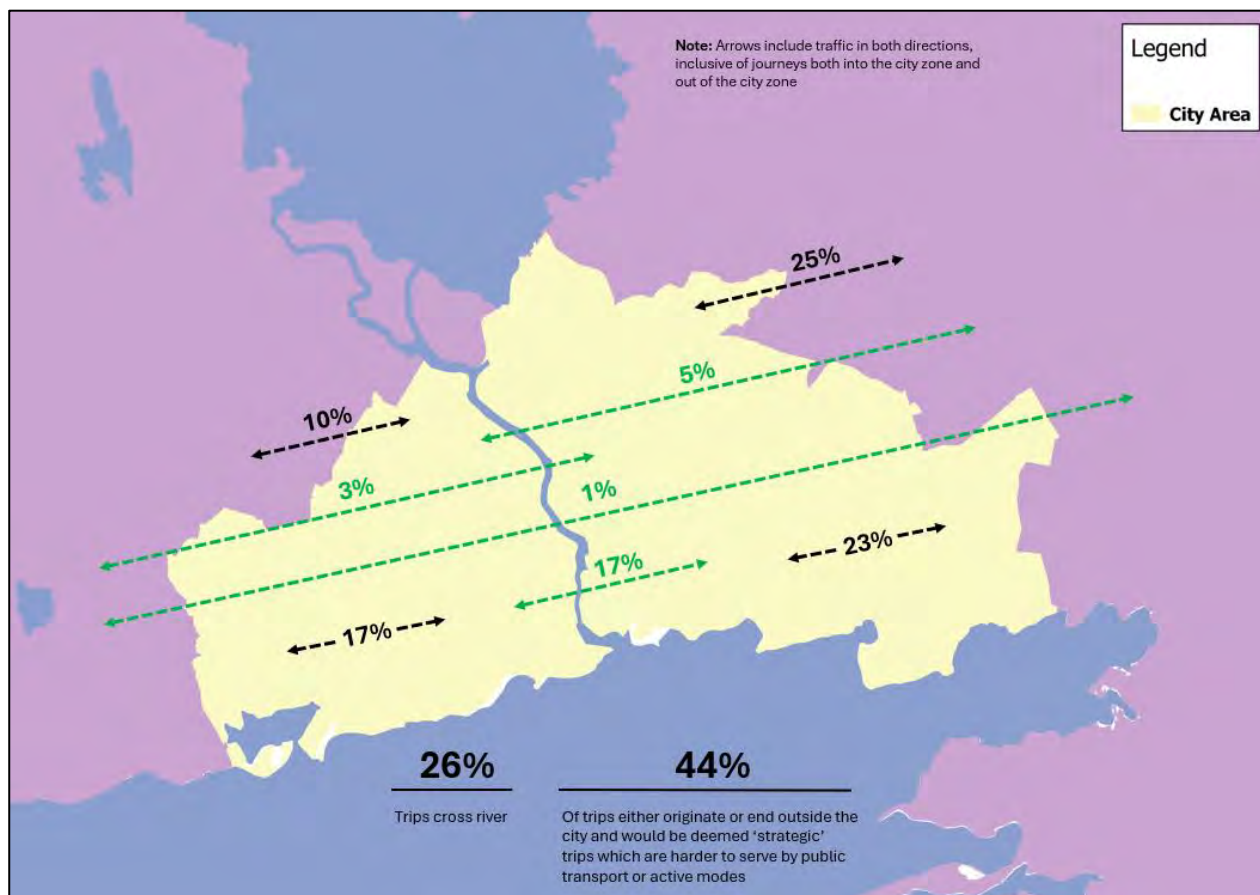
Léiríonn an cleachtadh bailíochtúcháin sin an méid seo a leanas:

- Idir 7 a.m. agus 8 a.m., tá leibhéil 2023 2% níos airde ná leibhéil 2024
- Idir 8 a.m. agus 9 a.m., tá leibhéil 2023 3% níos ísle ná leibhéil 2024
- Idir 4 p.m. agus 5 p.m., tá leibhéil 2023 7% níos ísle ná leibhéil 2024

- 5 – 6 i.n.: Tá leibhéal 2023 1% níos airde ná leibhéal 2024

Ar an iomlán, tá an leibhéal tráchta iomlán atá ag taisteal feadh an N6 mórán mar an gcéanna, agus ní bhreathnaítear ach difríocht 0.5% idir na buaicthréimhsí comaitéireachta ar maidin agus um thráthnóna. Dá réir sin, meastar go bhfuil sonraí a úsáidtear sa mheasúnú sin téagartha agus go léirítear leo na leibhéal tráchta reatha ar chonair N6.

Tugtar sonraí iomlána an tsamhaltaithe iompair nuashonraithe i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo agus tugtar achoimre orthu sa chaibidil seo, chun gur féidir tagairt dóibh. Léirítear go scéimreach i Pláta 3.12 patrúin taistil carranna príobháideacha isteach, amach nó trí Chathair na Gaillimhe sa bhonnbhliain 2023 ag buaicuaireanta maidine (tógtha as an tsamhail tráchta, féach Caibidil 6). Léiríonn na saigheada glasa gluaiseachtaí a thrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe agus léiríonn na saigheada dubha gluaiseachtaí nach dtrasnaíonn Abhainn na Gaillimhe.



Pláta 3.12 Patrúin Taistil sa Bhonnbhliain 2023, Buaicuaire Maidine

Mar a léirítear i Pláta 3.12:

- téann 26% de na turais ar fad isteach agus amach as críos na cathrach agus thart ar Chathair na Gaillimhe (críos na cathrach) trasna Abhainn na Gaillimhe, ar seachthrácht é beagnach 4% den trácht sin (i.e. 1% de 26%).
- Maidir le 43% de na turais, tosaíonn siad lasmuigh de chríos na cathrach agus críochnaíonn siad i gcríos na cathrach, nó tosaíonn siad i gcríos na cathrach agus críochnaíonn siad lasmuigh de chríos na cathrach. Téann 1% eile trí chríos na cathrach gan aon chuspóir sa chathair acu. Thabharfaí trácht straitéiseach ar an 44% seo, a bhfuil sé níos deacra freastal air le hiompar poiblí agus modhanna gníomhacha iompair.

- Maidir le 40% de na turais ar fad, tosaíonn agus críochnaíonn siad laistigh de chríos na cathrach ar an taobh céanna den chathair ar ar thosaigh siad i.e. ní théann siad trasna na habhann, ach
- Bíonn thart ar 17% de na turais ar fad laistigh de chríos na cathrach agus téann siad trasna na habhann.

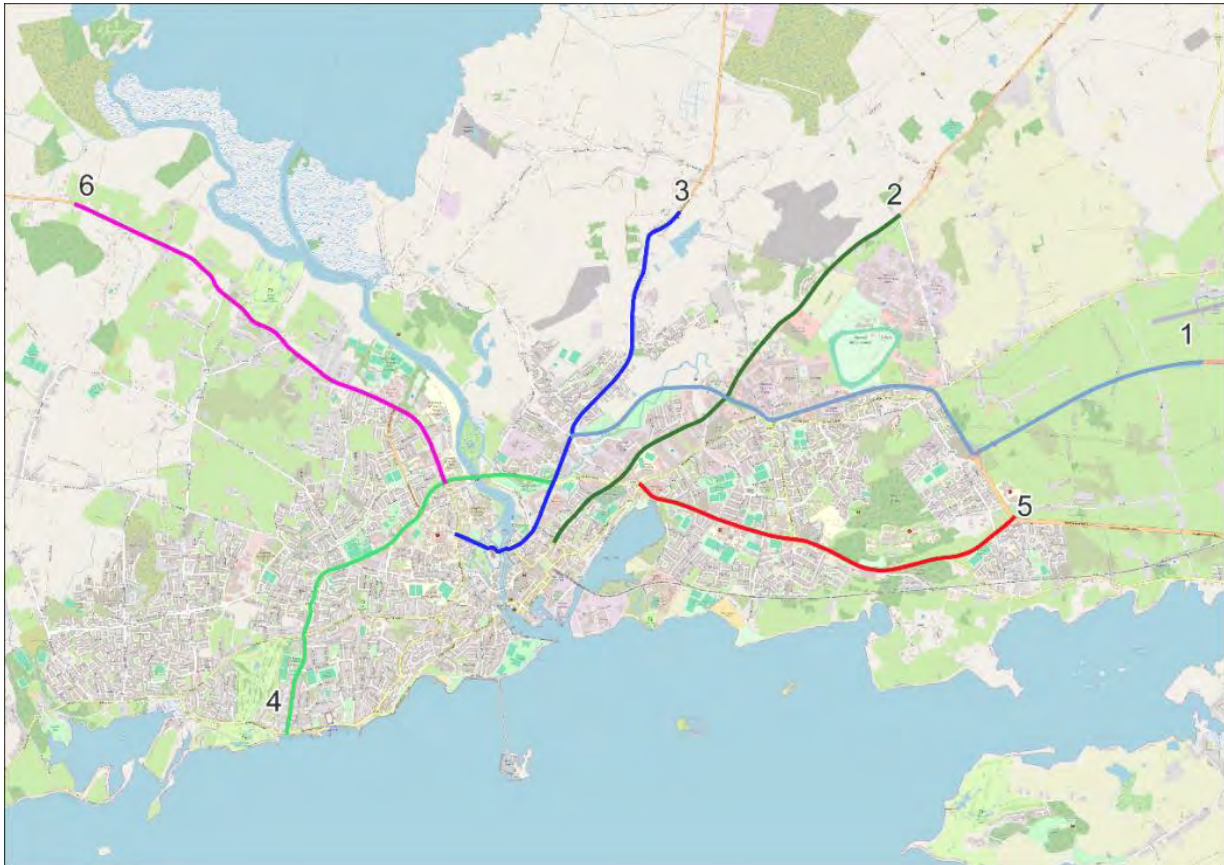
Léirítear leis an anailís sin nach mór d'aon réiteach tráchtá do Ghaillimh a bheith ilmhódach, agus freastal ar na héilimh éagsúla seo a leanas:

- (i) an cion ard turas gairid a dhéantar laistigh de chríos na cathrach nach mór a dhéanamh den chuid is mó tríd an iompar poiblí, rothaíocht nó siúl (i.e. turais ghairide, de réir ama agus faid araon, is ea thart ar 40% de na turais a thosaíonn sa chathair agus a fhanann ar an taobh céanna den chathair ar ar thosaigh siad)
- (ii) is turais ghairide atá i 17% eile de na turais ó thaobh amháin den chathair go dtí an taobh eile, mar sin is spriocanna soiléire iad sin chun aistriú chuig an iompar poiblí
- (iii) Nascacht fheabhsaithe leis an líonra bóithre náisiúnta dóibh siúd ar an taobh thiar d'Abhainn na Gaillimh, níl sé sin indéanta faoi láthair ach trí úsáid a bhaint as ceann amháin de na trasbhealaí droichid reatha i lár na cathrach, a bhaintear ró-úsáid astu, agus treisítear leis sin an gá le trasbhealach abhann eile.

3.4.4.2 Iontaofacht Agaí Aistir

Rinneadh anailís ar shuirbhéanna taistil, agaí agus moilleanna turais ar an líonra atá ann in 2023 chun sraith príomhtháscairí feidhmíochta intomhaiste (KPIanna) a bhunú chun na fadhbanna atá ann a shainiú.

Rinneadh anailís ar agaí aistir a breathnaíodh ar thrí phríomhbhealach thart ar Ghaillimh agus ar an gceantar máguaird – Bealach 1, 2 agus 3 faoi mar a léirítear ar Pláta 3.13, thíos chun an difríocht in agaí turas idir na tréimhsí buaicuaire agus na tréimhsí seachbhuaice sa Bhonnbhliain 2023 a léiriú. Léiríonn an difríocht idir agaí aistir buaicuaire agus agaí aistir seach-bhuaicuaire leibhéal an bhrú tráchtá ag an mbuaicuaire. Tá an brú tráchtá ag méadú agus dá bharr tá iontaofacht agaí aistir ag dul in olcas.



Pláta 3.13 Bealaí maidir le hiontaofacht Agaí Aistir a nDearnadh a Mheasúnú sa Bhonnbhliain 2023

I Tábla3.1., léirítear agaí aistir breathnaithe ar gach ceann de na bealaí isteach ag buaicuair na maidine in aghaidh amanna aistir seach-bhuaicuaire don Bhonnbhliain 2023 agus iad bainte den tsamhail iompair.

Tábla3.1 Iontaofacht Aga Aistir

		Agaí Aistir 2023 (nóiméid)			
		Meánuair Seach-bhuaicuaire	Buaicuair na maidine	Difríocht	% Difríocht
Isteach	Bealach 1 Isteach	9-18	10-24	1-6	5-15%
	Bealach 2 Isteach	12-16	16-35	4-19	14-37%
	Bealach 3 Isteach	7-12	12-24	5-12	26-33%
	Bealach 4 IST	7-12	9-22	2-10	13-29%
	Bealach 5 IST	6-12	8-26	2-14	14-37%
	Bealach 6 IST	6-7	8-16	1-9	7-39%

Léiríonn an measúnú ar na hagaí aistir go bhféadann agaí aistir ar na trí phríomhbhealach seo ag buaicuair na maidine suas le 40% níos maille ná mar a bhíonn le linn tréimhsí seach-bhuaicuaire ar an meán, agus is ionann sin staid atá níos measa ná an staid a cuireadh i láthair i TMTT 2018 lenar léiríodh méaduithe ar na bealaí seo a leanas:

- Le Bealach 1 i measúnú 2018 clúdaíodh an N6 agus an R338 iomlán (go Bóthar na Trá), fad 13 km. Tá an bealach atá taispeánta i Pláta 3.13 deighilte agus ní chlúdaítear ach an N6 idir an M6 agus an N84, fad de thart ar 8km. Ba é am an aistir thar an bhfad 13 km in 2018 ná 28 nóiméad ag buaicuair na maidine, nó méanluas de thart ar 28 km/u. In 2023, ba é am an aistir thar an bhfad 8 km den N6 ná 24 nóiméad ag an uasteorainn nó méanluas de 20 km/u

- Léirigh Bealach 2 am aistir de 25 nóiméad le linn bhuaicúair na maidine i measúnú 2018, is ionann sin agus meánluas de 12km/u. Is í an uasteorainn atá taispeánta i Tábla3.1 ná 35 nóiméad, meánluas de 8.5km/u
- Léirigh Bealach 3 aga aistir de 19 nóiméad le linn bhuaicúair na maidine i measúnú 2018, is ionann sin agus meánluas de 14km/u. Is í an uasteorainn atá taispeánta i Tábla3.1 ná 24 nóiméad, meánluas de 12.5km/u
- Bealaí nua iad Bealach 4, 5 agus 6 atá curtha le haghaidh an mheasúnaithe seo

Is ríthábhachtach iontaofacht ama aistir um iompar poiblí éifeachtach toisc go mbraitheann ceangail bhus i Lár na Cathrach ar sceidil 15/20/30-nóiméid. Ní féidir na sceidil a bhaint amach mar gheall ar bhrú tráchta ar gach bealach isteach chuig lár na cathrach agus laistigh de.

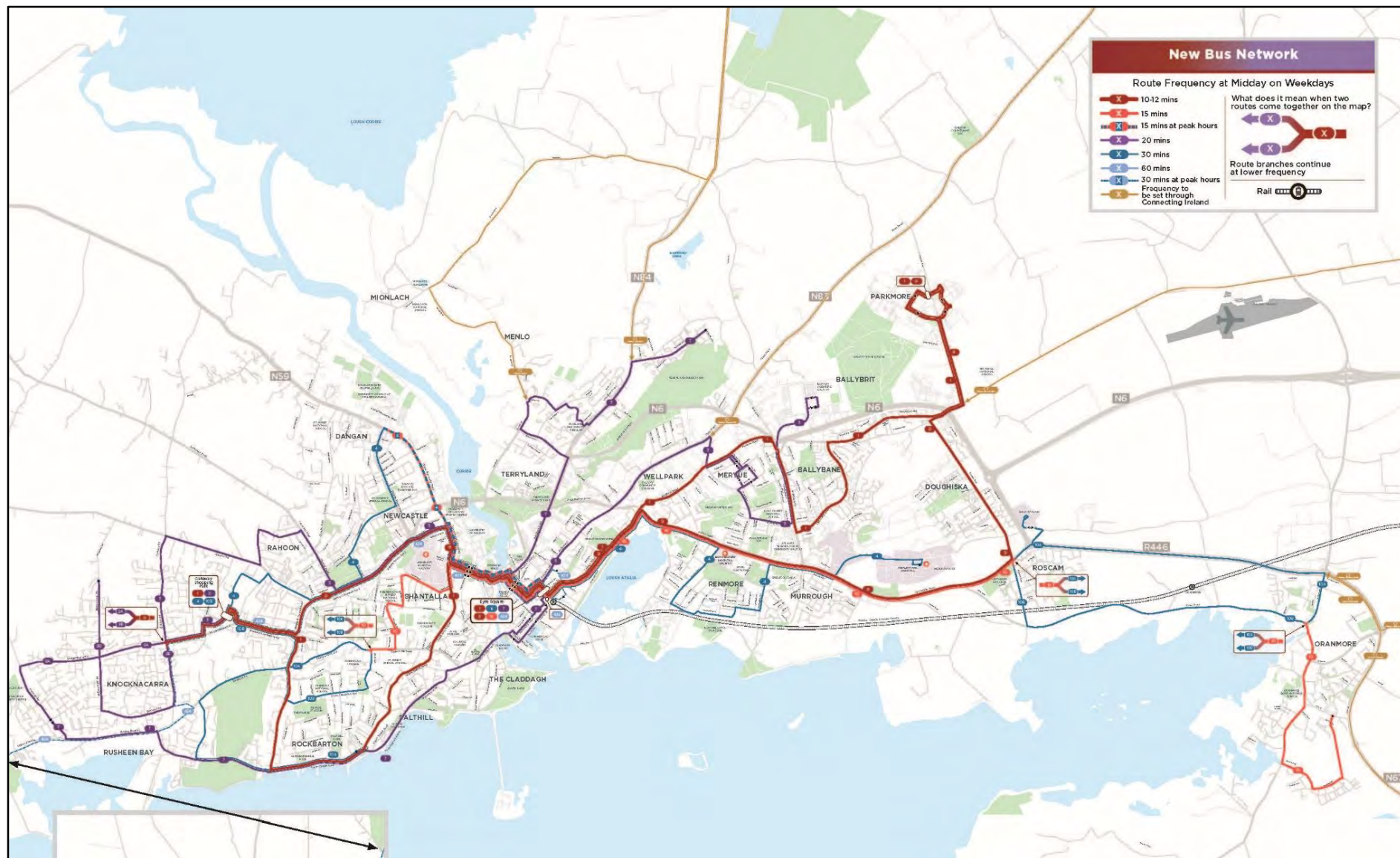
Cailltear naisc ansin le haghaidh taistealaithe bus agus mar thoradh air sin glacann turais bhus trasna na cathrach níos mó ná uair. Arís, tá úsáid an líonra reatha barrfheabhsaithe agus uasmhéadaithe, ach is teoranta an méid spáis, agus leis an líonra cuimsítear líonra sráide i gcathair mheánaoiseach nach féidir é a bharrfheabhsú níos mó. Ní tharlóidh aistriú go hiompar poiblí go mbeidh iompar poiblí á rith ar an mbealach is fearr, nach féidir tarlú sa timpeallacht reatha iompair, agus spás á roinnt le feithiclí príobháideacha. Dá bhrí sin, ní mór go mbeadh spás tiomnaithe ar phríomhbhealaí iompair poiblí nó go mbainfí brú tráchta de na príomhbhealaí sin.

Ar an gcaoi chéanna, ní éireoidh le taisteal gníomhach ach má dhéantar é a sheachadadh go sábháilte, agus chun é sin a bhaint amach is gá an choinbhleacht tráchta a bhaint agus spás tiomnaithe a sholáthar. Dá bhrí sin, teastaíonn idirghabháil shuntasach chun trácht a bhogadh amach ó líonra na sráideanna cathrach chun éiginnteacht ó thaobh amanna aistir a ghabhann le brú tráchta a laghdú go mór agus chun níos mó den mhéid teoranta spáis atá ar fáil a thiomnú don taisteal gníomhach agus don iompar poiblí.

Bainfear an cuspóir sin amach go páirteach, i gceantar lár na cathrach, trí thionscadal Nasc Traschathrach BusConnects a chur i bhfeidhm. Ní bhainfidh an tionscadal sin amach an cuspóir sin, áfach, ar na bealaí isteach go léir chuig an gcathair agus níl sé deartha chun déanamh amhlaidh.

Rinneadh anailís agus úsáid á baint as sonraí TomTom³ ar an líonra iompair poiblí atá beartaithe a fhreastalaíonn ar an gcathair & na bruachbhailte, agus a d'fhorbair an Údarás Náisiúnta Iompair (BusConnects na Gaillimhe: Athdhearadh Líonra (a tugadh chun críche i mí na Nollag 2023, mar atá léirithe ar **Error! Reference source not found.** i gcomhair tagartha agus ar <https://busconnects.ie/cities/galway/galway-bus-network-redesign/>).

³ Sonraí gan tréithe pearsanta luaite a gabhadh ó fheirís loingseoireachta TomTom i bhfeithiclí gluaiseachta ar féidir a úsáid chun sonraí réadama ar phátrúin ama a scrúdú



Pláta 3.14 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 buaicuaireanta, 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 mar chuid den Líonra Bus beartaithe don chathair agus taispeántar i Tábla 3.2 freisin na seirbhísí a bheidh ag baint úsáide as gach bealach, i dteannta le minicíocht bheartaithe na seirbhíse.

Tábla 3.2 2024 Iontaofacht Agáí Aistir ar an Líonra Bus

Comparáid Agáí Aistir leis an Tréimhse Idir Bhuaicuaireanta (2022)			
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%

Baineadh na sonraí i Tábla 3.2 de shonraí ama aistir (ó Shamhain 2024) le haghaidh bealaí áit bhfuil aon lánai bus reatha ná beartaithe agus dá bhrí sin gur gá do bhusanna taisteal taobh leis an trácht ginearálta. Is í an fhadhb chéanna atá i gceist arís mar atá spás bóthair aonair agus gan an fhéidearthacht na sráideanna sin a leathnú chun lánai bus tiomnaithe a leithdháileadh. Léirítear leis na sonraí an éagsúlacht shuntasach maidir le hamanna aistir bus ar fud na cathrach i dtréimhsí buaice na maidine agus an tráthnóna, nuair a chuirtear i gcomparáid leis an tréimhse idir buaicuaireanta é. Is féidir a fheiceáil go dtarlaíonn moill atá méadaithe go suntasach i seirbhísí bus le linn na dtréimhsí buaice mar gheall ar an mbrú tráchta leathan ar fud an líonra, agus go gcuireann sé sin faoi seach le méaduithe móra ar agáí aistir bus, agus sa deireadh go mbaintear den iontaofacht um thaisteal paisinéirí ar an mbus le linn na mbuaictréimhsí sin. Toisc go n-éiríonn na méaduithe tuartha ar am ciúála agus am ginearálta turais, is gá spás a athdháileadh do bhusanna ionas gur féidir leo rith ar an mbealach is fearr. Toisc nach féidir na sráideanna sin a dhéanamh níos leithne, agus in éagmais idirghabhála chun an spás seo a chruthú, leanfaidh sé sin ar aghaidh ag dul i méid níos mó de réir mar a leanfaidh an chathair ar aghaidh ag fás.

Ní diúltach suntasach is ea neamhiontaofacht agáí aistir do ghnólachtaí ar mian leo lonnú sa limistéar, don turasóireacht mar gheall ar dheacrachtaí amchláir a sceidealú agus do thionscail atá ann cheana a bhfuil iarracht á déanamh acu earraí a iompar amach chuig margaid náisiúnta agus idirnáisiúnta.

3.4.4.3 *Acmhainn Acomhal*

Tarlaíonn brú tráchta mar gheall ar úsáid an líonra bóithre ag méideanna móra tráchta agus cliseadh acmhainne dá bharr ag na hacomhail atá ann. Tá maireachtáil sa chathair á plúchadh leis an mbrú tráchta seo faoi láthair agus chomh maith leis sin tá rochtain ón réigiún i gcoitinne ar fhostaíocht agus ar sheirbhísí sa chathair á cosc leis. Rinneadh na hacomhail atá ann cheana a bharrfheabhsú chun dhá ról a chomhlíonadh mar atá (i) freastal ar thrácht atá ag iarraidh dul timpeall na cathrach chomh maith le trácht ar na bealaí gathacha a bhíonn ag iarraidh dul isteach sa chathair, chomh maith le (ii) freastal ar thurais taistil ghníomhaigh a thrasnaíonn tríd na hacomhail sin.

De réir mar a sháróidh trácht acmhainn na bpríomh-acomhal, éireoidh an brú tráchta atá ann cheana níos measa fós, agus meastar nach féidir an tosaíocht bhus atá samhlaíthe ag na príomh-acomhail a chur i bhfeidhm mar atá ag iarraidh. Sa bhreis air sin, ní tharlóidh an t-aistriú barrmhaith chuig córa iompair gníomhacha toisc nach mothóidh rothaithe ná coisithe sábháilte agus iad ag plé le líonra ina bhfuil brú tráchta trom ina bhfuil acomhail a sháraíonn a n-acmhainn/ina bhfuil brú tráchta áit a thrasnaíonn an trácht lánaí rothaíochta, a bhacann boscaí buí, agus a ritheann trí shoilse dearga de réir mar a théann frustrachas i méid leis an moill a bhíonn ag méadú i gcónaí. Bíonn acomhail faoi bhrú i gcónaí, d'ainneoin na fírice go ndéantar an t-am sa timthriall comharthaí a bharrfheabhsú i gcónaí ag Ionad Rialaithe Tráchta na Gaillimhe, ach nach dtacaíonn leis an gcoisí aonair atá ag fanacht le leithdháileadh sábháilte trasnaithe.

Go háirithe, déantar na hacomhail seo a leanas ar na dromanna reatha soir-siar a bharrfheabhsú a mhéid is féidir, ach tá brú tráchta acu fós, is iad sin ná: Cnoc Mhaoil Drise, An Baile Bán, Bóthar Thuama, Acomhal na gCiarabhánach, Acomhal na mBoidicíneach a théann chuig Droichead na gCúig Chéad ar an imeall thuaidh den chathair, i dteannta leis na hacomhail ó Thimpeallán na Máirtíneach go hAcomhal Mhóinín na gCiseach ar an imeall theas den chathair, féach ar Pláta 3.1. Siar ó Dhroichead na gCúig Chéad, is iad na príomh-acomhail chun acmhainn a chur ar fáil ná Bóthar an Chaisleáin Nua, Timpeallán na mBrúnach, Timpeallán na nDíneach agus Acomhal Bhóthar Bhaile an Rí. Acomhail chomhréidhe iad na hacomhail sin go léir agus faoi láthair tá siad ag sárú a n-acmhainne, a chuireann faoi seach leis an mbrú tráchta lena ghabhann tionchair ghaolmhara ar an iompar poiblí agus truailliú aeir.

Rinneadh measúnú ar an gcóimheas méid/acmhainne (V/C) ag acomhail agus timpealláin le comharthaí, móide príomhacmhail eile ag a dtrasnaíonn bóithre faoi mar a léirítear i Pláta 3.15, agus úsáid á baint as sonraí a baineadh de shamhail tráchta Buaicuaire AM don Bhonnbhliain 2023. Léiríonn an t-uaschóimheas V/C castaí an t-uaschóimheas méid is acmhainne do na castaí ag gach acomhal. Tá an táscaire sin úsáideach chun na hacomhail ag a bhfuil fadhb a thabhairt chun suntais, i gcomparáid leis an meánchóimheas V/C nó an meánmoill, ina bhféadfadh níos mó gluaiseachtaí ardmhéid ísealmhoille bheith i gceist. Cuirtear na cóimheasa méid is acmhainne i gcoibhneas ansin leis an leibhéal moille agus brú tráchta ag na hacomhail.



Pláta 3.15 Cóimheas Idir Toilleadh agus Acmhainn ag Acomhail (Buaicúair AM 2023)

Léirítear i Pláta 3.15 líon na n-acmhail ag a bhfuil uaschóimheas V/C castaí laistigh de raoin chaighdeánacha 0.85-1.00, 1.00-1.15 agus >1.15. Bíonn a n-acmhainn sáraithe ag acomhail ag a bhfuil cóimheas V/C níos airde ná 1. Go hidéalach ba cheart go mbeadh acomhail ag feidhmiú ag cóimheas V/C de < 0.85, lena dtabharfaí 15% d'acmhainn sa bhreis san acomhal le déileáil le teagmhas gan choinne nó le fás nádúrtha.

Léiríonn an anailís seo go bhfuil an líonra mar atá srianta ag acmhainn acomhail, cé go ndearnadh na hacmhail sin a bharrfheabhsú le déanaí chun acmhainn a uasmhéadú agus chun freastal ar gach cóir iompair seachas díreach trácht feithicle.

Tá a n-acmhainn ag an mbuaicúair sáraithe faoi láthair ag na hacmhail ar na bealaí criticiúla a théann isteach sa chathair, is é sin Acomhail an N84, an N83 agus an N59 leis an N6 atá ann, faoi mar a léirítear i Pláta 3.15. Tá na hacmhail sin ag feidhmiú ag níos mó ná 100% dá n-acmhainn, agus bíonn moilleanna suntasacha ag na hacmhail sin dá réir sin ar an líonra. Ag na hacmhail seo tá na príomhbhealaí tráchta chun na cathrach agus na príomhacmhail ar an mbealach imlíneach timpeall na cathrach, is fadhb shuntasach í seo do na príomhbhealaí isteach chuig an gcathair.

Ní mór na hacmhail sin a choinneáil chun an nascacht a sholáthar ach ní mór go mbeadh trácht laghdaithe tríd na hacmhail chun cur ar a gcumas oibriú ar a lánacmhainn arís agus chun soláthar glaonna tosaíochta do choisithe agus rothaithe ag na comharthaí a chumasú, rud nach féidir a dhéanamh go bunúsach, mar atá cúrsaí faoi láthair. Is gá, dá bhrí sin, idirghabháil shuntasach a dhéanamh i ndáil le líonra bóithre na cathrach chun na hacmhail sin a mhaolú, ionas nach bhfuil siad ag iarraidh freastal ar thrácht atá ag iarraidh dul timpeall na cathrach chomh maith le trácht ar na bealaí gathacha a bhíonn ag iarraidh dul isteach sa chathair agus turais taistil ghníomhaigh a thrasnaíonn na hacmhail sin.

Léirítear leis an anailís seo go bhfuil an líonra cothromaithe go mion agus gur beag acmhainn le cois (más ann d'acmhainn ar bith) atá sa líonra chun dul i ngleic le teagmhas neamhthuartha nó le fás nádúrtha. Fachtóir tábhachtach é sin, toisc go mbíonn tranglam tráchta ar fud na cathrach follasach nuair a tharlaíonn teagmhas gan choinne amhail timpiste, teagmhas suntasach aimsire, bainistíocht shealadach tráchta a bhaineann le hoibreacha cothabhála rialta ar an líonra bóithre atá ann, imeachtaí séasúracha agus imeachtaí laethanta cluichí spóirt faoi leith.

3.4.5 Tionchair Fhadtéarmacha

Beidh na tionchair fhéideartha fhadtéarmacha ar iompar, ar chreatlach shóisialta agus eacnamaíoch na Gaillimhe suntasach mura dtabharfar aghaidh ar na fadhbanna iompair.

D'áireofaí le hachóimre ar na tionchair fhadtéarmacha ar iompar in éagmais idirghabhálaí suntasaí:

- Tionchair ar líonra an iompair phoiblí a mbíonn faid turais agus moilleanna fada ar an líonra busanna reatha mar thoradh orthu, rud a bhaineann ó mhéadú ar líon na ndaoine a úsáideann é
- Laghdaítear deiseanna le haghaidh rothaíochta sábháilte agus compordaí, atá saor ó bhrú tráchta agus méadú astaíochtaí feithicle gaolmhara
- Taistealaíonn na mílte feithicil gan ghá in aghaidh an lae trí lár na cathrach agus bíonn tionchair ghaolmhara gan dealramh aige sin ar ghnólachtaí, ar shaoráidí poiblí, ar bhailte agus ar úsáideoirí bóithre gan inneall, agus tugtar faoi deara go ndéantar na turais sin sna ceantair is dlúithe ó thaobh daonra
- Naisc iompair neamhiontaofa chun rochtain a fháil ar mhargaí laistigh den chathair, ó Ghaillimh ar aghaidh agus easpa inrochtaineachta ar Réigiún an Iarthair ina iomláine

D'fhéadfadh na cinn seo a leanas a bheith i measc na dtionchar maicreacnamaíoch a d'fhéadfadh teacht chun cinn:

- D'fhéadfadh an meath i gcáilíocht na timpeallachta uirbí an treocht atá ann cheana cónaí taobh amuigh de theorainneacha na cathair agus taisteal go Gaillimh le hoibriú a dhéanamh níos measa, ag méadú an bhrú tráchta agus ag laghdú na hacmhainneachta d'infheistíocht san iompar poiblí nó i mbealaí eile taistil, chun tionchar a imirt
- Cosc leantach ar ghluaiseachtaí taistil ar cheachtar taobh d'Abhainn na Gaillimhe, a mbeadh scoitheadh limistéar den chathair agus den chontae mar thoradh air
- Dhá limistéar cathrach ar leith a chruthú ar cheachtar taobh d'Abhainn na Gaillimhe, agus bheadh an chathair agus iarthar an chontae ag meath
- Dídhreasacht d'Infheistíocht Dhíreach Eachtrach (FDI) infheistíocht a dhéanamh i gCathair na Gaillimhe de bharr costais an bhrú tráchta i gcomhthéacs earraí agus saothair araon
- D'fhéadfadh laghdú ar mheallacht Chathair na Gaillimhe mar shuíomh lucht saothair bheith mar thoradh ar mheath i gcáilíocht na timpeallachta uirbí mar gheall ar an méadú ar an mbrú tráchta agus ar an truailliú
- D'fhéadfaí tuilleadh gníomhaíochtaí a athlonnú chuig áiteanna eile amach ón gcathair mar thoradh air e.g. miondíol, gnó, fostaíocht, caitheamh aimsire, rud a laghdódh neart na Gaillimhe mar Chathair Thairsí
- Tionchar diúltach ar fhorbairt eacnamaíoch réigiún an iarthair i gcoitinne toisc go ndéanfaí dochar don rochtain (saothar, earraí, turasóireacht)
- Laghdú ar an iomlán ar chumas Chathair na Gaillimhe gníomhú mar Thairseach ar an mbealach thiar, agus feidhmiú mar fhrithchothromaíocht réigiúnach soir

Áireofaí leis na tionchair shóisialta a bheadh mar thoradh ar an méid thuas:

- Timpeallacht dhúshlánach a chruthú ó thaobh inrochtaineachta de do roinnt earnálacha den tsochaí, go háirithe iad siúd is mó a bhraitheann ar thaisteal i gcaranna neamhphríobháideacha, toisc go mbeidh sé níos deacra údar a thabhairt le hinfeistíocht san iompar poiblí thar chreatlach chathrach níos scaipthe. Ní bheidh rothaíocht ná siúl chomh mealltach mar gheall ar inniú sábháilteachta go háirithe le haghaidh turas scoile
- D'fhéadfadh go laghdófaí an réimse roghanna fostaíochta atá ar fáil, rud a d'fhéadfadh tionchar a bheith aige ar phróifíl na gcónaitheoirí sa chathair agus tionchair chomhfhreagracha ar phobail

- Laghdú ar tháscairí cáilíochta beatha don daonra a bhfuil cónaí orthu i nGaillimh, a bhíonn ag obair ann nó a thugann cuairt uirthi

Ag cur san áireamh na tionchair fhadtéarmacha thuas, tá gá práinneach ann fós le dul i ngleic leis na saincheisteanna iompair reatha atá le sárú ag an gcathair agus ag na limistéir thart uirthi faoi láthair, agus bonn is taca a chur faoin bhfás amach anseo trí straitéis fhadtéarmach um iompar mar atá leagtha amach i Straitéis Iompair na Gaillimhe a chur i bhfeidhm, lena gcuimsítear seachadadh an N6 GCRR mar atá beartaithe.

Go deimhin, chuige sin, is úsáideach cuimhneamh ar an aighneacht a rinne Cumann Tráchtála na Gaillimhe ag an éisteacht ó bhéal a tionóladh in 2020. Léiríodh le torthaí suirbhé ar a gcuid ball gur mheas 80% de na gnólachtaí a ndearnadh suirbhé orthu go mbíonn tionchar diúltach ag an mbrú tráchta ar an ngnó. Shonraigh siad, *‘chun an Chathair a fhorbairt amach anseo is gá acmhainn bhreise don líonra bóithre chomh maith le feabhas mór ar an mbonneagar iompair inbhuanaithe, agus go mbaineann an FBB ní hamháin le Lár na Cathrach, ach leis an gContae agus leis an Réigiún chomh maith’*. (Féach ar Thuarascáil na gCigirí Leathanach 362).

3.5 Straitéis Iompair na Gaillimhe

3.5.1 Forbhreathnú

Cé gurbh in 2016 a foilsíodh SIG, roimh an mBonneagar Náisiúnta um Iompar in Éireann (BNIÉ) ó 2018, forbraíodh í agus aird chuí tugtha ar na prionsabail chéanna mar atá leagtha amach i BNIÉ (Féach ar Phláta 2.6 agus 2.7 i gCaibidil 2 den TMTT nuashonraithe seo). Dá réir sin, tugtar tosaíocht i SIG do shiúl agus rothaíocht agus don iompar poiblí thar úsáid a bhaint as an ngluaisteán príobháideach agus ceanglaítear go ndéanfaí an bonneagar bóithre reatha a bharrfheabhsú sula dtógfaí bonneagar nua. I SIG leagtar amach an réiteach straitéiseach ar na fadhbanna iompair a thagann chun cinn in Éirinn, lena n-áirítear an gá maidir leis an N6 GCRR atá beartaithe go mbainfí amach sa deireadh an méid athraithe a theastaíonn chun ligean don chathair fás, agus freastal ar éilimh mhéadaithe an taistil ar bhealach níos inbhuanaithe.

I SIG sainithnítear bearta tábhachtacha i lár na cathrach, rud a chumasaíonn athdháileadh spáis bóthair ar shráideanna na cathrach agus seachadadh roghanna feabhsaithe iompair phoiblí, lena n-áirítear go sonrach BusConnects sa ghearrthéarma agus sa mheántéarma agus an acmhainneacht sa todhchaí d'iarnród éadrom atá nasctha le fás forbartha ar chonairí sonracha/ar chonaire sonrach.

Tá ceithre dhroichead ann faoi láthair ag trasnú Abhainn na Gaillimhe, ar a n-iompraítear thart ar 80,000 feithicil le chéile in aghaidh an lae, chomh maith le freastal ar choisithe, rothaithe agus sheirbhísí bus. Tá trí cinn de na ceithre dhroichead laistigh de lár na cathrach, ag tarraingt tráchta isteach sa chathair mar sin chun an abhainn a thrasnú amháin.

Osclaíodh Droichead Coisithe agus Rothar Dhroichead na mBradán i mí Bhealtaine 2023, díreach ó dheas de Dhroichead na mBradán atá ann cheana agus leis sin baintear an choinbhleacht idir coisithe, rothaithe, agus trácht trí phointe trasnaithe sábháilte a thairiscint do choisithe agus rothaithe chomh maith. Tá an t-eispéireas turais athraithe ó bhonn toisc go bhfuil an droichead atá ann cheana níos sine ná 200 bliain agus go raibh air freastal ar gach modh i spás an-chúng. Le scéim Cheangal Traschathrach BusConnects na Gaillimhe a faomhadh le déanaí, agus é curtha i bhfeidhm go hiomlán, bainfear cuid mhór den trácht ó Dhroichead na mBradán, agus bogfar roinnt gluaiseachtaí feithicle soir-siar ar ‘Líonra Rochtana Lár na Cathrach; agus Droichead na gCúig Chéad an N6 agus Droichead Wolfe Tone, ó thuaidh agus ó theas faoi seach.

Tá an N6 GCRR atá beartaithe ina chuid rithábhachtach de SIG agus é lárnach do réadú na dtairbhí go léir a ghabhann le réiteach iompair chomhtháite. Leis an N6 GCRR atá beartaithe cuirfear an trasnú riachtanach breise ar Abhainn na Gaillimhe ar fáil, agus, de réir mar a fhásfaidh an chathair, comhlánóidh sé tionscadal Cheangal Traschathrach BusConnects a dhéanfaidh conair iompair inbhuanaithe de Dhroichead na mBradán idir 7 a.m. agus 7 p.m. Cumasóidh an chonair sin tosaíocht do chóra eile iompair sa chathair agus i limistéar lárnach na mbruachbhailte mar atá leagtha amach i SIG agus ar an gcaoi sin éascófar an méadú ar bhusanna traschathrach atá leagtha amach i gclár BusConnects.

Anuas air sin, cumasóidh an N6 GCRR beartaithe dlúthfhás mar atá samhlaithe ag an NPF a bheith riachtanach chun ár gcuid spriocanna CAP24 a chomhlíonadh, agus iompar poiblí á rith ar an mbealach is fearr le haghaidh daonra i bhfad níos mó i limistéar dlúth níos lú.

Le 15 bliana anuas, tá prionsabail an ordlathais córa iompair á gcur i bhfeidhm freisin chun taisteal gníomhach agus iompar poiblí a chumasú ar líonra bóithre reatha an N6, arb é an phríomhchonair iompair soir-siar ar an taobh thuaidh den chathair. Cuireadh cosán agus raon rothaíochta leithscartha leis ón gceann thiar den N6 ag Timpeallán na mBrúnach chuig crosbhealach an N6/R865 sa Bhaile Bán ar an dá thaobh den N6 reatha. Cuireadh saoráidí iomlána ar fáil do choisithe ag gach acomhal feadh an N6 ó Thimpeallán na mBrúnach chuig Acomhal Chnoc Mhaoil Drise chun cur ar chumas coisithe an spás bóthair gnóthach sin a thrasnú go sábháilte. Tugadh tosaíocht do bhusanna ag Acomhal Chnoc Maoil Drise áit a dtrasnaíonn an bus an N6.

Ar an gcaoi chéanna, coinníodh cúirtealáiste bhóthar an N6, rinneadh cothabháil agus barrfheabhsú air ar aon dul le hordlathas na hidirghabhála chun acmhainn an spáis aonair sin a fheabhsú, agus na timpealláin uasghrádaithe go hacmhail chomharthaithe ag Timpeallán na Máirtíneach ag acomhal an N67/R921, Timpeallán Uí Loinsigh ag acomhal an N6/R339 i gCnoc Maoil Drise, Timpeallán na Mairéasach ag acomhal an N6/R865 sa Bhaile Bán, Timpeallán na bhFóntach ag acomhal an N6/N83, Timpeallán na Linseach ag acomhal an N6/N84 agus Timpeallán na mBoidicíneach ag acomhal an N6/R338. Leis an uasghrádú ar na comharthaí, i dteannta leis an infheistíocht san ionad RTU cumasaítear acmhainn níos mó chun dul tríd an acomhal agus cumasaítear pasáiste sábháilte le haghaidh úsáideoirí taistil ghníomhaigh agus tosaíocht d'iompar poiblí. Leis na hidirghabhálacha sin leathnaíodh úsáid an N6 reatha. Aithníodh i SIG nuair a bheidh triail bainte as gach rogha ó thaobh idirghabhálacha ar an spás bóthair aonair sin, go mbeadh gá le hidirghabháil straitéiseach ansin chun cúrsaí a mhaolú.

Ní mór an difríocht idir cúrsaí ar chonair an N6 mar a chuirtear síos orthu agus cúrsaí ar an R338 siar ó cheann aistir an N6 ag Timpeallán na mBrúnach/Acomhal an N59. Soláthraíodh cosán rothaithe agus cosán leithscartha, saoráidí coisithe agus rothaithe ag gach comhartha bóthair, in éineacht le lána bus tiomnaithe ar feadh 24 uair an chloig ar an dá thaobh den bhóthar ar an R338 chuig Timpeallán na nDineach, lena gcinntítear go mbaintear an úsáid is mó as an spás bóthair. Níl ach nasc soir-siar amháin sa spás sin, áfach, agus tá gach cóir sa spás céanna san iomaíocht lena aghaidh. Is é sin an phríomhchonair iompair phoiblí siar ón abhainn agus téann an bealach sin trí phobail ina bhfuil claonadh an-ard siúil agus rothaíochta, ach tá sé ag freastal freisin ar mhéid mór tráchta.

Ó Thimpeallán na nDineach go Bóthar na Ceapaí feadh Bóthar Dáileacháin an Iarthair, cuirtear raon rothaíochta ar an mbóthar chomh maith le cosán ar fáil, ach tá cuig timpeallán ar an gcuid sin. Cuireadh trasrianta coisithe gan chomharthaí leis an timpeallán sin go léir, ó réachtáladh an éisteacht bhéil in 2020, agus cuireadh trasrian coisithe le comharthaí le hacmhail Lána an Mhuilleora le Bóthar Dáileacháin an Iarthair chun freastal ar an méadú ar na línte éilimh agus méine. Tá maoiniú i bhfeidhm ag Comhairle Cathrach na Gaillimhe freisin chun na raonta rothaíochta ar an mbóthar atá ann cheana a thiontú go raonta easbhóthair tiomnaithe. Is úsáideach an tsócmhainn reatha sin a bharrfheabhsú, ach is amhlaidh fós, áfach, go n-úsáideann an trácht HGV go léir a fhaigheann rochtain ar Pháirc Mhiondíola na Gaillimhe agus méideanna móra tráchta an chonair bhóthair chéanna leis na húsáideoirí bóthair leochaileacha. Is ábhartha an fhachtóir sin go háirithe nuair a chuirtear san áireamh líon na mbunscoileanna atá suite ar an mbóthar sin agus líon na leanaí a bhíonn ag siúl agus ag rothaíocht agus ag idirphlé le méid an-ard tráchta.

Aithníodh i SIG gur gá idirghabháil straitéiseach i bhfoirm cuarbhealaigh, is é sin an N6 GCRR, chun méid mór tráchta lena n-áirítear HGVanna a bhaint ó Bóthar na Ceapaí go Timpeallán na nDineach, tríd an Taobh Thiar ar Bóthar Shéamuis Uí Chuirce go Timpeallán na mBrúnach, agus ar aghaidh ar an taobh thoir den chathair go Cnoc Mhaoil Drise agus Timpeallán Chúil Each.

3.5.2 Idirghabháil straitéiseach a sholáthar i SIG

Forbraíodh SIG ar an tuiscint go ndéanfaí líonra comhtháite ‘nasc’ (bealaí) agus ‘nód’ (stadanna agus suíomhanna acomhail) a sheachadadh inar féidir le daoine taisteal gan stró, agus conairí agus modhanna a athrú de réir mar is gá lena dturas a dhéanamh ar bhealach inbhuanaithe. Is í sin an cuspóir bunúsach agus an prionsabal forluiteach fós de réir mar a chuirtear na gnéithe aonair de SIG i bhfeidhm agus a chuirfear i bhfeidhm iad amach anseo. Foráiltear go soiléir i SIG do thrácht a théann tríd an lár faoi láthair (chun láithreacha ar imeall an láir a shroicheadh) a ródú chuig córa iompair níos inbhuanaithe ar an gcéad dul síos agus chuig cuarbhealaí níos oiriúnaí timpeall ar cheantar chroílár na cathrach le haghaidh turais feithicle riachtanacha. Leis an athródú sin ar thrácht straitéiseach éascaítear tosaíocht do chóra iompair gníomhacha

(siúl agus rothaíocht) agus iompar poiblí i lár na cathrach agus ar fud lár na cathrach, rud atá bunriachtanach chun aistriú córa iompair a bhaint amach i bhfabhar iompair níos inbhuanaithe.

Tá SIG láidir chuige sin agus é ag teacht go hiomlán le CAP24 agus le cuspóir CAP24 mar atá astaíochtaí carbóin a laghdú, d'ainneoin gur forbraíodh SIG roimh CAP24.

Ba cheart a thabhairt faoi deara freisin gur sainithníodh leis an samhaltú iompair atá mar bhonn eolais faoi SIC nach mór dhá ról a chomhlíonadh leis an idirghabháil straitéiseach a theastaíonn, mar atá an trácht straitéiseach a éascú (i.e. an 43% de thurais a thosaíonn lasmuigh de chríos na cathrach nó a thosaíonn i gcrios na cathrach agus a chríochnaíonn lasmuigh de chríos na cathrach) agus bheith in ann freisin glacadh le trácht ó lár na cathrach agus an brú tráchta a mhaolú ansin. Tá na cuspóirí sin idirnasctha agus is gá go mbeadh an dá cheann ag teacht go hiomlán le CAP24. Dá bhrí sin, is gá córas iompair phoiblí ardchaighdeáin a sholáthar, ar gá go n-oibreodh sé chomh maith agus is féidir, ionas go bhféadann crios lár na cathrach freastal ar an éileamh laistigh de. Ar an gcaoi chéanna, is gá go ndéanadh an cuarbhealach freastal ar an trácht straitéiseach agus ar thrácht athróidithe ó lár na cathrach, agus, leis sin a dhéanamh, tacú go iomlán le comhlíonadh is fearr na mbeart iompair atá i SIG.

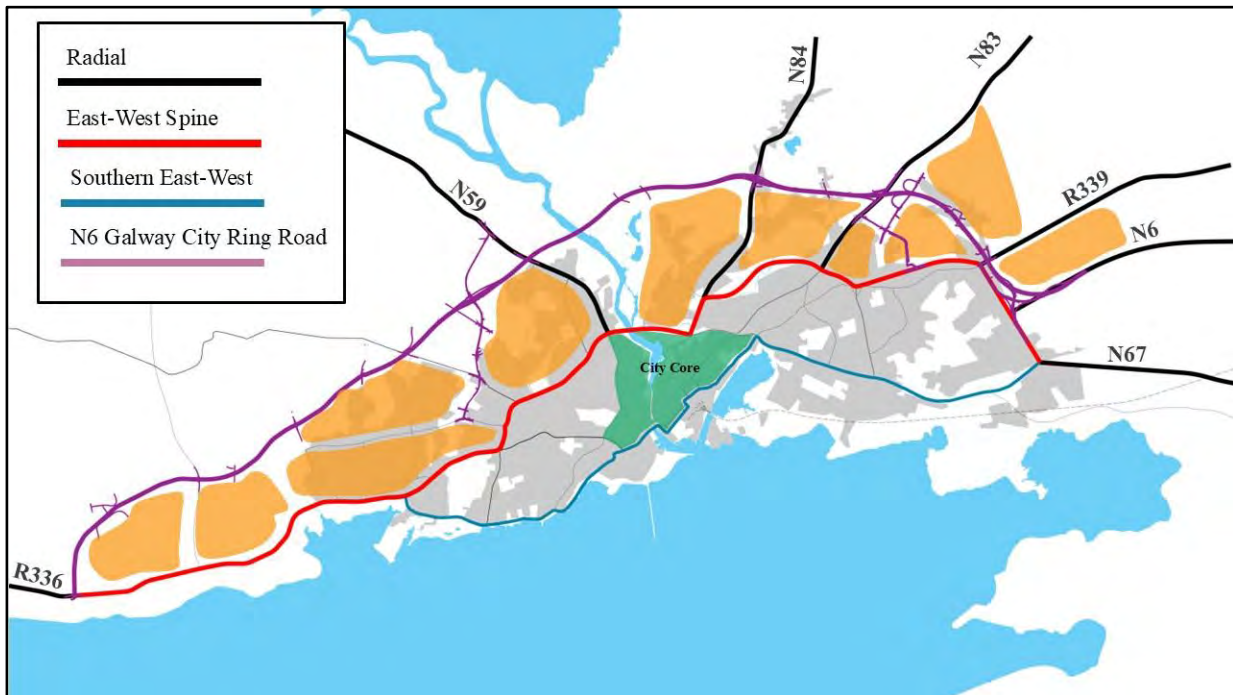
Dá réir sin, ní hamhlaidh go gcealaítear an gá leis an gcuspóir eile agus cuspóir amháin á chomhlíonadh, toisc go ndéanann gach cuspóir freastal ar chineálacha difriúla turais mar chuid de chóras iompair comhtháite na cathrach. Ar an gcaoi chéanna, cibé acu go seachadtar an córas iompair phoiblí i bhfoirm busanna sa ghearrthéarma agus i bhfoirm iarnróid éadroim sa ghearrthéarma ní chealaítear an gá le hidirghabháil straitéiseach an chuarbhealaigh d'fhonn seachadadh is fearr na réiteach iompair phoiblí atá roghnaithe a éascú.

I mí Dheireadh Fómhair 2024, d'fhoilsigh an tÚdarás Náisiúnta Iompair (NTA) Tuarascáil Staidéir Féidearthachta ar Iarnród Éadrom Idirthurais na Gaillimhe,⁴ a ndearnadh breithniú ann ar indéantacht fhéideartha ó thaobh líne Iarnróid Éadroim a thabhairt isteach i gcathair na Gaillimhe sa todhchaí ar feadh conaire amháin agus é nasctha le fás forbartha. Rinneadh tagairt do rogha féideartha dá leithéid um iarnród éadrom i SIG.

Ar mhaithe le hiomláine, rinneadh iniúchadh ar an rogha Iarnróid Éadroim sin mar rogha eile in áit an chuarbhealaigh bheartaithe i gCaibidil 4 den TMTT nuashonraithe sin. I ndáiríre, áfach, éascófar forbairt ar líne Iarnróid Éadroim ar bith amach anseo le trácht straitéiseach a bhaint de lár na cathrach mar thoradh ar fhorbairt ar an N6 GCRR atá beartaithe. Sa chomhthéacs sin, dhéanadh aon Iarnród Éadrom féideartha amach anseo freastal ar níos mó turas áitiúil, ar dhaoine atá ina gcónaí agus ag obair laistigh den chathair, agus is mó a úsáidfear an N6 GCRR atá beartaithe ag trácht atá ag dul chuig áit lasmuigh den chathair agus a bhfuil sé ar intinn aige rochtain a fháil ar an líonra straitéiseach/náisiúnta bóithre. Dá réir sin, cé go n-éascófar seachadadh aon líne Iarnróid Éadroim, go pointe áirithe, le cur i bhfeidhm an N6 GCRR atá beartaithe, tugtar aghaidh leis an dá rogha iompair straitéisigh ar éileamh difriúil. Is í an chonclúid, fiú i gcomhthéacs forbartha ar líne Iarnróid Éadroim, go bhfuil éileamh láidir fós ar an gcuarbhealach agus AADT de thart ar 40,000 feithicil ag úsáid an phointe trasnaithe ar Abhainn na Gaillimhe nach féidir freastal orthu le hiarnród éadrom féideartha sa todhchaí. Léirítear leis an anailís go bhfreastalaíonn aon iarnród éadrom féideartha sa todhchaí agus an N6 GCRR atá beartaithe, nuair a sheachadtar iad i gcomhar le bearta bainistíochta éilimh an phlean, ar fheidhmeanna comhlántacha, cuid mhaith.

Mar a sonraíodh thuas, aithníodh le SIG an gá le cuarbhealach breise seasmhach/iontaofa chun athdháileadh an spáis bóthair atá ann faoi láthair a éascú lena úsáid ag coisithe, busanna agus rothaithe. Aithníodh go háirithe an gá le trasbhealach breise ar Abhainn na Gaillimhe chun an cuarbhealach a chur i bhfeidhm go héifeachtach le haghaidh turas nach bhféadfaí a dhéanamh le modhanna iompair neamh-chairr.

⁴ https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2024/10/GMATS-LRT-Feasibility-Study-report-v0.4_Final.pdf



Pláta 3.16 Forleagan de N6 GCRR atá beartaithe agus lonaid Daonra ó thuaidh den N6 Reatha

Leis an N6 GCRR atá beartaithe, cuirtear an bealach imill sheachtraigh riachtanach sin ar fáil, a fhorbróidh líonra bóithre an taoibh thuaidh den chathair, agus ar an gcaoi sin a éascófar níos mó turas díreach, a atreoróidh tréthracht amach ón dromlach lárnach agus a éascóidh athdháileadh spáis bóthair i lár na cathrach go córa iompair gníomhacha agus iompar poiblí, féach ar Pláta 3.16. Mar a aithníodh le Tuarascáil na gCigirí ón 22 Meitheamh 2021, aithníodh “an nasc atá ar iarraidh nó an chuid thuaidh neamhfhorbartha den líonra”, agus an toradh air sin “gur gá don trácht go léir teacht isteach sa chathair chun rochtain a fháil ar an mbóthar dromlaigh sula mbogann sé ansin timpeall na cathrach nó sula seachnaíonn sé an chathair”. Cuirfidh an N6 GCRR atá beartaithe réiteach straitéiseach ar an bhfadhb iompair sin ar fáil.

Ina theannta sin, rachaidh an N6 GCRR atá beartaithe in ionad feidhm líonra reatha bóithre an N6/R338 (atá faoi bhun an chaighdeáin). Trí fhreastal ar an trácht straitéiseach a thrasnaíonn an chathair faoi láthair tríd an N6 atá ann chomh maith leis an trácht straitéiseach a bhíonn ag iarraidh faoi láthair dul trasna na cathrach chun an brú tráchta a sheachaint agus úsáid á baint as líonra bóithre na cathrach atá ann (mar gheall ar leibhéil an bhrú tráchta ar an líonra bóithre náisiúnta), saorfaidh an N6 GCRR atá beartaithe cuid mhaith spás bóthair i lár na cathrach agus beifear in ann é a úsáid ansin le haghaidh modhanna iompair eile. Go deimhin, éascóidh dilaithriú an tráchta straitéisigh sin ó lár na cathrach oibriú agus feidhmíocht is fearr le haghaidh líon i bhfad níos mó de sheirbhísí bus traschathrach atá beartaithe mar chuid de chlár BusConnects an NTA le haghaidh na cathrach (méadú 50% ar sheirbhísí).

Go deimhin, mar atá sonraithe thuas, léirítear leis an samhaltú agus an measúnú nuashonraithe ar thrácht go bhfuil na saincheistanna iompair mar an gcéanna inniu, agus go dteastaíonn seachadadh an N6 GCRR beartaithe mar chuid lárnach de SIG chun aghaidh a thabhairt ar na fadhbanna iompair sin.

3.5.3 Dul chun cinn maidir le SIG a Chur i bhFeidhm

Tá feabhsúcháin á ndéanamh ag Comhairle Cathrach na Gaillimhe ar an líonra bus chun cuspóirí na bpleananna seirbhíse a d’fhorbair an tÚdarás Náisiúnta Iompair a bhaint amach. Go deimhin, tá seachadadh an SIG ar siúl cheana agus béim á leagan ar bhonneagar a chur ar fáil chun tacú le bearta siúil, rothaíochta agus iompair phoiblí chun freastal ar riachtanais reatha na cathrach agus chun ailíniú le CAP24 a chinntiú.

Tá an clár reatha oibreacha agus seirbhísí leagtha amach ag Comhairle Cathrach na Gaillimhe ina Plean Bliantúil um Sheachadadh Seirbhísí, a ullmhaíodh i gcomhréir le hAlt 134A den Acht Rialtais Áitiúil 2001, mar atá leasaithe. Seo a leanas tuairisc ar chur i bhfeidhm príomhthionscadal faoi SIG i bPlean 2024 um Sheachadadh Seirbhísí de chuid Comhairle Cathrach na Gaillimhe:

- Ceangal Traschathrach na Gaillimhe: Athbhreithniú Breithiúnach á dhéanamh ar an iarratas pleanála faoi láthair tar éis faomhadh a fháil le coinníollacha ó ABP ar an 27 Meán Fómhair 2024

- Droichead Rothaíochta agus Coisithe na mBradán: Tá tógáil déanta agus tá an droichead seo tagtha chun bheith ina shainchomhartha suntasach i lár na cathrach
- Forbairt tograí tosaíochta bonneagair don líonra busanna lasmuigh de chríos Cheangal Traschathrach na Gaillimhe: Idir lámha
- Feabhsúcháin ar rochtain iompair ar na hArdáin Theas: Curtha i gcrích
- Straitéis Rothaíochta na Gaillimhe a chur i bhfeidhm lena n-áirítear glasbhealaí, príomhbhealaí, bealaí tánaisteacha agus bealaí friothálacha: Cuireadh tús le tógáil in 2021 agus tá sí ar siúl fós
- BusConnects na Gaillimhe – Bóthar Bhaile Átha Cliath, Idir lámha ag an gcéim réamhphleanála
- Pátrún athmhúnlaithe na seirbhíse faoi SIG (BusConnects) i gCathair na Gaillimhe: Idir lámha
- Rochtain a fháil ar fheabhsúcháin ar iompar poiblí mar fheabhsúcháin ar stadanna bus/scáthláin bhus: Cuireadh tús leis in 2020 nuair a cuireadh 19 scáthlán bus nua ar fáil. Tá an clár idir lámha
- Bainistíocht inbhuanaithe ar pháirceáil agus cur i bhfeidhm tionscnamh comhlántach mar roinnt rothar agus roinnt phoiblí carranna: Idir lámha
- Feabhsúcháin ar rochtain do choisithe mar chonairí siúil chuig iompar poiblí: Idir lámha
- An tIonad Bainistíochta Tráchtá Uirbhí (UTMC) a chothabháil, a mhéadú agus a chomhtháthú: Idir lámha
- Forbairt beartais agus pleanáil chun cinn um roghanna aistriú córa iompair le haghaidh forbairtí móra: Idir lámha
- Láthair páirceála & taistil a shainaithint: Idir lámha

Tá go leor de na cuspóirí agus na beartais atá i SIG cumhdaithe freisin i bPlean Forbartha Chathair na Gaillimhe 2023–2029 ar glacadh leis le déanaí, lena n-áirítear roinnt beart atá dírithe ar bhéim an taistil i lár na cathrach a aistriú go siúl, rothaíocht agus iompar poiblí agus pleanáil úsáide talún a nascadh le pleanáil iompair. I measc na mbeart sin tá:

- Forbairt láithreán athfhorbraíochta amach anseo a chomhchruinniú i lár na cathrach
- Fáil agus costas na páirceála i lár na cathrach a rialú
- Pleananna bainistíochta soghluaisteachta um mórionaid fhostaíochta
- Laghdú ar chaighdeán pháirceála le haghaidh forbairtí nua atá suite gar do chonairí iompair phoiblí
- Srian a chur le trácht ar shráideanna áirithe
- Cuid mhór den pháirceáil sráide a bhaint de lár na cathrach chun níos mó tosaíochta a thabhairt do choisithe, do rothaithe agus d'iompar poiblí

Tá na bearta atá leagtha amach thuas dírithe ar an éileamh ar thaisteal a laghdú ar an gcéad dul síos agus is í Comhairle Cathrach na Gaillimhe atá á seachadadh. Mar shampla, cuirfidh an Ceangal Traschathrach srian le trácht ginearálta ó dhul isteach i lár na cathrach. Beidh feidhm ag an srian ar thrácht ar Dhroichead na mBradán, agus feadh Ascaill Naomh Uinseann, Sráid Eglinton, an Fhaiche Mhór agus Sráid Forster agus déanfar trácht nach bhfuil riachtanach a athródú amach ón mbealach chun tosaíocht a thabhairt d'iompar poiblí, do shiúl agus do rothaíocht.

Cumasóidh an Ceangal Traschathrach forbairt inbhuanaithe i lár na cathrach ar láithreacha athfhorbraíochta. Áirítear le dlúthfhorbairtí nua i láithreacha athfhorbraíochta atá ag céim na pleanála nó na tógála Cé Bonham, Stáisiún an Cheanntaigh, Cearnóg Crowne; áirítear le forbairtí eile dá bhfuil an dearadh nach mór críochnaithe Bóthar an Ghainimh agus ceantar na nDugaí.

Tá caighdeán pháirceála laghdaithe curtha i bhfeidhm ag Comhairle Cathrach na Gaillimhe i láithreacha athfhorbraíochta dá leithéid i lár na cathrach.

Mar shampla, i gCé Bonham, mar thoradh ar sholáthar teoranta páirceála sa láthair forbraíochta beidh spleáchas ard i measc fostaithe ar thaisteal trí chóra iompair inbhuanaithe, amhail bus agus iarnród, siúl agus rothaíocht.

3.6 Tionchair dhearfacha an N6 GCRR ar an gcóras iompair

Mar atá léirithe thuas agus mar atá sonraithe níos mó i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe sin, tá an líonra bóithre atá ann ar a lánacmhainn agus ní leor é chun freastal ar an éileamh taistil reatha ar gach cóir iompair (i.e. taisteal gníomhach, iompar poiblí agus trácht feithiclí) i gCathair na Gaillimhe, sa cheantar máguaird agus i Réigiún an Iarthair. Dá réir sin, níl aon amhras ach nach bhfuil an líonra bóithre reatha in ann freastal ar an éileamh méadaithe ar iompar a meastar go dtarlóidh se faoi 2040 (mar atá leagtha amach thuas i gCuid 3.4.2). Rinneadh anailís ar na KPIanna céanna a úsáideadh chun an fhadhb a mhíniú leis an N6 GCRR atá beartaithe chun léiriú go bhfuil gá leis an N6 GCRR atá beartaithe mar réiteach straitéiseach ar an bhfadhb iompair sin.

Tábla 3.3 taispeántar laghduithe AADT feadh bealaí sa chathair a óstálfaidh seirbhísí BusConnects agus nach bhfuil bonneagar tosaíochta bus reatha nó beartaithe acu. Tá na sonraí sin bunaithe ar an samhaltú tráchta nuashonraithe le haghaidh chás lárnach TMTT agus an N6 GCRR atá beartaithe i bhfeidhm (ar tugadh faoi chun críocha Caibidil 6 nuashonraithe den TMTT nuashonraithe sin). In éagmais an N6 GCRR atá beartaithe, bheadh ar na seirbhísí sin, atá le feiceáil ar **Error! Reference source not found.** taisteal taobh leis an trácht ginearálta agus, mar thoradh air sin, bheadh an mhoill chéanna ag baint leo is a bhainfeadh leis an trácht ginearálta toisc nach bhfuil spás ar na sráideanna sin chun bonneagar tiomnaithe bus a chur ar fáil. Tríd an N6 GCRR beartaithe a chur i bhfeidhm mar chuid de shraith iomlán beart atá leagtha amach i SIG, áfach, bhainfí tairbhe shuntasach ar na bealaí sin ó agáit turais níos tapa agus níos iontaofa le haghaidh úsáideoirí bus ar an dá thaobh den chathair.

Tábla 3.3 Laghduithe TMTT sa Bhliain Dearaidh feadh Bhealaí BusConnects gan bhonneagar tosaíochta bus reatha nó beartaithe agus an N6 GCRR beartaithe i bhfeidhm (taispeántar arís Tábla 6.18 ó Chaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo le haghaidh chás lárnach EIA)

Láithreacha AADT	Bóthar	Bealaí BusConnects & Minicíochtaí Meánlae	Laghdu AADT
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%
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%

Láithreacha AADT	Bóthar	Bealaí BusConnects & Minicíochtaí Meánlae	Laghdú AADT
70	Bhóthar Sheanghoirt (Páirc Ghort Mhic Craith)	9B (20 nóim)	29%
71	Bóthar Bhaile an Mhóinín	9B (20 nóim)	36%

Dá bhrí sin, meastar, agus an N6 GCRR beartaithe tugtha isteach, go bhfeabhsófar athléimneacht ar fud an líonra iompair mar gheall ar an acmhainn bhreise um thrácht cuarbhóthair sheachtraigh a chuirtear ar fáil, agus é léirithe le samhaltú tráchta (a léiríonn comhairimh tráchta ó 2023) go bhfuil droim an N6 reatha ag iompar níos mó tráchta inniu ná mar a rinne sa mheasúnú chun bonn eolais a chur faoi iarratas 2018, mar atá leagtha amach i Tábla 3.4. Cuireann an cuarbhealach nua príomhdhroim nua soir-siar leis an líonra bóithre chomh maith le naisc thábhachtacha thuaidh-theas chun an t-idirnasc a sholáthar leis an droim nua, agus ar an gcaoi sin tugtar an faoiseamh a bhfuil géarghá leis do na bealaí cathrach sin a dhéanann freastal ar gach cóir eile chomh maith.

Tábla 3.4 Comparáid idir Méideanna Tráchta

Suíomh	Meastacháin AADT 2013	Meastacháin AADT 2023	Difríocht %
N6 idir Timpeallán Chúil Each agus Bóthar Mhuine Mheá	21,400	32,786	+ 53%
N6 ag Ráschúrsa na Gaillimhe (idir Cnoc Mhaoil Drise agus Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh aomhail R865)	19,900	31,812	+ 60%
N6 idir Bóthar Thuama agus Acomhal na gCiarabhánach	22,400	27,994	+ 25%
N6 Trasbhealach Abhainn na Gaillimhe ag Droichead na gCúig Chéad	34,600	40,015	+ 16%

Tá sreafaí tráchta samhaltaithe le haghaidh 2043, Bliain Dearaidh an Tionscadail, le agus gan an N6 GCRR atá beartaithe, curtha i láthair i dTábla 3.5.

Tábla 3.5 Laghduithe tionscadail 2046 ar AADT agus an N6 GCRR atá beartaithe agus BusConnects i bhfeidhm

Suíomh	2046 Déan an tíosmhéid	2046 Déan Rud Éigin	% Difríocht
N6 idir Timpeallán Chúil Each agus Bóthar Mhuine Mheá	51,991	30,207	42%
N6 ag Ráschúrsa na Gaillimhe (idir Cnoc Mhaoil Drise agus Páirc Ghnó Bhaile an Bhriotaigh aomhail R865)	51,724	41,461	- 20%
N6 idir Bóthar Thuama agus Acomhal na gCiarabhánach	36,522	26,467	- 27%
N6 Trasbhealach Abhainn na Gaillimhe ag Droichead na gCúig Chéad	65,637	43,967	- 33%
Trasbhealach Abhainn na Gaillimhe ar Dhroichead na mBradán	381	368	-3%

Dá réir sin, le seachadadh an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid de SIG – atá cuimsithe i bPleananna Forbartha Chathair agus Chontae na Gaillimhe faoi láthair – agus lena n-áirítear idirghabhálacha chun an spás bóthair atá curtha ar fáil i lár na cathrach a athdháileadh d’iompar poiblí, agus ar an gcaoi sin teacht le cuspóirí CAP24, déanfar aistriú i bhfad níos mó chuig iompar poiblí agus córa iompair inbhuanaithe. Chuige sin, déantar tagairt do shamhaltú iompair ar chás CAP24 i gCuid 6.7 den TMTT nuashonraithe seo. Leis an N6 GCRR atá beartaithe, feabhsaítear go mór éifeachtach agus feidhmiúlacht ‘Líonra Rochtana Lár na Cathrach) a bhfuil an chuid uirbeach den N6 reatha ina príomhghné de.

3.6.1 Feabhas ar Iontaofacht Agaí Turais

Féachtar leis an N6 GCRR atá beartaithe chuig dul i ngleic le ceist an iontaofacht ama turais trí bhrú tráchta a fhuascailt trí thrácht a bhaint den líonra reatha trí haistriú córa, soláthar spáis bóthair breise agus cineálacha difriúla turais a scaradh óna chéile.

Leis an samhaltú tráchta ar an N6 GCRR beartaithe, a phléitear i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo, léirítear an bealach inar féidir tionchar dearfach an N6 GCRR beartaithe a fheiceáil ó thaobh iontaofacht agaí aistir ar na bealaí atá aitheanta i Pláta 3.17.



Pláta 3.17 Bealaí Agaí Turais

Tá sonraí iomlána faoi na buaicamanna turais AM agus PM um Bliain Oscailte 2031 agus Bliain Dearaidh 2046 curtha i láthair i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo. Léirítear leis na torthaí go bhfuil tairbhe mhór ag baint leis an N6 GCRR atá beartaithe ó thaobh agaí aistir a laghdú i gCathair na Gaillimhe i ngach tréimhse ama sa dá bhliain mheasúnaithe, agus roinnt feabhsúchán níos mó ná 50%. Tá sampla de na feabhsúcháin sin curtha i láthair i Tábla 3.6.

Tábla 3.6 Iontaofacht Aga Aistir: Torthaí Agaí Aistir AM ag Buaicuaire Maidine 2046

Tuairisc	Déan an Méid is Lú (nóiméid)	Déan Rud Éigin (nóiméid)	Difríocht (nóiméid)	% Difríocht
Bealach 1 Isteach	27	18	-9	-34%
Bealach 2 Isteach	30	24	-5	-18%
Bealach 3 Isteach	17	7	-9	-54%
Bealach 4a Isteach	37	17	-20	-55%
Bealach 4b Isteach	26	15	-10	-41%
Bealach 5 Isteach	58	50	-8	-14%
Bealach 6 Isteach	41	30	-11	-27%
Bealach 7 Isteach	14	16	3	19%
Bealach 8 Isteach	22	18	-3	-15%
Bealach 9 Isteach	10	10	-1	-9%

Tuairisc	Déan an Méid is Lú (nóiméid)	Déan Rud Éigin (nóiméid)	Difríocht (nóiméid)	% Difríocht
Bealach 10 Isteach	13	15	3	21%
Bealach 11 Isteach	23	20	-2	-11%

Le baint amach iontaofacht agá aistir athdheimhnítear an bonn leis an ngá leis an N6 GCRR atá beartaithe le hiontaofacht agá aistir a bhaint amach, atá bunriachtanach chun córas éifeachtach iompair phoiblí a úsáidfídh daoine i ndáiríre a sheachadadh, agus chun spriocanna CAP24 a bhaint amach faoi seach mar atá dlúthfhás le méadú daonra 50% agus taisteal sa charr príobháideach á laghdú ag an am céanna.

Déantar nascacht leis an N6 GCRR atá beartaithe leis an líonra bóithre náisiúnta trí hacomhail, a uasmhéadaíonn gluaiseachtaí tras-chathrach go dtí an bonneagar nua. Laghdaítear an brú tráchta i lár na cathrach, mar ba é an trácht a bhí ag iarraidh droichead lár cathrach a rochtain chun Abhainn na Gaillimhe a thrasnú, ba chúis leis an mbrú. Beidh rátaí na n-imbhuaile níos ísle agus beidh feabhas ar dhálaí le haghaidh úsáideoirí soghonta bóithre mar thoradh ar an laghdú seo ar an mbrú tráchta. I gCaibidil 16 den TMTT nuashonraithe seo léirítear, mar thoradh ar na laghduithe suntasacha ar AADT mar thoradh ar an N6 GCRR atá beartaithe, go bhfeabhsófaí cáilíocht aeir ar fud na cathrach trí thrácht a atreorú lena n-áirítear HGVanna. Sa bhreis air sin leis an laghdú ar thrácht HGV déantar bealaí níos tarraingtí um shiúl/rothaíocht/taisteal gníomhach agus tá an méid sin go léir ar aon dul le CAP 24 ina dhéantar tagairt shonrach do thairbhe an taistil ghníomhaigh ‘trí ghlacadh go fonnmhar 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.’

ITábla 3.7 sainaitnítear bóithre ina bhfuil laghduithe suntasacha ar AADT. Go tábhachtach, beidh laghdú 33% sa trácht ar Dhroichead na gCúig Chéad mar thoradh ar chur i bhfeidhm an Tionscadail, a mhéadóidh acmhainn i lár na cathrach le tacú leis an tosaíocht do bhearta taistil inbhuanaithe agus a mbeidh cáilíocht aeir níos fearr mar thoradh air, ar tionchar dearfach suntasach é. Féach ar Chuid 6.8 de Chaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo le haghaidh tuilleadh sonraí faoi AADTanna tuartha ar naisc eile sa tsamhail iompair, agus ar Phláta 6.18 chun na huimhreacha naisc a bhfuil tagairt dóibh i Tábla 3.7 a shainaitníth.

Tábla 3.7 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 Ghnó 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 Imeartha 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%

Uimhir an Naisc	Suíomh an Naisc	2031	2046
		DS - DM	DS - DM
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%

3.6.2 Measúnú ar Acmhainn na nAcomhal Feabhsaithe

Le forbairt an N6 GCRRR atá beartaithe, cuirfear go mór leis an réiteach ar an bhfadhb leanúnach seo le hacmhail gan acmhainn bhreise ar bith ar bhealach reatha an N6 agus an líonra atá ann, a bhíonn tranglam tráchtá mar thoradh air go minic, i gcomhthéacs pleanáil a dhéanamh freisin d'fhás suntasach ar dhaoine sa chathair. Nascann na fachtóirí sin le fuascailt an bhrú tráchtá a ndearnadh anailís uirthi i gCuid 3.2.1.3, agus tugann sé sin go léir bunús leis an ngá leis an N6 GCRR atá beartaithe.

I gCaibidil 6 cuirtear i láthair torthaí ar an measúnú acmhainne acomhail lena léirítear, le tabhairt isteach an N6 GCRR atá beartaithe, go bhfuil laghdú mór ar líon na nasc-bhóithre sa líonra a bhfuil cóimheas idir sruth is acmhainn (RFC) níos airde ná 90% orthu leis an bhforbairt bóthair atá beartaithe. I mBliain Oscailte 2031, tarlóidh laghdú de thart ar 25% le linn an dá bhuaicuaire ar líon na nasc-bhóithre sa líonra ag a bhfuil RFC de bhreis is 90%. Le haghaidh na bpríomh-acomhal, tá méadú coibhéiseach tuartha de thart ar 30% ar an dá bhuaicuaire.

I mBliain an Dearaidh 2046, lena n-áirítear na réamhaisnéisí faoin gCreat Náisiúnta Pleanála suas go dtí 2040, tuartar laghdú de thart ar 20% le linn an dá bhuaicuaire ar líon na nasc-bhóithre sa líonra ag a bhfuil RFC de bhreis is 90%. Le haghaidh na bpríomh-acomhal, tarlóidh méadú coibhéiseach idir 15% - 20% le linn an dá bhuaicuaire.

3.6.3 Laghdú ar Mhoill

I gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo cuirtear i láthair an measúnú ar an moill ar an líonra sa Bhliain Tosaigh 2031 agus sa Bhliain Dearaidh 2046 agus léirítear, agus an N6 GCRR atá beartaithe i bhfeidhm, go laghdaíonn an mhoill ar an líonra go mór i gcoibhneas leis an rogha Déan an Méid is Lú agus go mbíonn an meánluas níos airde sna tréimhsí ama uile sa Bhliain Tosaigh agus sa Bhliain Dearaidh. Leis an laghdú dá bharr ar an moill (laghdú 30% - 45% le linn buaicuaireanta), baintear go leor scrogall atá le feiceáil sna cásanna Déan an Méid is Lú, agus a chuirfeadh cosc ar thrácht ó thurais a chríochnú laistigh de na huaireanta a ndearnadh a shamhaltú. Mar thoradh ar an bhfachtóir sin laghdaítear faoi thart ar 15% an méid ama a chaitear ag tiomáint, mar atá léirithe leis an laghdú ar an aga aistir iomlán a shábháiltear le cur i bhfeidhm an N6 GCRR atá beartaithe. Léiríonn na torthaí sin tairbhí eacnamaíocha do Chathair na Gaillimhe de bharr níos lú ama a bheith á chaitheamh ag daoine i dtrácht agus cáilíocht bheatha níos fearr a bheith acu.

3.7 Ailíniú Chuspóirí an N6 GCRR le TEN-T & TAF

3.7.1 Cuspóirí an Tionscadail

Is é mian iomlán an Tionscadail, i.e. forbairt bheartaithe an N6 GCRR agus forbairt Ráschúrsa na Gaillimhe, ná roinnt cuspóirí sonracha a bhaint amach faoi roinnt catagóirí ilchritéir go sonrach i ndáil le tacú le feidhmíocht eacnamaíoch na Gaillimhe agus prionsabail na planála cirte agus na forbartha inbhuanaithe a chomhtháthú.

Leag an Roinn Iompair na hilchritéir sin amach in *Guidelines on a Common Appraisal Framework for Transport Projects and Programme Márta 2016 (CAF)* agus bhí siad mar bhonn eolais faoi fhorbairt na dtreoirlíne mar atá curtha i láthair i TMTT 2018. Sa doiciméad CAF (2016) cuireadh treoir ar fáil maidir le hinfheistíochtaí iompair a mheas a bhí ag teacht leis an gCód Caiteachais Phoiblí (CPP).

Ó cuireadh an *Creat Breithmheasa Iompair (TAF)* in ionad an CAF (2016) i mí Iúil 2024, lena soláthraítear arís, “*treoir ar bhreithmheas agus chur i bhfeidhm arb í an aidhm atá i gceist léi infheistíocht sa chóras iompair a chur chun cinn a dhéanann freastal ar riachtanais na sochaí, a chomhlíonann cuspóirí an bheartais straitéisigh, agus a thugann luach ar airgead*”.

Tá fo-chritéir tosaigh thíos ón CAF fós ábhartha do fho-chritéir an TAF, cé go ndéantar cur síos beagáinín difriúil orthu, agus go dtugtar aghaidh ar “Athrú Aeráide” mar chritéar aonair seachas a bheith suite laistigh de “Comhshaol”. Cé nach éigeantach faoi cheanglais TAF na cuspóirí a chur ar aon dul leis na critéir bhreithmheasa, tá na cuspóirí thíos ar aon dul leis an TAF is deireanaí agus an TAF reatha agus coinnítear iad ach le cúpla rud sa bhreis curtha leo.

Tríd na cuspóirí a shainathint faoi na ceannteidil seo, is é atá beartaithe tionscadal a chur ar fáil atá mealltach do gach uile dhuine, a sheachadann príomhchomhpháirt bhóthair an réitigh iompair fhoriomláin do Ghaillimh agus dá ceantar máguaird, mar atá sainaitheanta i SIG, a sholáthraíonn tairbhe do phobal áitiúil agus do phobal réigiúnach níos mó na Gaillimhe agus réigiún an iarthair agus a thuigeann an timpeallacht íogair ina bhfuil sé fite fuaite. Seo a leanas na hilchritéir a eascraíonn ó CAP agus ar baineadh úsáid astu chun an Tionscadal a mheasúnú:

- An Geilleagar (lena gclúdaítear Tairbhí d’Úsáideoirí Iompair agus Tionchair Eacnamaíocha Eile i TAF)
- Sábháilteacht (a choinnítear i TAF)
- An Comhshaol lena n-áirítear Athrú Aeráide i gcomhréir le CAF, cé gur critéar TAF ar leithligh atá in Athrú Aeráide
- Gníomhaíocht Fhisiciúil (nach critéar ar leithligh é i TAF ach atá clúdaithe i ngach critéar eile)
- Inrochtaineacht agus Cuimsiú Sóisialta (atá scartha in dhá chritéar in TAF, is iad sin Tionchair Inrochtaineachta agus Tionchair Shóisialta)
- Imeascadh (a chlúdaíonn Tionchair Úsáid Talún in TAF)

Tá gach ceann de na cuspóirí sin nasctha leis na beartais Eorpacha, náisiúnta, réigiúnacha agus áitiúla atá leagtha amach i gCaibidil 2, Comhthéacs Pleanála agus Beartais. Mar gheall gur tugadh isteach beartais nua ó TMTT 2018, rinneadh athscrúdú ar na cuspóirí chun na beartais nuashonraithe agus nua a léiriú. Rinneadh gach dícheall lena chinntiú gur baineadh na cuspóirí sin amach go barrmhaith, a mhéid ab fhéidir, i bhforbairt an N6 GCRR atá beartaithe. Tá na cuspóirí sonracha arna nglacadh don Tionscadal faoi gach ceann de na critéir mheasúnaithe don nuashonrú seo ar an TMTT mionsonraithe thíos.

Is iad na cuspóirí **‘Eacnamaíocha’** a bhaineann leis an N6 GCRR atá beartaithe:

- A chinntiú go dtagann buntáistí as an mbonneagar iompair a chuirtear ar fáil don cheithre mhodh iompair
- Naisc idir na taobhanna thiar agus thoir den chathair agus den chontae a fheabhsú do gach modh iompair
- Faid turais a laghdú
- Forbairt áitiúil, réigiúnach, náisiúnta agus idirnáisiúnta a spreagadh

- Cinnteacht fad turais a mhéadú
- Tacaíocht a thabhairt d'fheidhmíocht eacnamaíoch Thairseach na Gaillimhe mar an t-aon fhostóir mór sa réigiún
- Nascacht chuig Tairseach na Gaillimhe a fheabhsú
- Tionscadal cost-éifeachtúil a sheachadadh

Is iad na cuspóirí **'Sábháilteachta'** a bhaineann leis an N6 GCRR atá beartaithe:

- Tacú le bóithre agus sráideanna uirbeacha níos sábháilte a sholáthar ar fud Chathair na Gaillimhe, go háirithe don taisteal gníomhach agus d'úsáideoirí bóthair leochaileacha
- Trácht straitéiseach a scaradh chuig agus ón nGréasán Bóithre Náisiúnta agus Réigiúnacha ón trácht áitiúil
- Imbhualte trácht ar bhóithre a laghdú feadh ghréasán Bóthair Réigiún na Cathrach

Is iad na cuspóirí **'Comhshaoil'** a bhaineann leis an N6 GCRR atá beartaithe:

- Tacú le seachadadh réiteach iompair inbhuanaithe comhtháite do Ghaillimh ailínithe leis an bPlean um Ghníomhú ar son na hAeráide is déanaí (CAP24)
- Cáilíocht an aeir a fheabhsú ailínithe leis an bPlean um Ghníomhú ar son na hAeráide
- Tionchair ar láithreáin ainmnithe Natura 2000 a íoslaghdú
- Tionchair ar Shéadchomharthaí Náisiúnta a sheachaint
- Na tionchair ar oidhreacht ailtireachta, chultúrtha nó theangeolaíoch an limistéir a íoslaghdú
- An tábhacht leis an tírdhreach atá ann a aithint go cuí
- Féachaint le pobail dhea-bhuanaithe a chaomhnú
- Tionchair torainn agus aeir ar ghabhdóirí íogaire a laghdú

Is iad na cuspóirí **'Gníomhaíocht Choirp'** a bhaineann leis an N6 GCRR atá beartaithe:

- Feabhas a chur ar dheiseanna chun siúl i gcroílár na cathrach, ag cruthú níos mó suíomhanna ar féidir siúl iontu trí mhéideanna suntasacha tráchta a bhaint;
- Athdháileadh leanúnach spás bóithre le haghaidh soláthar saoráidí rothaíochta breise ar shráideanna uirbeacha nach bhfuil chomh plódaithe; agus
- Feabhas a chur ar inrochtaineacht Chathair na Gaillimhe do dhaoine de gach aois, cumas agus leibhéal ioncaim.

Is iad na cuspóirí **'Inrochtaineacht agus Cuimsiú Sóisialta'** a bhaineann leis an N6 GCRR atá beartaithe:

- Beartais iompair inbhuanaithe a chur chun feidhme maidir le turais chun na hoibre a dhéanamh níos gairide
- Tacú le feabhas ar mhol an iompair phoiblí a nascann Gaillimh le Tairseacha eile
- Feabhas a chur ar an inrochtaineacht Chathair na Gaillimhe.
- Idirnascthaight a fheabhsú idir Cathair na Gaillimhe agus an gréasán bóithre máguaird agus an líonra mótarbhealaí náisiúnta.
- Inrochtaineacht limistéar uirbeach na Gaillimhe ar a phríomh-mhargáí a fheabhsú.
- Inrochtaineacht na gceantar Gaeltachta chuig an gcuid eile den chontae agus den tír a fheabhsú.
- Míbhuntáiste na gceantar Gaeltachta a laghdú.

- Feabhas leanúnach ar thimpeallacht uirbeach lár Chathair na Gaillimhe a éascú.
- Tacú leis an straitéis forbartha agus an straitéis lonnaithe reatha

Is iad na cuspóirí **‘Imeascadh’** a bhaineann leis an N6 GCRR atá beartaithe:

- Feabhas a chur ar an ngréasán TEN-T lena chinntiú go nasctar iarthar na hÉireann leis an margadh Eorpach aonair.
- Tacú chun go mbeidh an Ghaillimh ar an gceathrú cathair is mó in Éirinn agus ina hionad tábhachtach cónaithe, oideachais, fostaíochta agus seirbhíse do chúlchríoch réigiúnach leathan, rud a chuirfidh leis an ordlathas náisiúnta uirbeach i gcomhréir leis an gCreat Náisiúnta Pleanála.
- Tacú le forbairt mhais chriticiúil na n-ionad daonra réigiúnach le dlúthfhás i gcomhréir leis an gCreat Náisiúnta Pleanála agus CAP24.
- Tacú le Cathair na Gaillimhe agus an ceantar máguaird (lena n-áirítear codanna iartharacha de Chontae na Gaillimhe) a chomhtháthú sa chlár oibre náisiúnta um fhorbairt eacnamaíoch.
- Tacú le forbairt chothromaithe shóisialta agus eacnamaíoch ar an leibhéal náisiúnta.
- Tacú le forbairt chothromaithe shóisialta agus eacnamaíoch ar an leibhéal cathrach-réigiúin.
- Tuiscint a fháil ar na brúnna forbartha, talamhúsáide agus iompair i limistéar uirbeach na Gaillimhe agus ar a dtionchar maidir le réigiún cathrach rathúil ag Gaillimh a sheachadadh; agus
- Tacú le haitheantas don ról atá ag Cathair na Gaillimhe mar gheata chuig an iarthar agus Conamara, agus na buntáistí socheacnamaíocha dá bharr sin a bhainfidh le nascacht níos fearr Chathair na Gaillimhe le margaí náisiúnta, inrochtaineacht turasóireachta níos fearr, agus an córas iompair náisiúnta.

3.7.2 Cuspóirí Ghréasán Cuimsitheach Bóithre TEN-T a chomhlíonadh

Mar a leagadh amach i gCaibidil 2 den TMTT nuashonraithe seo, tá an N6 GCRR atá beartaithe ina cuid de ghréasán cuimsitheach bóithre TEN-T agus mar sin tá feidhm straitéiseach aici, le tacaíocht bheartais shuntasach ar leibhéal AE. Mar a tugadh faoi deara freisin i gCaibidil 2, tar éis an Bhreathnaithe rinneadh athailíniú ar Ghréasán TEN-T, agus Éire ag dul isteach i gConair an Atlantaigh chomh maith le bheith mar chuid cheana féin de Chonair na Mara Thuaidh – na Réine – na Meánmhara, a chruthaigh naisc bhreise idir calafoirt in Éirinn agus calafoirt sa Fhrainc, sa Bheilg agus san Ísiltír, le Conair an Atlantaigh á síneadh freisin chuig an Spáinn agus an Phortaingéil. Tugadh faoi athbhreithniú ar rialacháin nuashonraithe TEN-T i mí Iúil 2024 agus deimhníodh go bhfuil dearadh an N6 GCRR mar a chuirtear i láthair é sa TMTT nuashonraithe seo comhlíontach le rialacháin reatha TEN-T.

Déantar anailís ar chomhlíontacht le cuspóirí TEN-T faoi cheannuidil éagsúla atá bunúsach chun cúis agus cuspóirí TEN-T a thuiscint agus chun an fáth a bhfuil tábhacht straitéiseach ag baint leis an N6 GCRR atá beartaithe a thuiscint chun cuspóirí TEN-T a bhaint amach. Tá dhá chuspóir leis an N6 GCRR mar go dtugann sé aghaidh ar an bhfadhb iompair i gCathair na Gaillimhe trí dhá phríomhchuspóir a bhaint amach i bhforbairt chóras iompair na cathrach, a chumasóidh forbairt inbhuanaithe agus comhdhlúite:

- Cuirfidh an N6 GCRR acmhainneacht turais leis an ngréasán iompair atá ann cheana, ag tabhairt trasnú breise ar Abhainn na Gaillimhe, dá réir sin ag laghdú turas trí lár na cathrach agus laistigh de líonra Rochtain Lár na Cathrach arna sainaitheint i SIG. Mar gheall go mbeidh i bhfad níos lú turas sa chathair, tá níos lú brú tráchta agus dá thoradh sin bíonn iompar poiblí agus modhanna taistil ghníomhaigh níos tarraingí.
- folaíonn na naisc nua a ionchorpraíodh mar chuid den N6 GCRR do riachtanas straitéiseach an ghréasáin bóithre náisiúnta agus nasacht Chathair na Gaillimhe agus Réigiúin an Iarthair leis an ngréasán bóithre náisiúnta agus TEN-T. Is féidir le turais teachta agus imeachta chun na cathrach an chathair a iontráil agus a fhágáil ar bhealaí nach gá dóibh dul isteach chuig lár na cathrach murab é sin a gceann scríbe.

3.7.2.1 Aicmiú TEN-T

- Is é is aidhm le beartas iompair TEN-T an AE⁵ nascacht a chruthú idir réigiúin, fáil réidh le caolais a chuireann isteach ar fheidhmiú réidh mhargadh inmheánach an AE agus gréasán ilmhodhanna inbhuanaithe do phaisinéirí a chur chun cinn. Cumasaíonn an N6 GCRR nascacht den sórt sin idir na réigiúin gan na scrogaill ar ghréasán TEN-T. Cuireann sé chun cinn freisin gréasán ilmhodhanna trí athdháileadh a chumasú ar an spás bóthair reatha chuig taisteal gníomhach agus iompar poiblí.
- Tá an N6 GCRR atá beartaithe á fhorbairt le bheith ina chuid de ghréasán cuimsitheach na hEorpa de réir Bheartas Iompair TEN-T an Aontais.
- Forbraíodh an N6 GCRR atá beartaithe mar bhóthar ardchaighdeán mar chuid de ghréasán cuimsitheach TEN-T chun cuspóirí TEN-T a sheachadadh ar leibhéal straitéiseach agus ar leibhéal Eorpach araon, chomh maith le leibhéal réigiúnach chuig réigiún an Iarthair. Is é atá beartaithe leis an N6 GCRR atá beartaithe tacú le forbairt eacnamaíoch agus shóisialta Réigiún an Iarthair, trí nascacht an réigiúin seo leis an margadh Eorpach aonair agus inrochtaineacht air a chinntiú.

3.7.2.2 Nascacht, Inrochtaineacht agus Cuimsiú Sóisialta

- Is é ceann de na príomhaidhmeanna le TEN-T feabhas a chur ar chomhtháthú ar fud an AE trí nascacht agus inrochtaineacht gach réigiúin a chinntiú, lena n-áirítear réigiúin is faide amach agus is iargúlta an AE. Cuirfidh an N6 GCRR atá beartaithe feabhas ar na naisc idir taobhanna thiar agus taobhanna thoir na tíre, chomh maith le feabhas a chur ar na naisc idir réigiún an Iarthair agus an margadh inmheánach níos leithne laistigh den AE.
- Cuirfidh an N6 GCRR atá beartaithe feabhas ar inrochtaineacht Chathair na Gaillimhe ar a príomh-mhargáí, trí bhealach trasna Abhainn na Gaillimhe gan gá dul trí lár na cathrach a éascú. Tabharfaidh an N6 GCRR atá beartaithe cosaint don idirnasca chóras bóithre Chathair na Gaillimhe agus a ceantair máguaird leis an líonra mótarbhealaí náisiúnta. Méadóidh an Tionscadal nascacht na bpríomhsheirbhísí straitéiseacha laistigh de Ghaillimh, cosúil le OnaG agus Ospidéal na hOllscoile, Gaillimh, chuig an líonra mótarbhealaigh náisiúnta. Ailíníonn inrochtaineacht agus nascacht den sórt sin le prionsabail an dlúthfháis, dlúthú daonra sna limistéir uirbeacha agus an daonra níos mó seo a sheirbhísí i láthair lárnach amháin, rudaí atá uile ina gcuid de CAP24.
- Cuirfidh an N6 GCRR atá beartaithe feabhas chomh maith ar inrochtaineacht na gceantar Gaeltachta ar an gcuid eile den chontae agus den tír, agus ar an dóigh sin laghdófar míbhuntáistí eacnamaíocha agus sóisialta na gceantar Gaeltachta, toisc go soláthrófar an acmhainn a theastaíonn don trácht náisiúnta agus idirnáisiúnta a fhreastalaíonn ar Réigiún an Iarthair agus nascfaidh sé an contae leis an ngréasán náisiúnta ag an am céanna chomh maith.
- Tá rochtain ar an mbealach straitéiseach seo teoranta do na hacmhail feadh an bhealaigh, a thabharfaidh cosaint don bhuntáiste don todhchaí agus dearadh an N6 GCRR atá beartaithe lena chinntiú nach mbainfear mí-úsáid as mar líonra ‘seirbhís léim ann, léim amach’ don trácht áitiúil. Rinneadh na hacmhail a theorannú don cheangal thiar le R336 Bhóthar an Chósta, Bóthar Bhearna-Mhaigh Cuilinn, Bóthar na Ceapaí, Bóthar Bhaile an Mhóinín agus na bóithre náisiúnta, N59, N84, N83 agus an N6 atá ann. Meastar go bhfuil an leibhéal sin soláthair riachtanach chun freastal ar an éileamh straitéiseach taistil, toisc gurb é trácht straitéiseach a théann isteach i gCathair na Gaillimhe, agus soláthraíonn sé naisc chomh maith d’úsáideoirí ó Réigiún an Iarthair leis an ngréasán bóithre náisiúnta. Ailíníonn sé seo leis an mbealach straitéiseach a dhéanamh seasmhach i leith na todhchaí agus forbraíonn sé athléimneacht i leith thionchair an athraithe aeráide.

3.7.2.3 Ag fáil réidh le Caolais Bhonneagair

- Tá sé mar aidhm ag TEN-T éifeachtúlacht a mhéadú ar fud an ghréasáin iompair trí a fháil réidh le caolais agus brú tráchta. Faoi láthair, tá fadhbanna iompair i gCathair na Gaillimhe ar fud na cathrach, go háirithe le linn buaicuaireanta, rud atá ag dul i gcion ar chumas eacnamaíoch na cathrach.

⁵ <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

Ní oireann líonra bóithre agus sráideanna Chathair na Gaillimhe do na sruthanna ardráchtá atá i réim faoi láthair agus cuireann sé leis an mbrú tráchtá agus moilleanna méadaithe, rud a chuireann isteach ar an gcaighdeán maireachtála agus a théann i gcionn ar fheidhmiúlacht na cathrach

- Síneann éifeachtaí an bhrú tráchtá agus na gcaolas sin chuig an gcontae agus an réigiún i gcoitinne, i ngeall ar an líon mór daoine a dhéanann turais laethúla chun na hoibre nó d'oidreachas chuig an gcathair ó na bailte, sráidbhailte agus limistéir thuaithe móorthimpeall. Imríonn an brú tráchtá agus na caolais bhonneagair tionchar ar nascacht Réigiún an Iarthair leis an gcuid eile den tír agus le margaí inmheánacha an AE

3.7.2.4 *Roghanna Iompair Inbhuanaithe do Phaisinéirí*

- Is é is aidhm le TEN-T taisteal inbhuanaithe a chur chun cinn trí ghréasán iompair ilchóracha a chumasú do Ghaillimh a fhreastalaíonn ar riachtanais soghluaisteachta agus inbhuanaithe a úsáideoirí. Laghdóidh an N6 GCRR atá beartaithe an brú tráchtá agus an spleáchas ar charranna trí thrácht ó limistéar lár na cathrach a mhealladh agus éascóidh sé sin athdháileadh spáis bóithre, agus dá réir sin feabhsófar acmhainneacht agus iompar poiblí agus éascófar deiseanna níos mó do rothaíocht agus siúl laistigh de chroilimistéar lár na cathrach.
- Trí dheiseanna a chur ar fáil le haghaidh córas iompair ilchóracha, cuireann an N6 GCRR atá beartaithe laghdú ar astaíochtaí gás ceaptha teasa chun cinn toisc go n-éascóidh sé cur chun cinn córais iompair ísealcharbóin atá níos tíosaí ar fhuinneamh, agus ag an am céanna soláthraíonn sé inrochtaineacht ar an gcathair agus naisc léi. Laghdaíonn na tosca sin leibhéal an truaillithe aeir laistigh de lár na cathrach chomh maith. Tá sé mar aidhm le SIG an brú tráchtá a mhaolú i lárionad uirbeach na Gaillimhe, rud a éascóidh aistriú córa iompair chuig iompar poiblí, rothaíocht agus siúl, agus cuireann sé sin ar fad laghdú ar astaíochtaí gás ceaptha teasa chun cinn toisc go n-éascaíonn sé cur chun cinn córais iompair ísealcharbóin atá níos tíosaí ar fhuinneamh

Dá bhrí sin, tá dhá chuspóir leis an N6 GCRR mar go dtugann sé aghaidh ar an ngéarfhadhb iompair i gCathair na Gaillimhe agus an ceantar máguaird trí dhá phríomhchuspóir a bhaint amach i bhforbairt chóras iompair na cathrach, a chumasóidh forbairt inbhuanaithe agus comhdhlúite:

(i) Cuireann an N6 GCRR acmhainneacht turais leis an ngréasán iompair atá ann cheana, ag tabhairt trasnú breise ar Abhainn na Gaillimhe, dá réir sin ag laghdú turas trí lár na cathrach agus, go háirithe, laistigh de líonra Rochtain Lár na Cathrach arna sainaithint i SIG. Mar a leagtar amach thuas, mar gheall go mbeidh i bhfad níos lú turas sa chathair, beidh i bhfad níos lú brú tráchtá, agus dá thoradh sin beidh iompar poiblí agus modhanna taistil gníomhaigh níos tarraingtí.

(ii) folóidh na naisc nua a ionchorpraíodh mar chuid den N6 GCRR do riachtanas straitéiseach an ghréasáin bóithre náisiúnta agus nascacht Chathair na Gaillimhe agus Réigiúin an Iarthair leis an ngréasán bóithre náisiúnta agus TEN-T. Is féidir le turais teachta agus imeachta chun na cathrach an chathair a iontráil agus a fhágáil ar bhealaí nach gá dóibh dul isteach chuig lár na cathrach murab é sin a gceann scríbe.

Tríd an trácht straitéiseach a thrasnaíonn an chathair faoi láthair tríd an N6 atá ann a dhíláithriú, chomh maith leis an trácht straitéiseach a bhíonn ag iarraidh faoi láthair dul trasna na cathrach ar “chóngar sciuirde” agus úsáid á baint as gréasán sráideanna na cathrach atá ann, cuirfidh an N6 GCRR atá beartaithe cuid mhaith spás bóithair ar fáil i lár na cathrach a úsáidfí modhanna iompair eile. Tá sé ríthábhachtach go dtuigfí feidhm straitéiseach an N6 GCRR atá beartaithe agus go bhfuil sé aicmithe mar chuid de líonra cuimsitheach bóithre TEN-T mar a pléadh thuas.

3.7.3 *Ailíniú le CAF agus TAF*

Tugadh faoi bhreithmheas ar na cuspóirí sin i gcoinne an ghá leis an N6 GCRR atá beartaithe agus an bealach ina mbaintear amach na cuspóirí sin agus cuireadh i láthair an breithmheas sin i TMTT 2018. Bhí an breithmheas a cuireadh i láthair i TMTT 2018 bunaithe ar CAF seachas ar TAF, mar gheall gurbh é CAF an creat a bhí i bhfeidhm ag an am sin. Ach, don TMTT nuashonraithe seo, rinneadh athbhreithniú ar TAF chun tuiscint a fháil ar aon éagsúlachtaí nó ceanglais nua a d'fhéadfadh a bheith i bhfeidhm. Go deimhin, clúdaíodh gach rud ar ghá a bhreithniú faoi TAF san anailís a rinneadh faoi CAF ag an am agus, dá bhrí sin, ní theastaíonn mórán obair ná anailís bhreise. Rinneadh breithniú freisin ar an tábhacht a bhaineann le

forbairt inbhuanaithe i TMTT 2018 agus breithnítear é sa TMTT nuashonraithe seo, dá bhrí sin ag tabhairt aghaidh ar chritéar sonrach an Athraithe Aeráide i TAF. Dírítear in TAF ar an ngá le hailíniú le NIFTI, a úsáideadh cheana mar bhunús le hidirghabhálacha arna leagan amach níos luaithe sa chaibidil seo. Cuirtear an breithmheas ar an N6 GCRR faoi chritéir CAF i láthair sna codanna a leanas.

3.7.3.1 *Sábháilteacht*

Tarlaíonn brú tráchta ar bhonn comhsheasmhach de thoradh na méideanna tráchta reatha agus na HGVanna ar an líonra bóithre. Mar a leagtar amach i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo, soláthraíonn an N6 GCRR atá beartaithe nascacht le bóithre náisiúnta trí aomhail, a uasmhéadaíonn gluaiseachtaí traschathracha go dtí an bonneagar nua. Laghdaítear an brú tráchta i lár na cathrach, mar ba é an trácht a bhí ag iarraidh droichead amháin i lár cathrach a rochtain chun Abhainn na Gaillimhe a thrasnú ba chúis leis an mbrú. Beidh rátaí na n-imbhuailte níos ísle agus beidh feabhas ar dhálaí le haghaidh úsáideoirí soghonta bóithre mar thoradh ar an laghdú ar an mbrú tráchta a bhainfear amach feadh an ghréasáin bóithre áitiúla, réigiúnacha agus náisiúnta tar éis an N6 GCRR atá beartaithe a chríochnú.

Nuair a sholáthraítear bonneagar bóithre níos fearr cruthaítear tairbhí suntasacha sábháilteachta don líonra ar dhá leibhéal. Ar an gcéad dul síos, trí na méideanna arda tráchta a aistriú go dtí na bóithre níos sábháilte agus ar an dara dul síos trí laghdú a dhéanamh ar na faid a thaistealaítear ar na bóithre reatha nach bhfuil chomh sábháilte. Soláthraítear níos mó slándála d'úsáideoirí bóithre chomh maith leis na córais teicneolaíochta agus faisnéise nua-aimseartha atá ina gcuid den bhonneagar bóithre nua. Cuirtear deiseanna le haghaidh tuilleadh tairbhí sábháilteachta ar fáil trí sholáthar d'úsáideoirí soghonta bóithre trí spás bóithre a athdháileadh ar an líonra atá ann. Tá sábháilteacht agus slándáil ar ár líonra bóithre ina leas náisiúnta agus ina bpríomhchuid de bheartas an rialtais le fiche nó tríocha bliain anuas. Tá sé nasctha le spriocanna CAP24 a bhaint amach mar go bhfuil saoráidí sábháilte i ndlúthionaid uirbeacha saor ó thrácht trom riachtanach chun an t-athrú córa a theastaíonn le taisteal gníomhach a bhaint amach.

3.7.3.2 *Gníomhaíocht Choirp*

Áiríodh 'Gníomhaíocht Choirp' sa nuashonrú ar CAF 2016 mar chritéar nua i mbreithmheas ar thionscadail iompair. Cé nach ngairtear Gníomhaíocht Choirp go sonrach in TAF mar chritéar uathúil ar leith, tá sé leabaithe i ngach critéar TAF eile. Tá an N6/R336 atá ann ina dhíspreagadh don ghníomhaíocht choirp mar gheall ar easpa soláthar mealltach d'úsáideoirí soghonta bóithre, i.e., a bheith ag rothaíocht agus ag siúl gar do bhealaí comaitéireachta ar a mbíonn a lán brú tráchta agus an gá atá le dul trí chomharthaí tráchta ilchéime casta ag crosairí. Cruthóidh an N6 GCRR atá beartaithe deiseanna do thimpeallacht feabhsaithe i gcoirílár na cathrach le siúl ann agus chun an spás bóthair a athdháileadh chun saoráidí rothaíochta breise a sholáthar toisc go bhfuil sé é ina chuid den straitéis fhoriomlán trína ndéantar spás bóithre a athdháileadh ar rothaithe agus ar choisithe nuair a bhainfear an trácht as lár na cathrach go dtí an cuarbhóthar atá beartaithe.

3.7.3.3 *An Comhshaol*

Bíonn tionchair ghaolmhara gan dealramh ag seoladh na mílte feithicil in aghaidh an lae trí lár na cathrach ar úsáideoirí bóithre gan inneall, ar bhailte, ar ghnólachtaí agus ar shaoráidí poiblí. Áirítear ar na tionchair sin truailliú torainn agus aeir. Cuireann cineál stop/tosaigh na tiomána uirbí agus dlúthghrúpáil na bhfeithicilí ar chúl feithicilí a bhogann go mall leis na leibhéil truaillithe a théann i gcion ar dhaoine áitiúla agus ar chualrteoirí. Soláthraíonn an N6 GCRR atá beartaithe bealach breise trasna Abhainn na Gaillimhe, agus mar sin éascaítear an laghdú ar an mbrú tráchta ar bhóithre lár na cathrach, agus is féidir spás bóithre a athdháileadh i ngréasán na cathrach ar mhodhanna gan inneall, agus ar an dóigh sin laghdaítear an leibhéal truaillithe laistigh de lár na cathrach. Ó 2018, de bharr tábhacht fíor-riachtanach astaíochtaí feithicle, lena n-áirítear astaíochtaí carbóin, tá uirlisí níos sofaisticiúla ar fáil chun measúnú a dhéanamh ar astaíochtaí iompair, agus úsáideadh iad seo chun astaíochtaí dóchúlacha GCT (CO₂eq) a thuar mar a leagtar amach i gCaibidil 17 de TMTT nuashonraithe seo. Tugtar measúnú láidir ansin ar thabhairt san áireamh na mbeartas nua uile i ndáil leis an aeráid ó TMTT 2018.

Áirítear ar na tionchair bhreise ar an timpeallacht ghlaetha faoi láthair éifeachtaí deighilte i limistéir uirbeacha agus luasanna tráchta i limistéir thuaithe toisc go mbaintear úsáid as bóithre áitiúla chun an líonra bóithre náisiúnta plódaithe a sheachaint. Laghdófar an deighilt sin tríd an trácht a aistriú go dtí an N6 GCRR atá beartaithe.

Mar a leagadh amach i gCaibidil 2 den TMTT nuashonraithe seo, tacaíonn CAP24 le beartais chun athrú ó bhonn a dhéanamh ar an gcaoi a dtaistealaíonn an tsochaí, agus aithníonn sé bearta agus gníomhartha sonracha chun tacú leis an tsamhail Seachain-Athraigh-Feabhsaigh. Is éard atá i gceist leis an gcur chuige sin an gá atá le taisteal a sheachaint nó a laghdú trí dhlúthú agus dlúthfhás agus aistriú chuig modhanna taistil inbhuanaithe lena n-áirítear modhanna gníomhacha agus iompar poiblí i gcás ina bhfuil gá fós le taisteal. Is é an tríú gné den tsamhail éifeachtúlacht fuinnimh feithiclí a fheabhsú trí dhlús a chur le leictirí an iompair de bhóthar ag úsáid feithiclí leictreacha agus astaíochtaí ísle agus trí na rátaí méadaitheacha de chumaisc bhithbhreosla le húsáid in innill dócháin feithicle. Ailíníonn an straitéis iompair do Ghaillimh leis an tsamhail seo in CAP24 agus an N6 GCRR atá beartaithe, mar chomhpháirt rithábachtach den straitéis, tá sé lárnach do réadú na dtairbhí go léir a ghabhann le réiteach iompair chomhtháite. Ailíníonn seachadadh shraith iomlán na mbearta atá in SIG leis an aidhm atá sa CAP24 is déanaí a faomhadh chun geilleagar ísealcharbóin, aeráid-díonach agus inbhuanaithe ó thaobh an chomhshaoil de a bhaint amach faoi 2050.

Tá gá náisiúnta ann le leibhéal astaíochtaí gás ceaptha teasa na hÉireann a ísliú agus rinne an Rialtas gealltanais chun lorg carbóin na hÉireann a laghdú. Cuirtear ar fáil measúnú ar chomhsheasmhacht le CAP24 i gCaibidil 6 den TMTT nuashonraithe seo.

Éascóidh an N6 GCRR atá beartaithe cur chun cinn córais iompair ísealcharbóin atá níos tíosaí ar fhuinneamh, mar a mhínítear i gCaibidil 17 den TMTT nuashonraithe seo, chomh maith le réitigh iompair uirbeacha agus idirchóiracha níos éifeachtaí a fhorbairt tríd an trácht a bhaint amach as lár na cathrach agus spás a chur ar fáil do shaoráidí rothaíochta agus siúil chomh maith le hiompar bus níos fearr. Tríd an Tionscadal seo a chur i bhfeidhm, soláthrófar tionchar dearfach breise chomh maith ar cháilíocht an aeir, i gcúinsí ina gcuirfear an trácht ar mhalairt slí ó na gabhdóirí feadh an líonra bóithre reatha laistigh de lár na cathrach mar gheall ar an Tionscadal. Ó 2018, tá uirlis níos sofaisticiúla ar fáil freisin chun cáilíocht an aeir a ríomh, agus déantar measúnú air seo i gCaibidil 16 den TMTT nuashonraithe seo.

Ó thaobh an chomhshaoil de, ceanglaítear i reachtaíocht an Aontais Eorpaigh agus náisiúnta go ndéanfar na tionchair ar an gcomhshaol a bhaineann le mórthionscadail bhóithre a shainaithint agus go ndéanfar bearta chun na tionchair sin a sheachaint, a íoslaghdú nó a mhaolú. Tógfar an N6 GCRR atá beartaithe ar chaighdeán um chleachtas maolaithe comhshaoil atá ag éirí níos airde i gcónaí. Tá sé seo leagtha amach i gcaibidlí ina dhiaidh seo den TMTT nuashonraithe seo, ina soláthraítear anailís mhion ar na tionchair fhéideartha ar an gcomhshaol agus sonraí ar conas a dhéanfar iad sin a sheachaint, a íoslaghdú agus a mhaolú.

Is é an gá atá leis an N6 GCRR atá beartaithe ó thaobh inbhuanaitheacht an chomhshaoil de réiteach iompair chomhtháite agus inbhuanaithe a sheachadadh lena n-aílnítear infheistíocht iompair le patrúin lonnaíochta, gluaiseachtaí taistil agus a thacaíonn le húsáid inbhuanaithe talún, rudaí atá uile ailínithe le CAF agus a ailíníonn go fóill le TAF. Sásaíonn an N6 GCRR atá beartaithe mar chuid de SIG an gá seo mar go dtairgeann sí deiseanna a laghdóidh an brú tráchta agus an spleáchas ar charranna mar a fhásann Gaillimh amach sa todhchaí, dá réir sin ag déanamh éascaíocht d'athdháileadh spáis bóithre chun feabhas a chur ar acmhainn agus iontaofacht an iompair phoiblí agus chun éascaíocht a dhéanamh do rothaíocht agus siúil laistigh de phríomhlimistéar lár na cathrach, agus cuireann sé sin ar fad le laghdú astaíochtaí gás ceaptha teasa chun cinn, agus ag an am céanna soláthraítear inrochtaineacht ar an gcathair agus naisc léi.

Beidh tionchair dhiúltacha áitiúla áirithe ag an N6 GCRR atá beartaithe ar an timpeallacht ghlactha lena n-áirítear, ar an drochuair, go ndéanfar líon réasúnta mór réadmhaoine a scriosadh, rud nach féidir a sheachaint. Ó tosaíodh dearadh an N6 GCRR atá beartaithe rinneadh gach iarracht le scriosadh na réadmhaoine a sheachaint nuair ab fhéidir. Mar sin féin, beidh tionchair iarmharacha réadmhaoine ann, lena n-áirítear roinnt tionchar diúltach trom, lena n-áirítear iad sin ag eascairt as fáil agus scartáil 69 réadmhaoine neamhthalmhaíochta (féach Caibidil 5, Tuirisc ar an Tionscadal agus Caibidil 15, Sócmhainní Ábhartha Neamhthalmhaíochta le haghaidh tuilleadh eolais). Cé gur líon suntasach de thionchair réadmhaoine é seo, déantar comhthéacs foriomlán na dtionchar a mheas i gcoinne na dtairbhí a d'fhéadfaí a bhaint amach ón N6 GCRR atá beartaithe. Soláthraíonn an N6 GCRR atá beartaithe tairbhí an-suntasach agus a bhfuil an-ghá leo do ghréasán iompair TEN-T, do Réigiún an Iarthair agus do Chontae na Gaillimhe chomh maith le timpeallacht chomhthógtha Chathair na Gaillimhe agus a ceantair máguaird.

3.7.3.4 Inrochtaineacht agus Cuimsiú Sóisialta

Mar Thairseach chuig Conamara agus Réigiún an Iarthair, tá nascacht agus inrochtaineacht chuig Cathair na Gaillimhe agus trí Chathair na Gaillimhe bunriachtanach mar chúnamh leis an réigiún a athbheochan agus a fhorbairt san am atá le teacht. Tá inrochtaineacht agus nascacht do limistéir laistigh den chontae ina leas poiblí suntasach agus ina bpríomhspreagadh don N6 GCRR atá beartaithe.

Trí naisc iompair dhea-fhorbartha a sholáthar trí bhóithre, iarnród agus aer chuig Réigiún an Iarthair cuirtear ar chumas fhiontar agus gheilleagar áitiúil an iarthair fás agus forbairt mar mhalairt inmharthana ar chonair an chósta thoir a mbaineann leas suntasach poiblí leis ar an leibhéal náisiúnta. Tá an N6 ainmnithe mar chuid den ghréasán TEN-T ar an gcúis shonrach seo agus ina nasc rithabhachtach le Réigiún an Iarthair.

Ina theannta sin, trí bhonneagar iompair iontaofa a sholáthar éascaítear rochtain níos fearr ar fhostaíocht, oideachas, seirbhísí fíorthabhachtacha amhail ospidéal agus taitneamhachtaí do gach úsáideoir. Éascóidh athdháileadh an spáis bhóthair reatha laistigh den líonra uirbeach soláthar níos fearr d'iompar poiblí, rud a fheabhsaíonn an inrochtaineacht ar na seirbhísí go léir thuas, go háirithe do ghrúpaí ar ísealioncam, úsáideoirí soghonta bóithre agus daoine scothaosta. Cruthaíonn inrochtaineacht níos mó ar iompar poiblí timpeallacht níos sláintiúla ansin laistigh den ghréasán uirbeach áit a bhfuil an dlús daonra níos airde.

Nascann bonneagar, agus seirbhísí iompair níos inbhuanaithe agus níos iontaofa, le ceantair Ghaeltachta agus chuig ceantair Ghaeltachta Réigiún an Iarthair, cuireann sé ar chumas cainteoirí Gaeilge fanacht ina limistéir dhúchasacha dá ndeoin féin, agus geilleagar na Gaeltachta a fhorbairt ar bhealach a thacaíonn leis an teanga agus leis an gcultúr, rud a chuideoidh le stop a chur leis an laghdú ar an daonra. Tá sé ina leas poiblí stop a chur leis an titim ar an líon cainteoirí Gaeilge mar go bhfuil sé ina leas náisiúnta ár n-oidhreacht lena n-áirítear ár dteanga dhúchasach a chaomhnú, chomh maith le i gcomhréir le beartas pleanála áitiúil.

Trí dul i ngleic le saincheistanna brú tráchta na cathrach, cuideoidh an N6 GCRR atá beartaithe chun caighdeán maireachtála níos fearr a sheachadadh d'áitritheoirí na cathrach agus soláthróidh sí timpeallacht i bhfad níos sábháilte le cónaí ann. Trí laghdú a dhéanamh ar líon na gcarranna ar na bóithre laistigh de lár na cathrach, feabhas a chur ar shráid-dhreacha, éascaítear oibrithe agus páistí scoile chun turais a dhéanamh ag baint úsáide as modh iompair ilchóracha, lena n-áirítear taisteal de shiúl na gcós, ar rothar agus ar an gcóras iompar poiblí. Mar thoradh air sin tacaítear le taisteal inbhuanaithe agus spreagtar é. Tá sé ina leas poiblí sáraitheach iompar inbhuanaithe a sheachadadh ar an leibhéal áitiúil, ach níos tábhachtaí arís, do Réigiún an Iarthair toisc go bhfuil Gaillimh ag croílár an réigiúin agus ní mór di a bheith ábalta feidhmiú go héifeachtach chun freastal ar an réigiún.

Tá anailís mhionsonraithe ar thionchar an N6 GCRR atá beartaithe ar an tsochaí curtha i láthair i gCaibidil 19 den TMTT nuashonraithe seo.

Tá an gá atá leis an N6 GCRR atá beartaithe ó thaobh Inrochtaineacht agus Cuimsithe Shóisialta de spreagtha ag gá nascacht leis na bóithre náisiúnta a sholáthar trí acomhail chun aistriú gluaiseachtaí trasna na cathrach chuig an mbonneagar bóithre nua a uasmhéadú. Fuasclóidh díláithriú den sórt sin de thrácht traschathrach chuig an N6 GCRR limistéar reatha lár na cathrach ón mbrú tráchta a tharlaíonn mar gheall ar thrácht a bhíonn ag iarraidh droichead lár na cathrach a rochtain chun dul trasna Abhainn na Gaillimhe, agus leis sin beifear ábalta an spás bóithre atá ann laistigh den líonra uirbeach a athdháileadh, agus éascóidh sé sin ar fad soláthar iompair phoiblí níos fearr le hinrochtaineacht níos fearr ar gach modh iompair eile do lear earnálacha eile den tsochaí.

3.7.3.5 Comhtháthú

I gCaibidil 2 den TMTT nuashonraithe seo leagtar amach an dóigh a bhfuil an N6 GCRR atá beartaithe comhtháite i bpleananna agus beartais an Aontais Eorpaigh, náisiúnta, réigiúnacha agus áitiúla.

Tá sé de bheartas ag an AE go gcuirfí gach gné d'inbhuanaitheacht (amhail astaíochtaí, torann, áitíocht talún agus bithéagsúlacht) san áireamh agus gníomhaíocht ar bith a bhunú ar fhís fhadtéarmach maidir le soghluaisteacht inbhuanaithe daoine agus earraí i.e. inbhuanaitheacht an chórais iompair ina iomláine (féach an Straitéis um Fhorbairt Inbhuanaithe (SFI an AE, 2001, athbhreithnithe in 2009)). Éascaíonn an N6 GCRR atá beartaithe cur chun feidhme éifeachtach SIG agus forbairt réitigh iompair do Chathair na Gaillimhe agus dá ceantar máguaird.

Tá an N6 GCRR atá beartaithe ina chuid de ghréasán cuimsitheach bóithre TEN-T in Éirinn chomh maith agus baineann tábhacht straitéiseach leis mar go bhfuil príomhról aige maidir le maolú ar an mbrú tráchta a sheachadadh agus an comhtháthú geilleagrach a neartú, faoi mar atá leagtha amach i gCuid 2.2.2 agus Cuid 3.7.3 den TMTT nuashonraithe seo.

Ar an leibhéal náisiúnta, sainaithnítear an N6 GCRR atá beartaithe sa Chreat Náisiúnta Pleanála mar phríomhchumasóir fais don todhchaí do Ghaillimh toisc go bhfeidhmíonn sí chun an brú tráchta a mhaolú agus nascacht le Gaillimh a sholáthar ionas gur féidir le Gaillimh cur leis an bhforbairt náisiúnta fhoriomlán. Beartais náisiúnta iad an *Beartas Náisiúnta um Shoghluaisteacht Inbhuanaithe 2022* agus an *Plean Gníomhaíochta Náisiúnta um Shoghluaisteacht Inbhuanaithe (2022-2025)* a thacaíonn níos fearr le gníomhú ar son na haeraíde agus le soghluaisteacht inbhuanaithe agus lena nglactar cur chuige níos dírithe ar dhaoine i ngach gné den Bheartas maidir le Taisteal Gníomhach agus Iompar Poiblí, féach ar Chuid 2.3.9 den TMTT nuashonraithe seo. Sainaithnítear an N6 GCRR atá beartaithe mar thionscadal ar an leibhéal náisiúnta atá riachtanach chun tacú leis an téarnamh eacnamaíoch agus fás inbhuanaithe mar gheall ar a cumas feabhas a chur ar shoghluaisteacht daoine agus earraí isteach go Gaillimh agus amach as Gaillimh, agus tá sí ríthábhachtach do théarnamh eacnamaíoch Réigiún an Iarthair ina iomláine, rud atá léirithe arís i gCaibidil 2 den TMTT nuashonraithe seo. Teastaíonn an N6 GCRR atá beartaithe chomh maith chun beartas náisiúnta a sheachadadh i dtaca le haistriú córa iompair toisc go réitíonn sé le straitéis iompair fhoriomlán lena spreagtar aistriú córa iompair chuig cineál iompair phoiblí a bhaineann níos lú astaíochtaí in aghaidh an duine leis ná an úsáid as carranna príobháideacha, agus mar sin fuasclaítear agus saortar limistéar reatha lár na cathrach don athdháileadh ar shaoráidí siúil agus rothaíochta agus iompar poiblí, féach Cuid 2.3.5 den TMTT nuashonraithe seo.

Is ionann na beartais sin agus beartais réigiúnacha agus áitiúla faoi mar atá leagtha amach i bpleananna forbartha agus i bpleananna ceantair áitiúil roimhe seo, féach Cuid 2.4 agus Cuid 2.5 den TMTT nuashonraithe seo. Éilítear i Straitéis Iompair na Gaillimhe, arb í an straitéis fhoriomlán go dtí 2036, go seachadfaí cuarbhóthar chun na comhpháirteanna uile a bheartaítear sa straitéis a sheachadadh agus dá bhrí sin, cuireann sí bonn is taca faoin ngá leis an N6 GCRR atá beartaithe.

3.7.3.6 An Geilleagar

Ciallaíonn forbairtí i mbeartas náisiúnta ó 2018 go bhfuil ról ríthábhachtach le himirt ag gach réigiún den tír, níos mó ná riamh anois, chun geilleagar na hÉireann a fhilleadh ar fhás a spreagann an fhiontraíocht. Bainfidh seachadadh réigiún dinimiciúil, iomaíoch a sholáthraíonn deiseanna fostaíochta inbhuanaithe ní hamháin leis na gníomhaireachtaí forbartha fiontar, ach le réimse leathan páirtithe leasmhara chomh maith lena n-áirítear na húdaráis áitiúla, institiúidí ardoideachais agus an pobal gnó ar an leibhéal áitiúil, réigiúnach agus náisiúnta.

Soláthróidh an N6 GCRR atá beartaithe tairbhe eacnamaíoch do Chathair na Gaillimhe agus dá ceantar máguaird. Cé go bhfuil tairbhí fostaíochta ann le linn chéim na tógála den Tionscadal, bainfear an fhíorthairbhe gheilleagrach amach nuair a bheidh an N6 GCRR atá beartaithe oibríochtúil. Is fearr a bheidh inrochtaineacht ar ghnólachtaí agus ar shaoráidí pobail i gCathair na Gaillimhe agus ina ceantar máguaird agus sna Páirceanna Gnó sa Pháirc Mhór agus i mBaile an Bhriotaigh éascaithe leis an N6 GCRR atá beartaithe agus an laghdú ar an mbrú tráchta a bheidh mar thoradh uirthi, go díreach agus trí fheabhsúcháin le seirbhísí iompair phoiblí a chumasóidh an N6 GCRR atá beartaithe. Soláthróidh sé tairbhí chomh maith do ghnólachtaí agus do shaoráidí pobail i gCathair na Gaillimhe trí thruailliú torainn agus acir a laghdú. Ciallaíonn sé sin ar fad rath eacnamaíochta do Réigiún an Iarthair, agus beidh Cathair na Gaillimhe ina cathair faoi bhláth ag an gcroílár, agus dá réir sin beidh páirt aici maidir le geilleagar na hÉireann a athnuachan.

Soláthróidh an N6 GCRR atá beartaithe buntáiste bóthair a bheidh deartha de réir Chaighdeán agus Threoir reatha um Dhearadh Bhonneagar Iompair Éireann.

Tá gá le bonneagar iompair comhtháite éifeachtach chun laghdú a dhéanamh ar leibhéil an bhrú tráchta agus fás eacnamaíoch a chumasú. Éascaíonn an N6 GCRR atá beartaithe an feabhas sin trí fhaoiseamh a sholáthar don líonra bóithre náisiúnta, réigiúnacha agus áitiúla, agus ag an am céanna cuirtear feabhas ar inrochtaineacht líonra an iompair phoiblí agus féadfar an phleanáil iompair inbhuanaithe a chur ar aghaidh ar an leibhéal áitiúil.

3.8 Achoimre ar an nGá atá leis an N6 GCRR atá Beartaithe

Tá bonn is taca curtha faoin ngá sáraitheach leis an N6 GCRR atá beartaithe leis an bhfíric go dteastaíonn bonneagar iompair bóithre den scoth ó gheilleagar nua-aimseartha atá inbhuanaithe ón taobh eacnamaíoch, sóisialta agus comhshaoil de. Cuirfidh gréasán iompair éifeachtach a oibríonn do Chathair na Gaillimhe agus dá ceantar máguaird feabhas ar an rochtain ar Réigiún an Iarthair, rud a neartóidh a mheallacht le haghaidh infheistíocht isteach agus deiseanna fostaíochta nua agus a chuirfidh le hiomaíochas níos fearr trí chostais iompair a laghdú. Ar an gcaoi chéanna, nuair a bhaintear scrogaill agus brú tráchta i gCathair na Gaillimhe, breiseofar acmhainneacht eacnamaíoch na cathrach, feabhsófar cáilíocht an tsaoil sa chathair agus feabhsófar feidhmiúlacht na cathrach. Dá bhrí sin, tá an N6 atá ann cheana, agus an N6 GCRR atá beartaithe sa todhchaí, rithabhachtach chun na cuspóirí TEN-T seo a bhaint amach, agus dá bhrí sin tá sé ainmnithe i gceart mar chuid de ghréasán TEN-T.

Tá tacaíocht ag an ngá atá leis an N6 GCRR atá beartaithe a sheachadadh i dtéarmaí comhthéacs beartais ó leibhéal an Aontais Eorpaigh go dtí an leibhéal áitiúil. Comhlíonann an N6 GCRR an beartas reatha iompair agus leis an mbeartas reatha pleanála faoi mar atá leagtha amach sna cáipéisí éagsúla beartais arna nglacadh le roinnt blianta anuas, lena n-áirítear an Plean Gníomhaithe ar son na hAeráide is déanaí. Tá na mionsonraí maidir le gach ceann de na beartais agus an chaoi a ailíníonn N6 GCRR atá beartaithe leo sin leagtha amach i gCaibidil 2, Comhthéacs Pleanála agus Beartais.

Tá riachtanas faoi leith an tionscadail sainithe i gcomhthéacs a acmhainneachta chun rannchuidiú le fadhbanna iompair reatha i nGaillimh agus ina ceantar máguaird a réiteach agus áirítear iad seo a leanas, ach ní iad seo amháin orthu:

- Brú tráchta ar fud líonra bóithre na cathrach mar gheall ar chliseadh acmhainne ag acomhail atá ann agus na saincheisteanna sábháilteachta lena mbaineann d'úsáideoirí bóthair leochaileacha a úsáideann na hacomhail chéanna sin.
- Neamhiontaofacht agus inathraitheacht agáí aistir i rith an lae lena n-áirítear agáí aistir faidréiseacha don iompar poiblí de bharr spás bóthair teoranta chun bearta bus tosaíochta a thabhairt isteach, rud a chuirfidh bac orainn spriocanna CAP a bhaint amach.
- Moilleanna tráchta buaicuaireanta do gach modh iompair.
- Tagann an trácht straitéiseach salach ar an trácht áitiúil.
- Buarthaí sábháilteachta maidir le rothaíocht agus siúl de thoradh ar bhrú tráchta ar shráideanna cúnga meánaoiseacha na cathrach, arís, rud a chuirfeadh bac orainn spriocanna CAP a bhaint amach.
- Buarthaí truaillithe aeir mar thoradh ar bhrú tráchta.
- Níl go leor naisc iompair ann chun margaí laistigh den chathair a rochtain.
- Saincheisteanna inrochtaineachta do Chathair na Gaillimhe agus do Réigiún an Iarthair ina iomláine agus saincheisteanna nascachta ar an ngréasán bóithre Náisiúnta agus Réigiúnacha.
- Tionchar an bhrú tráchta ar cháil na cathrach, go háirithe i dtaca le hinfeistíocht isteach.

Mar Thairseach chuig Conamara agus Réigiún an Iarthair, tá nascacht agus inrochtaineacht chuig Cathair na Gaillimhe agus trí Chathair na Gaillimhe riachtanach mar chúnaimh leis an réigiún a athbheochan, a fheabhsú agus a fhorbairt san am atá le teacht. Trí naisc iompair dhea-fhorbartha a sholáthar trí bhóithre, iarnród agus aer chuig Réigiún an Iarthair cuirtear ar chumas fhiontar agus gheilleagar áitiúil an iarthair fás agus forbairt mar mhalairt inmharthana ar chonair an chósta thoir a mbaineann leas suntasach poiblí leis ar an leibhéal náisiúnta.

Nascann bonneagar níos inbhuanaithe agus níos iontaofa le ceantair Ghaeltachta agus chuig ceantair Ghaeltacht Réigiún an Iarthair, cuireann sé ar chumas cainteoirí Gaeilge fanacht ina limistéir dhúchasacha dá rogha féin agus an geilleagar a fhorbairt ar bhealach a thacaíonn leis an teanga agus leis an gcultúr, rud a chuirfidh stop leis an laghdú ar an daonra. Tá sé ina leas poiblí ar an leibhéal náisiúnta ár n-oidhreacht lena n-áirítear ár dteanga dhúchasach a chaomhnú.

Tá Cathair na Gaillimhe í féin ina ceann scríbe le haghaidh trácht straitéiseach chuig suíomhanna ar an taobh thoir agus ar an taobh thiar d'Abhainn na Gaillimhe. Téann an Tionscadal i ngleic leis an ngá atá leis na cinn scríbe straitéiseacha sin a nascadh.

Trí dul i ngleic le saincheistanna brú tráchta na cathrach, soláthróidh an Tionscadal caighdeán maireachtála níos fearr d'áitritheoirí na cathrach agus soláthróidh sí timpeallacht i bhfad níos sábháilte le cónaí ann. Trí laghdú a dhéanamh ar líon na gcarranna ar na bóithre laistigh de lár na cathrach agus feabhas a chur ar shráid-dhreacha, éascófar oibrithe agus mic léinn chun turais a dhéanamh ag baint úsáide as modh iompair ilchóracha.

Áirítear leis sin siúl, rothaíocht agus taisteal ar an gcóras iompair phoiblí. Mar thoradh air sin, tacaítear le taisteal inbhuanaithe agus spreagtar é agus baintear amach beartais taistil níos cliste ar an leibhéal náisiúnta agus ar an leibhéal áitiúil araon. Tá sé ina leas poiblí sáraitheach ar an leibhéal áitiúil i nGaillimh féin, ach níos tábhachtaí arís do Réigiún an Iarthair toisc go bhfuil Gaillimh ag croílár an réigiúin agus ní mór di a bheith ábalta feidhmiú go héifeachtach chun freastal ar an réigiún.

Rannchuideoidh an Tionscadal go mór leis an mbrú tráchta a bhaint ón taobh istigh de Chathair na Gaillimhe agus dá ceantar máguaird trí thrácht atá ann agus trácht amach anseo a aistriú ón líonraí bóithre atá ann go dtí an bonneagar bóithre nua. Tá sé riachtanach an brú tráchta sa chathair a mhaolú chun éascaíocht a dhéanamh d'fheabhas ar an líonra iompair phoiblí atá ann trí bhearta amhail athdháileadh an spáis bhóithre, soláthar líonra bus ardmhinicíochta trasna na cathrach, saoraidí páirceála agus taistil, agus/nó bearta comhlántacha tráchta amhail tosaíocht do bhusanna ag acomhail. Dá bhrí sin, déantar laghdú ar fhaid turais, agus méadófar cinnteacht na bhfad turais d'úsáideoir an iompair phoiblí agus feithiclí príobháideacha araon. Cuideoidh an laghdú ar an mbrú tráchta le gníomhaíochtaí eile atá beartaithe i Straitéis Iompair na Gaillimhe a bhaint amach toisc gur féidir an spás bóithre a athdháileadh do rothaithe agus do choisithe chomh maith. Mar thoradh air sin laghdófar líon na dturas gairid comaitéara i gcarranna trí thurais le rothair a éascú atá níos gaiste, níos saoire, agus níos inbhuanaithe agus a cruthaíonn tairbhí sláinte.

Trí na spriocanna faoi mar atá leagtha amach sna beartais Taistil níos Cliste a bhaint amach, seachadfar Cathair na Gaillimhe a bheidh níos mealltaí, níos beoga agus níos saoire lena mbeidh tairbhí gaolmhara sláinte agus comhshaoil, agus tá gá leo sin ar fad le haghaidh taisteal inbhuanaithe amach sa todhchaí. Tagann an Tionscadal leis na beartais sin agus tá gá leis an tionscadal seo ar an gcéad dul síos chun réiteach a fháil ar na saincheistanna brú tráchta a bhfuil srian á chur acu faoi láthair ar chur chun feidhme uasta na mbeartais Taistil níos Cliste trí thacaíocht a thabhairt do bheartais iompair inbhuanaithe le haghaidh turais chomaitéara níos gairide.

Rinne an gá atá le réiteach iompair comhtháite a mhaolóidh an brú tráchta a bhfuil srian á chur aige ar Ghaillimh faoi láthair treoraithe ag forbairt Straitéis Iompair na Gaillimhe, ina bhfuil an N6 GCRR atá beartaithe ina phríomhghné, toisc go mbaineann an brú tráchta seo le gach taistealaí a bhaineann úsáid as modhanna éagsúla iompair.

Dá bhrí sin, mar achoimre, tá dhá ghné ag baint leis an N6 GCRR atá beartaithe: déanann an Tionscadal soláthar don riachtanas straitéiseach atá le líonra bóithre cuimsitheach TEN-T agus nascacht Chathair na Gaillimhe agus Réigiún an Iarthair leis an líonra bóithre náisiúnta, agus soláthraítear réiteach ar an ngá atá le faoiseamh a thabhairt do na bóithre i lár na cathrach ó thrácht straitéiseach nach bhfuil riachtanach agus soláthraítear an spás bóithre atá riachtanach do bhealaí iompair eile, is é sin a bheith ag siúl, ag rothaíocht agus iompair phoiblí. Cuidíonn an dá fheidhm lena chéile agus tacaíonn na beartais thíos leis an ngá atá leis an N6 GCRR atá beartaithe:

- I mbeartais ar leibhéal an Aontais Eorpaigh, faoi mar a chuirtear in iúl i Straitéis AE um Fhorbairt Inbhuanaithe, ar an leibhéal náisiúnta san Acht um Ghníomhú Aeráide agus um Fhorbairt Ísealcharbóin, 2015 agus i mbeartais ina dhiaidh ar an leibhéal réigiúnach agus áitiúil, sainaithníodh an gá atá le réiteach iompair inbhuanaithe de réir na saincheistanna tráchta atá i gCathair na Gaillimhe agus ina ceantar máguaird faoi láthair a fhéadfar a mhaolú trí Straitéis Iompair na Gaillimhe, ina bhfuil Cuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe ina phríomhghné, a sheachadadh. Tagann sé chomh maith le *Smarter Travel, A Sustainable Transport Future*, 2009 agus Creat Náisiúnta um Beartas Rothaíochta na hÉireann, 2009 go 2020.

- I mbeartais ar leibhéal an Aontais Eorpaigh, faoi mar a chuirtear in iúl i Rialacháin TEN-T, arna gcomhlánú le beartais ar an leibhéal náisiúnta, réigiúnach agus áitiúil, sainaithníodh cuspóir maidir le bóthar ardchaighdeán chun Gaillimh a nascadh leis an bpríomhghréasán Tras-Eorpach bóithre.
- Cuireann an nascacht agus inrochtaineacht ar mhargaí, tairiscint fostaíochta agus turasóireachta i gCathair na Gaillimhe agus ina ceantar máguaird, bonn is taca faoi fhorbairt eacnamaíoch Réigiún an Iarthair ina iomláine, agus is í Cathair na Gaillimhe an mol.
- Tagann an Tionscadal leis na moltaí, tosaíochtaí agus cuspóirí arna leagan amach i gcreat infheistíocht 2015 na Roinne Iompair, Turasóireachta agus Spóirt agus sa Phlean Caipitil, toisc go bhféachann sí le Cuarbhóthar N6 Chathair na Gaillimhe a sheachadadh, le dul i ngleic leis an mbrú tráchta uirbeach i gCathair na Gaillimhe, agus le feabhas a chur ar an bhforbairt náisiúnta trí nascacht le Gaillimh a fheabhsú.
- Tá an Tionscadal ina comhpháirt den straitéis iompair fhoriomlán, SIG, atá spreagtha ag an ngá atá leis an mbrú tráchta a mhaolú i lárionad uirbeach na Gaillimhe, rud a éascóidh aistriú córa iompair chuig iompar poiblí, rothaíocht agus siúl.
- Ionchorpraíodh forálacha SIG i bPleananna Forbartha Chathair agus Chontae na Gaillimhe laistigh de chodanna iompair na bpleananna sin agus gach cuid eile de na pleananna tógtha timpeall ar SIG.

Is é an N6 GCRR an réiteach optamach ar na saincheisteanna iompair ar a ndéantar cur síos thuas ar na cúiseanna seo a leanas:

- Soláthróidh sé **bealach straitéiseach**, a bheidh ina chuid de líonra cuimsitheach TEN-T, trasna Abhainn na Gaillimhe gan gá dul trí lár na cathrach.
- Beidh an bealach straitéiseach sin ina thrasghearradh **ardchaighdeán** agus soláthróidh sé an **acmhainn a theastaíonn don trácht straitéiseach** a fhreastalaíonn ar an gcathair agus a nascann an contae leis an líonra náisiúnta.
- Feabhsaíonn sé an **nascacht le Réigiún an Iarthair** i.e. limistéir agus cúlchríoch an chontae atá laistiar de chrios na cathrach agus soláthróidh sé nascacht leis na bóithre náisiúnta uile agus le Réigiún an Iarthair dóibh siúd a bhfuil cónaí orthu i nGaillimh agus sa chuid eile den tír.
- Lena chois sin, tá rochtain ar an mbealach straitéiseach seo teoranta do na hacomhail a **chosnóidh an buntáiste bóthair amach anseo** agus ciallaíonn sé go bhfuil a **acmhainn slán**.
- Baineann tábhacht Eorpach leis an mbealach seo ag cur san áireamh go síneann **ainmniúchán líonra cuimsitheach TEN-T** siar ón gcathair go dtí ceann aistir CCNG an N6 agus soláthróidh sé nasc le Réigiún an Iarthair de chaighdeán bealaigh chuimsithigh de réir TEN-T.
- Déanann sé soláthar don **trácht straitéiseach a théann isteach i gCathair na Gaillimhe** agus nascacht le criosanna gineadóirí agus aomthóirí tráchta.
- Soláthraíonn an bealach seo **naisc riachtanacha chathrach** chun an trácht a dháileadh ar mhodh níos fearr.
- Comhlíonann sé feidhmiúlacht **chomhpháirt bhóithre an réitigh iompair ilchóracha fhoriomláin** agus cumasaíonn sé athdháileadh an spáis bhóithre reatha laistigh den chathair ar bhearta iompair phoiblí agus soghluaisteachta cliste agus tá sé ina chuid den réiteach iompair iomlánach inbhuanaithe. Agus dá bhrí sin éascaíonn sé **córas iompair phoiblí níos éifeachtaí** agus soláthar **rogha ilchóracha taistil**.
- Cuireann sé **feabhas ar na leibhéil sábháilteachta** do gach úsáideoir bóithre poiblí.
- Trí **dul i ngleic le saincheisteanna brú tráchta na cathrach**, soláthróidh sí **caighdeán maireachtála níos fearr** d'áitritheoirí na cathrach agus soláthróidh sí **timpeallacht i bhfad níos sábháilte** le cónaí ann.
- Trí **laghdú a dhéanamh ar líon na gcarranna** ar na bóithre agus sráideanna laistigh de lár na cathrach agus feabhas a chur ar sráid-dhreacha, agus éascaítear cónaitheoirí, comaitéirí agus cuairteoirí ar

Ghaillimh agus mic léinn chun turais a dhéanamh ag baint úsáide as **cóir iompair ilmhódach**. Áirítear leis sin siúl, rothaíocht agus taisteal ar an gcóras iompair phoiblí.

- Soláthraíonn sé nascacht leis na bóithre náisiúnta trí acomhail chun aistriú gluaiseachtaí trasna na cathrach chuig an mbonneagar bóithre nua a uasmhéadú, agus mar sin déantar **limistéar lár na cathrach a fhuascailt agus a shaoradh ón mbrú tráchta** a bhíonn ann mar gheall ar thrácht a bhíonn ag iarraidh droichead lár na cathrach a rochtain chun Abhainn na Gaillimhe a thrasnú.
- Meallann sé trácht ó limistéar lár na cathrach agus mar sin éascaítear athdháileadh spáis bhóithre ar an iompar poiblí rud a chuirfidh feabhas ar **iontaofacht fad turais don iompar poiblí**.
- **Freastalaíonn sé ar an éileamh mór** idir criosanna ar cheachtar taobh den chathair, go díreach agus trí fheabhsúcháin shuntasacha a chumasú ar sheirbhísí siúil, rothaíochta agus iompar poiblí.
- Soláthraíonn sé bealach breise trasna na habhann le **nascacht ar ais chuig an gcathair** ar cheachtar taobh den trasnú droichid.
- Éascaíonn sé **timpeallacht níos fearr i lár na cathrach** do chách mar gheall ar laghdú ar an mbrú tráchta, agus mar sin **spreagtar siúl agus rothaíocht** mar mhodhanna iompair sábháilte.